



**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS  
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO E  
PLANEJAMENTO TERRITORIAL**

**LUIZ CLÁUDIO RIBEIRO BORGES**

**NOS TRILHOS DA FERROVIA GOYAZ: TRANSFORMAÇÕES URBANAS E  
ECONÔMICAS NO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS (1851-1970)**

Goiânia

2018

LUIZ CLÁUDIO RIBEIRO BORGES

**NOS TRILHOS DA FERROVIA GOYAZ: TRANSFORMAÇÕES URBANAS E  
ECONÔMICAS NO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS (1851-1970)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia Universidade Católica de Goiás como requisito para qualificação da Dissertação de Mestrado

Orientador da Dissertação: Dr. Jéferson de Castro Vieira

Goiânia

2018

B732t

Borges, Luiz Cláudio Ribeiro

Nos trilhos da Ferrovia Goyaz[ recurso eletrônico]:  
transformações urbanas e econômicas no município de  
Anápolis (1851-1970)/ Luiz Claudio Ribeiro Borges.--  
2018.

85 f.; il. 30 cm

Texto em português com resumo em inglês  
Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica  
de Goiás, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu  
em Desenvolvimento e Planejamento Regional, Goiânia,  
2018.

Inclui referências f.80-85

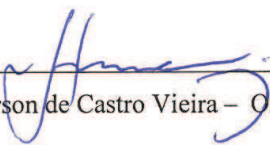
1. Ferrovias - História - Goiânia (GO) - Anápolis  
(GO). 2. Ferrovias - Transformações urbanas e econômicas  
- Anápolis (GO). I.Vieira, Jeferson de Castro. II.Pontifícia  
Universidade Católica de Goiás. III. Título.

CDU: 625.1(043)

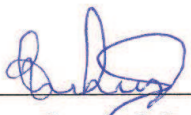
**Luiz Claudio Ribeiro Borges**

**NOS TRILHOS DA FERROVIA GOYAZ: TRANSFORMAÇÕES URBANAS  
E ECONÔMICAS NO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS (1851 – 1970)**

Dissertação defendida no curso de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC Goiás, como parte das exigências para obtenção do título de mestre. Aprovada em 23/03/2018 pela Banca Examinadora constituída pelos professores:

  
\_\_\_\_\_  
Dr. Jeferson de Castro Vieira – Orientador – PUC Goiás

  
\_\_\_\_\_  
Dra. Lucia Maria Moraes – PUC Goiás

  
\_\_\_\_\_  
Dra. Janes Socorro da Luz – Instituto Mauro Borges

Goiânia,  
março, 2018

## DEDICATÓRIA

À minha mãe,  
Pela força, sabedoria e amor.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Pontifícia Universidade Católica (PUC), a FAPEG (Fundação de Amparo à Pesquisa) que tornou acessível a realização do mestrado. Agradeço em especial minha mãe, Estela Ribeiro Borges, (in memória) que mesmo não tendo a oportunidade de estudar sempre me incentivou e acreditou que a educação era uma esperança na construção de uma vida melhor e digna, em que minha cidadania pudesse ser exercida com respeito e altivez. Foi por sua insistência e apoio que saí da profunda condição de pobreza e é por ela que sempre luto e continuarei lutando e acreditando que possamos ser melhores como pessoas, na construção de uma vida digna e de uma sociedade mais justa a todos.

Agradeço especialmente também ao meu professor e orientador de quase todo o mestrado, professor Dr. Aristides Moyses, que foi de fundamental importância na construção desta pesquisa. Dissertação.

*É preciso lembrar que ninguém escolhe o ventre, a localização geográfica, a condição socioeconômica e a condição sociocultural para nascer. Nasce onde o acaso determinar. Por isso, temos que cuidar de todos aqueles que estão em todos os recantos deste país. Aziz Ab'Saber.*

*Do livro: Somos ou estamos corruptos?  
Instituto DNA Brasil (2005)*

## RESUMO

Dentro de um universo de transformações urbanas e territoriais fomentadas por grandes obras de infraestrutura e logística, a investigação histórica tem muito a contribuir na compreensão sobre quais os reflexos dessas obras nos espaços da cidade, ou seja, na intensificação do processo de urbanização e, igualmente, na análise de como se deu a especialização econômica e comercial do território de Anápolis. Assume-se que ambos os fenômenos constituem reflexos do *modus* capitalista de produção, reprodução e especialização dos territórios. Nesse contexto, a presente investigação tem como objetivo identificar e analisar as transformações urbanas experimentadas pelo município de Anápolis-GO no período de 1871 a 1970 em decorrência da instalação da Ferrovia Goiás. Assume-se como hipótese central que tais modificações no espaço urbano, de ordem social e econômica derivam da instalação da ferrovia que, por sua vez, expressa o início do processo de integração de Anápolis com o comércio nacional, ou seja, representa um *start* da função territorial e econômica que Anápolis representa nos dias de hoje fortalecendo o eixo Goiânia/Anápolis/Brasília.

**Palavras-Chave:** Ferrovia Goyaz; Anápolis; Transformações Urbanas, transformações econômicas.



## ABSTRACT

Within a universe of urban and territorial transformations fostered by major infrastructure and logistic works, historical research has much to contribute to the understanding of the impact of these works in the city's spaces, that is, in the intensification of the urbanization process, and also, in the analysis of how the economic and commercial specialization of the territory of Anápolis occurred. It is assumed that both phenomena are reflections of the capitalist modus of production, reproduction and specialization of the territories. In this context, the present research aims to identify and analyze the urban transformations experienced by the municipality of Anápolis-GO in the period from 1871 to 1970 due to the installation of the Goiás Railroad. It is assumed as a central hypothesis that such modifications in the urban space, social and economic order derive from the installation of the railroad which, in turn, expresses the beginning of the process of integration of Anápolis with the national trade, that is, represents a start of the territorial and economic function that Anápolis represents nowadays.

**Keywords:** Ferrovia Goyaz; Anápolis; Urban Transformations; Economic Transformations.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Três principais divisões regionais propostas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ao longo do século XX. ....	21
Figura 2 - População Urbana e Rural do Centro-Oeste. ....	22
Figura 3 - Crescimento da população urbana no Centro-Oeste (1960-2010). ....	30
Figura 4 - Prioridades de Ação para o Desenvolvimento Regional no Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-Oeste. ....	47
Figura 5 - Estado geral das rodovias no Centro-Oeste com extensão avaliada em 2007 e 2015 (em km). ....	48
Figura 6 - Croqui da Vila de Santana das Antas em 1904 com os principais acessos e a projeção do Largo de Santana. ....	56
Figura 7 - Mapa da Vila de Santana das Antas em 1902-1904. ....	57
Figura 8 - População dos municípios nas regiões próximas da Estrada de Ferro Goiás (1920). ....	61
Figura 9 - Anápolis: Planta Urbana e Caminhos (1915). ....	64
Figura 10 - Inauguração da Estrada de Ferro em 7 de setembro de 1935 na estação de Anápolis. ....	66
Figura 11 - Mapa representativo da evolução espacial de Anápolis. ....	67
Figura 12 - Estação Ferroviária de Anápolis (1940). ....	68
Figura 13 - Anápolis: Fragmentação municipal entre 1948 e 2000. ....	69
Figura 14 - Anápolis: expansão das rodovias intermunicipais ligadas à Anápolis em decorrência da penetração da ferrovia (1920-1950). ....	70
Figura 15 - Evolução Espacial de Anápolis, 1940-1950. Em amarelo evolução da década de 1940, em vermelho, de 1950. ....	71
Figura 16 - Mapa da evolução da ocupação espacial em Anápolis (1940-1960). Em laranja a expansão ocorrida em 1940, em vermelho período de 1950 e em roxo 1960. ....	73

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Cidades e População da Região Centro-Oeste (1950).....	24
Quadro 2 - Cidades e População – Centro-Oeste (1970).....	27
Quadro 3 - Cidades e População – Centro-Oeste (1980).....	28
Quadro 4 - Planos e Programas de Desenvolvimento Regional/Urbano e de Integração Nacional (1930 a 2016). ....	49
Quadro 5 - PPAs (2004 a 2015) do Estado de Goiás, eixos estratégicos e programas de infraestrutura de transporte.....	51

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - População Total residente na região Centro-Oeste (1940-2010).....	23
Tabela 2 - Estado de Goiás: Investimento anual em infraestrutura de transporte (despesa liquidada) por modal, 2006-2014. ....	53
Tabela 3 - Estrada de Ferro Goiás no Ramal de Anápolis: período de inauguração dos trechos e estações (1931-1935) .....	60
Tabela 4 - Evolução populacional do município de Anápolis entre 1910 e 1940 .....	67
Tabela 5 - Evolução da população de Anápolis entre 1935 e 1950 .....	72
Tabela 6 - População do município e cidade de Anápolis (1950-1970).....	76

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>CAPÍTULO I - O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E DINÂMICA DE INTEGRAÇÃO DOS TERRITÓRIOS PELA LÓGICA CAPITALISTA .....</b>	<b>15</b>
1.1 O Sistema Urbano e a Lógica da Cidade Capitalista.....	15
1.2 O Processo de Urbanização do Centro-Oeste a partir da Lógica da Integração.....	21
1.3 A Urbanização “nos trilhos” como dinâmica de formação de um Território.....	30
<b>CAPÍTULO II - POLÍTICAS URBANAS VISANDO O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E A URBANIZAÇÃO DAS CIDADES .....</b>	<b>34</b>
2.1 Políticas Públicas de Desenvolvimento Econômico e Urbano: Conceitos Preliminares para o caso brasileiro .....	34
2.2 Políticas Urbanas Pré-Constituição Federal de 1988 .....	35
2.3 Políticas Públicas de Incentivo a Urbanização e Infraestrutura Logística com foco no Desenvolvimento Econômico e Integração do Centro-Oeste e do Estado de Goiás – Uma visão crítica.....	42
<b>CAPÍTULO III - NOS TRILHOS DA FERROVIA GOYAZ: TRANSFORMAÇÕES URBANAS E ECONÔMICAS NO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS ( 1851 - 1970 )</b>	
3.1 Formação Territorial de Anápolis .....	55
3.2 A Estrada de Ferro de Goiás.....	59
3.3 Transformações Urbanas da ordem econômica e social do município de Anápolis, Goiás.....	62
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>78</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>81</b>

## INTRODUÇÃO

A pesquisa intitulada “Nos Trilhos da Ferrovia Goyaz: Transformações Urbanas e Econômicas no Município de Anápolis (1851-1970)” nasceu a partir do contato com outras pesquisas desenvolvidas no âmbito do Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial, da PUC/GO com foco no desenvolvimento regional e planejamento urbano no território brasileiro. Esta investigação que teve como universo amostral a cidade e o território que compunha Anápolis na primeira metade do século XX, permitiu uma reflexão sobre as modificações econômicas, sociais e territoriais experimentadas antes, durante e depois do processo de instalação e funcionamento da Ferrovia Goyaz.

Dentro deste universo de transformações urbanas observadas a partir de um enlace histórico, este trabalho pretende responder o seguinte questionamento: “Quais foram as principais transformações urbanas experimentadas pelo município de Anápolis em decorrência da instalação da ferrovia goyaz?”

A presente dissertação tem como objetivo central identificar e analisar as transformações urbanas experimentadas pelo município de Anápolis, no período de 1871 a 1970 em decorrência da instalação da Ferrovia Goyaz. Assume-se como hipótese central que tais modificações no espaço urbano, de ordem social e econômica derivam da instalação da Ferrovia Goyaz que, por sua vez, expressa o início do processo de integração de Anápolis e consequentemente do estado de Goiás com o comércio nacional, ou seja, representa um *start* da função territorial e econômica que Anápolis representa nos dias de hoje.

A instalação ferroviária é fruto de um “sonho imperial”, mas que só tomou forma a partir da junção de investimentos públicos e privados que tiveram como foco secundário o rompimento de barreiras entre as regiões até então considerada como “sertões” que, por sua vez, passaram a desempenhar funções específicas de acordo com sua especialização. Estabeleceu-se neste contexto as relações de hierarquia entre as cidades brasileiras na qual define-se “o lugar de mandar e o lugar de fazer”<sup>1</sup>, sendo São Paulo e Rio de Janeiro um lugar de mandar e agora Anápolis, um lugar de fazer.

Tendo em vista a importância socioeconômica que Anápolis desenvolveu naquele período, e todos os reflexos dessa supremacia no espaço urbano, esta pesquisa apresenta extrema relevância. Na prática, espera-se que a revisão histórica permita dar bases para a compreensão das modificações no espaço urbano que ainda estão por vir em virtude da

---

<sup>1</sup> Conceito defendido por Milton Santos e Silveira (2001).

implantação da Plataforma Multimodal.

A instalação do conjunto de modais nessa localização deriva de um conjunto de fatores que vai desde o aporte histórico, no qual Anápolis se apresentava como entreposto comercial para viajantes, até o aspecto geográfico, favorecido pela localização central do Brasil, tanto para o eixo Norte-Sul, como para o eixo Leste-Oeste. As condições naturais propícias ao desenvolvimento agrícola também merecem destaque para a composição dos alicerces do desenvolvimento de Anápolis.

São muitas e variadas as referências teóricas metodológicas que trabalham a temática da relação entre transporte e as transformações urbanas consequentes da especialização territorial. O fato é que o uso do poder transformador de uma grande obra de infraestrutura, ou de várias delas, particularmente as associadas ao transporte, constituem quase que o ponto de partida clássico das intervenções governamentais em prol do desenvolvimento. Desenvolvimento que se expressa nos espaços da cidade por meio de transformações de ordem econômica e social.

Esse *boom* econômico fomentado pela implantação de obras da ferrovia foi condicionado pelo elevado porte de investimentos associados que impulsionaram a comercialização dos produtos, o tamanho das produções, valorização do preço na terra e favoreceram a formação de novos empreendimentos produtivos no entorno da ferrovia, como indústrias de beneficiamento, armazenamento e consequentemente favoreceram o surgimento de núcleos urbanos e a urbanização mais adensada de núcleos pré-existentes. Como consequência, novos empregos foram criados, um novo mercado consumidor se instalou e o dinamismo econômico foi crescente na cidade de Anápolis, conforme preconiza o sistema capitalista. Por outro lado, as transformações de cunho social foram igualmente evidentes e nem sempre sugeriram um desenvolvimento de fato, uma vez que ele não se manifestou de forma igualitária entre os cidadãos. Na prática, o que pode ser observado a partir da instalação da ferrovia foi: 1) Formação de periferias para atender a população de baixa renda que não tinha condição de se instalar nas regiões centrais; 2) Falta de empregos devido ao grande aporte populacional de imigrantes; 3) Falta de infraestrutura básica, como pavimentação e instalações sanitárias; 4) Agigantamento do tecido urbano que dificultou o acesso a serviços básicos como transporte, educação e saúde para os cidadãos marginalizados; 4) Formação de grandes áreas desocupadas no interior do perímetro urbano; 5) Especulação imobiliária.

Os estudos com relação as transformações urbanas fomentadas pelo desenvolvimento econômico proporcionado pela instalação da Estrada de Ferro Goyaz na cidade de Anápolis foram sistematizadas em três etapas e organizados na forma de três capítulos.

A pesquisa teve como pontapé inicial uma revisão teórica/metodológica que buscou compreender a lógica da cidade capitalista, ou seja, como e por que as transformações da ordem econômica se manifestaram, tão claramente, nos espaços das cidades. Para esta análise elencou-se referenciais clássicos que discutem o processo de urbanização, tais como Castells (1983), Harvey (1980, 2014) e Deak & Schiffer (1999). De forma mais restrita ao processo de urbanização brasileiro, as mais significativas cooperações metodológicas derivam dos conceitos de Milton Santos (1996, 2004, 2005 e 2008), Oliveira & Bandeira (2011) e Correa (2005).

Ainda conforme o processo de revisão teórica que compôs o primeiro capítulo, buscou-se compreender a urbanização e a dinâmica econômica do Centro-Oeste, entendendo como a lógica da integração e o próprio processo de urbanização atuaram para o ‘despertar’ do espaço até então denominado como “sertões”.

O segundo capítulo dedicou-se a revisão bibliográfica e documental das Políticas Públicas nacionais e estaduais voltadas ao Desenvolvimento Econômico e Urbano implementados no Brasil antes da promulgação da Constituição Federal de 1988. Buscou-se analisar mais detalhadamente as Políticas Públicas de Incentivo a Urbanização e o Desenvolvimento Econômico do Centro-Oeste, do Estado de Goiás entendendo como tais políticas repercutiram na cidade de Anápolis.

O terceiro e último capítulo dedicam-se a análise específica da cidade de Anápolis, por meio de uma revisão bibliográfica que permite a compreensão do processo histórico, os aspectos econômicos e geográficos que compõe este território, e que foram de fundamental importância para a seleção deste espaço como “ponto de amarração”. Apresenta-se em seguida a Estrada de Ferro Goyaz, entendendo, desde o projeto inicial, até a construção e a repercussão da sua instalação para os municípios, especialmente no âmbito social e econômico. Por fim a elaboração de um panorama crítico das transformações urbanas de ordem econômica e social experimentadas pelo município de Anápolis, com especial foco para as questões que envolvem a expansão do tecido urbano, o crescimento demográfico e a definição de uma função econômica em um panorama regional que perdura até hoje.



## CAPÍTULO 1

### O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E DINÂMICA DE INTEGRAÇÃO DOS TERRITÓRIOS PELA LÓGICA CAPITALISTA

#### 1.1 O Sistema Urbano e a Lógica da Cidade Capitalista

O sistema urbano e o próprio processo de urbanização – mais evidente ao longo do século XX – estabelece íntima ligação entre a formação do espaço urbano e a disseminação da lógica capitalista, seja por meio da mercantilização do solo urbano, seja pela (re)produção dos espaços para atender as demandas de mercado, tanto imobiliário, quanto comercial e/ou industrial. Nesse contexto, o presente tópico busca reunir algumas opiniões e propostas teóricas que envolvem o sistema urbano brasileiro e o *modus operandi* do capital na produção dos espaços da cidade, e na especialização dos territórios a partir da lógica capitalista de expansão dos domínios.

Antes de iniciar a discussão acerca do sistema urbano, é imperioso detalhar alguns conceitos básicos e entender como se deu o processo de urbanização no Brasil segundo a visão de autores dentro da literatura urbana.

Reis (2006, p. 53) afirma que a intensa urbanização experimentada no Brasil a partir da década de 1960 tornou insuficiente os conceitos de ‘cidade’ até então em curso para desmistificar um espaço que se modificava e se fragmentava de forma intensa, especialmente após o apogeu da Revolução Industrial, período no qual o foco deixa de ser os espaços rurais autossustentáveis e passa a ser os centros urbanos devido ao “chamariz” industrial.

As cidades, que já foram espaços religiosos e políticos, assumem de vez o lugar do mercado para, com o advento da Revolução Industrial, se tornar a essência do sistema produtivo vigente por meio da intensificação do processo de urbanização das sociedades agrárias (OLIVEIRA E BARREIRA, 2011, p. 75).

Nesse contexto, as cidades identificadas como contemporâneas mais do que em qualquer outro momento da história se constitui no espaço essencial para a existência do sistema capitalista (OLIVEIRA E BARREIRA, 2011). Porém essa existência, potencialmente mais complexa pelas relações de trabalho, de propriedade e civis, desfiguram o conceito de cidade enquanto espaço físico construído e dá maior crédito ao conceito de “corpo social”.

Assim, a palavra cidade, com suas conotações fortes sobre os aspectos físicos,

acrescida de adjetivos qualificativos, sejam quais forem, nos parece um recurso limitado para caracterizar as “mutações de estado” que estão ocorrendo nas formas sociais e físicas da urbanização, em diversos países, na segunda metade do século XX e no início do novo milênio (REIS, 2006, p. 53).

Sobre desvencilhar a visão física/geográfica da ‘cidade’ e social do ‘espaço urbano’ Castells afirma que:

[...] considerar a cidade como a projeção da sociedade no espaço é, ao mesmo tempo, um ponto de partida indispensável e uma afirmação muito elementar. Pois ao ultrapassar o empirismo da descrição geográfica, corremos um risco muito grande de imaginar o espaço como uma página branca na qual se inscreve a ação dos grupos e das instituições, sem encontrar outro obstáculo senão o das gerações passadas (CASTELLS, 1983, p. 32).

Diferentemente de ‘cidade’, a interpretação que se faz para ‘espaço urbano’ abrange um processo mais complexo e intrinsecamente marcado por fenômenos sociais de apropriação, produção, uso e transformação destes espaços. Tendo em vista a íntima relação entre processos sociais e a produção do espaço, utilizaremos, nesta investigação, o termo ‘espaço urbano’ para designar nosso objeto de análise.

O processo de urbanização não é um simples acontecimento na história de um país ou apenas uma mudança no local de moradia de um povo. Como afirma Santos (1993, p. 11): “O nível da urbanização, o desenho urbano, as manifestações das carências da população são realidades a ser analisadas a luz dos subprodutos econômicos, políticos e socioculturais, assim como das realizações técnicas e das modalidades de uso do território nos diversos momentos históricos”.

A associação direta do processo de urbanização e o desenvolvimento da ordem capitalista se tornou regra geral e é bastante discutida e difundida nas obras acadêmicas, mesmo ciente de que as cidades têm origem muito anterior ao desenvolvimento do capitalismo. Porém, assume-se que na contemporaneidade o sistema capitalista as tem como seu principal espaço de auto reprodução (OLIVEIRA E BARREIRA, 2011).

Correa (2005) em análise sobre a Teoria das Localidades Centrais de Christaller – que trata da função das cidades dentro do sistema capitalista -, afirma que, a espacialização da produção capitalista se faz necessariamente nas cidades, por conta da divisão social e territorial do trabalho e suas relações com a produção, organização e distribuição de bens e serviços.

Entre produção e consumo capitalista se estabelece a distribuição que passa, sob a égide do capitalismo, a desempenhar papel crucial na sociedade e em sua organização espacial. A organização espacial da distribuição que emerge, fundamentada na divisão social e territorial do trabalho, na existência de uma massa predominantemente assalariada, e na articulação entre diferentes áreas produtoras, tem como locais as cidades que se interligam através do comércio atacadista, varejista e dos serviços (CORRÊA, 2005, p. 18).

Harvey em suas teorias analíticas sobre a produção do espaço urbano - também propõe uma reflexão sobre a relação entre o desenvolvimento do capitalismo e o processo de urbanização. Segundo o autor:

A urbanização desempenha um papel particularmente ativo ao absorver as mercadorias excedentes que os capitalistas não param de produzir em sua busca por mais-valia [...] mas essa absorção do excedente tem um aspecto ainda mais sombrio, uma vez que implica uma grande recorrência de reestruturação urbana por meio de uma “destruição criativa”. Quase sempre, isso tem uma dimensão de classe, pois em geral são os pobres, os desprivilegiados e marginalizados do poder político os que sofrem mais que quaisquer outros com esse processo (HARVEY, 2014, p. 32)

Tendo em vista a ligação dos sistemas de urbanização e desenvolvimento do sistema capitalista, cabe questionar como e quando este processo ocorreu no Brasil e em especial no espaço regional de Anápolis com o advento da ferrovia.

Milton Santos é concordante com a ideia de íntima relação entre o processo de industrialização, o desenvolvimento do capital econômico e o crescimento demográfico no país. Para o autor, o processo de industrialização no Brasil não se restringiu à instalação de unidades industriais pelo território, mas sim em um processo social complexo, a partir do qual possibilitou a criação de um mercado nacional, com investimentos em sistemas de engenharias para garantir integração do território, na expansão do consumo, resultando na intensificação do processo de urbanização (SANTOS, 2005).

É improvável delimitar um consenso temporal entre os autores para o estopim do processo de urbanização no Brasil, porém, é certo que este começou em algum momento entre o fim do século XIX e o início do século XX, alcançando ápice após a segunda metade deste último século.

De um país predominantemente agrário ao final do século XIX (aproximadamente 10% da população vivia nas cidades (SANTOS, 1993), o Brasil adentra o novo milênio com uma população urbana que supera, e muito, a população rural. Em valores absolutos divulgados pelo IBGE, se na década de 1950 18.782.891 habitantes viviam nas cidades a uma taxa de urbanização de 36,1%, quase 33 milhões viviam no campo, o que representa 63,9% do total de habitantes. Em 2000, com um acréscimo populacional total de 226,4%, que em números absolutos divulgados pelo IBGE (Censo 2000) contabilizou 169.590.693 hab., a grande maioria passou a viver nas cidades, sendo que a taxa de urbanização para o ano era de 81,2%. Transformações quantitativas de tal magnitude transferem para o urbano a grande preocupação do habitat da população e das possíveis transformações futuras.

Uma mudança tão brusca e rápida caracteriza o processo de urbanização brasileiro, que na prática consistiu em um gigantesco movimento de construção da cidade, necessário para o

assentamento residencial dessa população bem como de suas necessidades de trabalho, abastecimento, transportes, saúde, energia, água, etc.

Ainda que o rumo tomado pelo crescimento urbano não tenha respondido satisfatoriamente a todas essas necessidades, o território foi ocupado e foram construídas as condições para viver nesse espaço. Bem ou mal, de algum modo, improvisado ou não, todos os 138 milhões de habitantes moram em cidades (MARICATTO, 2001, p. 16).

Deak & Schiffer (1999) atestam que o fato da urbanização era evidente, mas a natureza da urbanização era tudo, menos óbvia. Segundo os mesmos autores

Falava-se em “atração” das cidades (sobre a população) pela variedade de oportunidades de que a vida urbana oferecia – o que deixava inexplicada a massa de subproletariado que se avolumava nas aglomerações urbanas. E quando a ‘atração da cidade’ foi substituída pela ‘repulsão do campo’, chegava-se mais próximo da essência do processo, sem ainda expressá-la, contudo, com clareza conceitual (DEAK & SCHIFFER, 1999, p. 15).

Castells (1983) também discute a natureza da urbanização. Segundo o autor:

O fenômeno essencial que determina o crescimento urbano é o das migrações. A fuga para as cidades é, em geral, considerada muito mais como o resultado de um *push* rural do que um *pull* urbano, quer dizer, muito mais como uma decomposição da sociedade rural do que como expressão do dinamismo da sociedade urbana (CASTELLS, 1983, p. 63).

Apesar do consenso dentro de uma ampla escala temporal para o processo de urbanização no Brasil, não há um gatilho inicial comum entre os autores. Maricato (2001) considera que, no universo das Américas, o Brasil já apresentava cidades de grande porte desde o período colonial, mas é somente a partir da virada do século XX que o processo de urbanização da sociedade começa a se consolidar. Segundo a autora este processo ocorre motivado pela emergência do trabalhador livre, a proclamação da República e uma indústria ainda incipiente que se desenrola na esteira das atividades ligadas à cafeicultura e às necessidades básicas do mercado interno.

Deak & Schiffer (1999) afirmam que o processo de urbanização teve início com a consolidação da nova nação-Estado, a partir da dominação dos movimentos separatistas e/ou republicanos em todo o Brasil, sendo os exemplos mais notáveis no Rio Grande do Sul, Pará e Minas Gerais (1849). Em seguida tem-se a promulgação da Lei das Terras (1850) e a supressão de fato da importação de escravos.

A primeira preparava a condição institucional da existência do trabalho ‘livre’, isto é, do trabalho assalariado: transformando a terra em propriedade privada, priva seu meio

de sobrevivência ao trabalhador, que, assim, para viver, é obrigado a vender a sua força de trabalho e, com o salário recebido, comprar seus próprios meios de sustento no mercado (DEAK & SCHIFFER, 1999, p. 15).

Os trabalhadores outrora camponeses, livre ou recém-libertados passaram a constituir a massa proletarizada das cidades, onde se tornariam assalariados na produção e circulação de mercadorias. Neste contexto, as cidades se avolumavam, porém, de forma ainda discreta se comparado com o processo mais intenso observado no século XX. Desta linha de pensamento, vale destacar que “[...] o trabalho assalariado, a industrialização e a urbanização não são apenas inseparáveis ou inter-relacionados: na verdade constituem o mesmo processo” (DEAK & SCHIFFER, 1999, p. 15).

Independente de elementos históricos que constituam marcos importantes, o processo de urbanização no Brasil tem efeitos demográficos muito fortes, porém ainda mais expressivas são as formas espaciais manifestadas nos espaços das cidades, carregadas de significação política/social. Se, as cidades contemporâneas são, cada vez mais, o espaço do capitalismo, pode-se então dizer que nelas se manifestam todas as suas contradições. “O espaço que une os homens por conta do sistema produtivo é o mesmo espaço que os separa por esse mesmo sistema produtivo” (SANTOS E SILVEIRA, 2004, p. 33).

Tendo em vista que foi a questão social - a emergência do trabalhador livre - que constituiu o marco central do início da urbanização, convém igualmente notar que a formação do sistema urbano é um fenômeno essencialmente social. Portanto, esta investigação não pretende discutir o espaço urbano como um quadro físico ou uma página em branco e sim levar em conta as práticas socioespaciais que lhe dão forma e conteúdo, ou seja, analisar o processo de formação deste sistema urbano. Analogicamente, faz-se necessário uma análise de como o processo capitalista de produção das cidades atuou na definição de uma dinâmica territorial.

A lógica capitalista atua indefinidamente nos espaços da cidade de modo a criar e/ou remodelar os espaços existentes sempre com o intuito de agregar valor ao solo urbano, que passa a ser comercializado pedaço-a-pedaço por quem detém poder de compra, no caso, a burguesia.

Este controle do espaço pela alta burguesia exclui os pobres da propriedade fundiária [...] isso porque a classe que detém a maior parte dos recursos pode, através do dinheiro, ocupar, modelar e fragmentar o espaço da forma que melhor lhe convém. A maximização dos valores de troca produz benefícios desproporcionais para alguns grupos e diminui as oportunidades para outros (HARVEY, 1980, p. 146).

Para além do poder da classe dominante sobre o espaço, Gottdiener (1997)

afirma que, para que aconteça a busca pelo lucro no espaço urbano, deve haver a articulação entre o governo, o planejamento urbano e os interesses monopolistas das cidades. “Essa união tem como intuito desvalorizar a infraestrutura do ambiente construído no passado, removendo-o, pois, este ambiente significa uma barreira a novos investimentos. O capital privado é utilizado, também, pelo setor público, para aproveitar os bons efeitos da aglomeração” (GOTTDIENER, 1997, p. 78).

Gomes (2013, p. 86) também propõe uma reflexão sobre o papel do Estado nas modificações do espaço segundo os preceitos capitalistas. Segundo o autor, o Estado

[...] não só intervém no espaço, mas participa de sua produção. Cria um ‘espaço abstrato’ mediante práticas intelectuais e burocráticas como planejamento urbano, que se torna então uma estrutura administrativa de controle social disposta contra os usos do espaço pela classe trabalhadora na vida cotidiana (GOMES, 2013, p. 86).

Segundo Davidovich (1991), o *modus operandi* capitalista atua indefinidamente alterando os espaços da cidade de modo a criar novas condições para obtenção de lucro. Ainda segundo a autora,

Nesse sentido, o quadro urbano brasileiro acompanha uma tendência de concentração de população nas cidades, resultando na formação de diferentes estruturas no tecido urbano nacional, principalmente em função da economia urbano-industrial e de um planejamento altamente centralizado, fazendo surgir dois Brasis: o Brasil Metropolitano e o Brasil Urbano Não-Metropolitano (DAVIDOVICH, 1991, p.128). Um Brasil urbano não-metropolitano pode ser reconhecido na interiorização da urbanização, que tem particular manifestação em novas frentes de valorização urbana, referenciadas, principalmente, a novas necessidades criadas pela agricultura moderna, pela mineração e por certo tipo de indústria. Trata-se de agrupamentos de cidades, antes isoladas, que se articulam em torno de determinadas atividades [...] (DAVIDOVICH, 1991, p. 127).

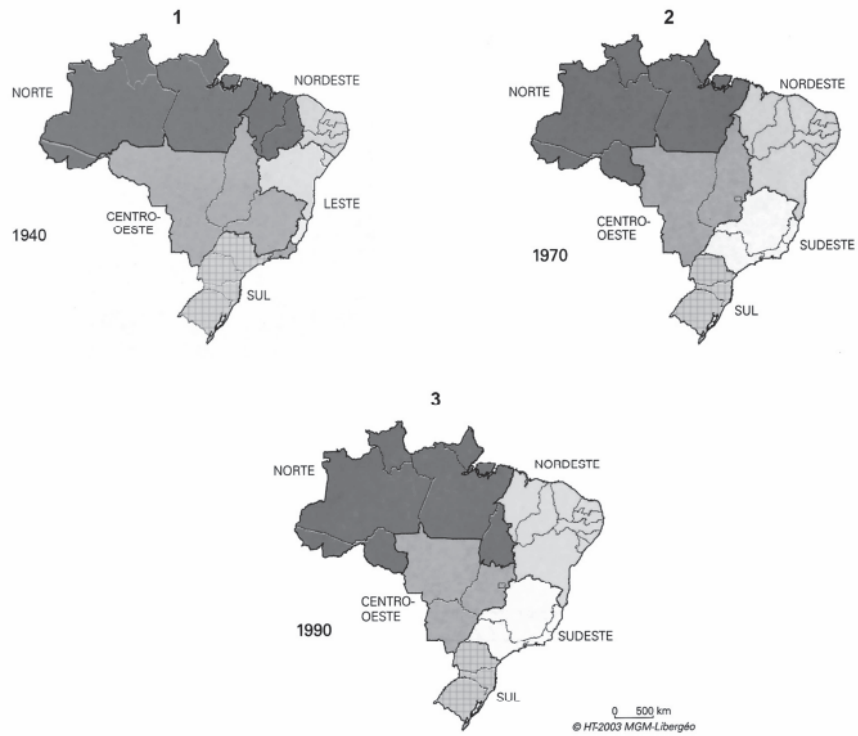
Entende-se, portanto, que, mais do que a migração de um grande contingente populacional do campo para a cidade, o processo de urbanização tem raízes fincadas na consolidação do modo de produção capitalista que tem, na venda da força de trabalho, o motor central que movimenta este processo até a atualidade, que tem como foco, sempre, a busca pelo lucro, que se manifesta na cidade na forma de uma dinâmica territorial própria de transformação do solo urbano em mercadoria. Entende-se também que este processo não é restrito a grandes centros, mas ocorre de maneira igualmente eficaz em cidades de menor porte, aqui definidas como Cidades Médias, que tem em sua dinâmica territorial uma expressão satisfatória deste processo, como é o caso da cidade Anápolis, e outras situadas ao longo da ferrovia.

## **1.2 O Processo de Urbanização do Centro-Oeste a partir da Lógica da Integração.**

A formação do urbano no Centro-Oeste possui especificidades quando comparado ao processo de urbanização brasileiro como um todo. Infere-se que a urbanização deste espaço até então tido como “sertão” surgiu para atender a demanda de diferenciação regional ocorrida no Brasil ao longo da segunda metade do século XIX e durante todo o século XX, devido a especialização e espacialização das atividades nas regiões primeiro urbanizadas, Sul e Sudeste.

O processo de urbanização do Centro-Oeste remonta o período de relativo auge da mineração nos séculos XVIII e XIX. Mas foi somente a partir da década de 1930 que o Estado passou a intervir decisivamente no processo de ocupação da região. Moysés (2004) afirma que, em 1940 o Centro-Oeste era formado pelos estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, passando a compor apenas os dois últimos na década seguinte e assim permanecendo até 1977, quando da separação dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. No ano de 1989 foi a vez do estado de Goiás de também ser dividido, sendo que a parte norte foi denominada como estado do Tocantins, que por sua vez passou a integrar a região Norte, enquanto o estado de Goiás permaneceu no Centro-Oeste, juntamente com os estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. A disposição das regiões, com especial atenção para a região Centro-Oeste ao longo dos anos de 1940, 1970 e 1990 está demonstrada na Figura 1.

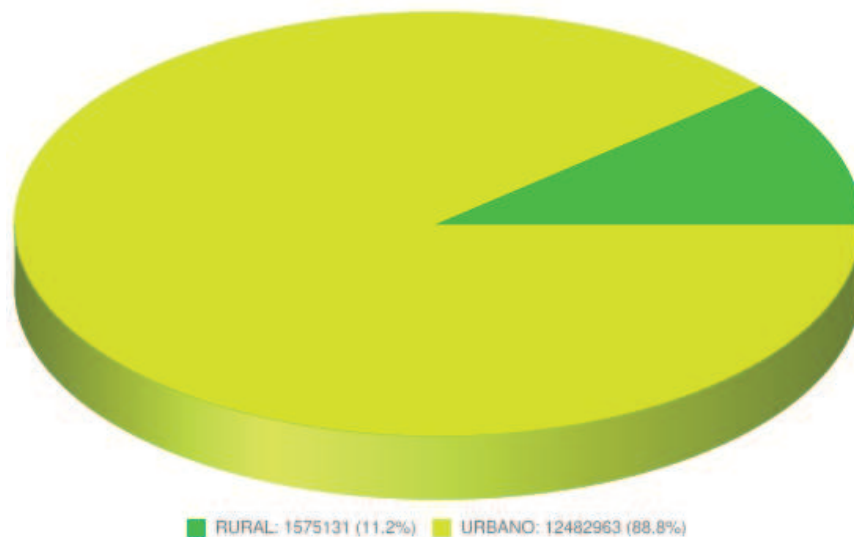
Figura 1 - Três principais divisões regionais propostas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ao longo do século XX (1940, 1970, 1990).



Fonte: ROTA DOS CURSOS, 2016.

Na configuração atual, o Centro-Oeste brasileiro ocupa 18,8% do território nacional e possui, segundo dados do Censo 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) 14.058.094 milhões de habitantes, dos quais 88,8% moram nas cidades, enquanto 11,2% vivem no campo, conforme mostra o gráfico da Figura 2.

Figura 2 - População Urbana e Rural do Centro-Oeste (2010).  
População - Região Centro-Oeste



Fonte: IBGE, Censo 2010.



Nesse contexto, convém destacar dentro da trajetória histórica de urbanização do Centro-Oeste a criação da cidade de Goiânia, nova capital, proposta pelo interventor Pedro Ludovico Teixeira e apoiado pelo então governo de Getúlio Vargas. A construção da então capital foi apenas a primeira de uma sequência de ações que definiriam a Marcha para o Oeste, que tinha como objetivo a produção de um novo arranjo político-território no Brasil e, especialmente, para a região, uma vez que “a nova capital proporcionaria um distanciamento físico entre a sede do poder estadual e os municípios eivados de vícios desenvolvidos no interior de relações político-oligárquicas regionalizadas” (MELO, 2015, p.2).

Pode-se afirmar que tudo começou quando, no Estado de Goiás, decidiu-se pela construção de uma nova cidade para sediar a capital do Estado [...]. Para isso, Vila Boa, antiga Goiás Velho e hoje Cidade de Goiás, deixou de ser a sede, pois já não respondia mais às pressões de setores da elite goiana por desenvolvimento (MOYSES, 2004, p. 92).

Os olhos do capital abriram-se, o país tinha novas metas, desta vez através da nova fronteira agrícola. A industrialização por substituição das importações passou a requerer da agricultura dupla atribuição: produzir excedente de alimentos a custos razoáveis e fornecer recursos para financiar o desenvolvimento urbano-industrial do centro dinâmico da economia nacional (MULLER, 1992). Tendo o Estado como parceiro, que por sua vez fez investimentos através de grandes projetos, o Centro-Oeste tomou rumos no seu processo de ocupação e produção para atender os grandes centros do país.

Em 1940, a população brasileira girava em torno de 41.236.315, das quais 1.258.679 viviam na região Centro-Oeste, o que representava cerca de 3,1% da população brasileira (Tabela 1). Os demais valores serão discutidos ao longo do trabalho.

Tabela 1 - População Total residente na região Brasil e Centro-Oeste (1940-2010).

	1940	1960	1980	2000	2010
<b>Brasil</b>	41.236.315	70.070.457	119.002.706	169.799.170	190.755.799
<b>Centro-Oeste</b>	1.258.679	2.942.992	7.544.795	11.636.728	14.058.094
<b>CO/Brasil (%)</b>	3,1	4,2	6,3	6,9	13,56
<b>Mato Grosso do Sul</b>	0	0	1.369.567	2.078.001	2.449.024
<b>Mato Grosso</b>	432.265	889.539	1.138.691	2.504.353	3.035.122
<b>Goiás</b>	826.414	1.913.289	3.859.602	5.003.228	6.003.078
<b>Distrito Federal</b>	0	140.164	1.176.935	2.051.146	2.570.160

Fonte: IBGE, Censo 1940, 1960, 1980, 2000 e 2010

A partir da instalação das colônias agrícolas pelo Governo Federal em 1941, a saber:

Colônia Agrícola de Goiás e Colônia Agrícola de Dourados, a região foi se tornando atrativa e passou a receber uma expressiva massa de migrantes, que por sua vez alteraram significativamente o quadro demográfico da região.

Em 1950 a população perfazia 1.736.965 habitantes, dos quais 1.313.468 eram rurais e 423.497 urbanos, totalizando uma taxa de urbanização da ordem de 24,38% (IBGE). Na região Centro-Oeste estavam concentrados 345.942 habitantes urbanos agora distribuídos em 112 cidades, das quais 35 pertenciam a Mato Grosso e 52 a Goiás. Em ambos os estados, as cidades eram de pequeno porte, compostas por 2.000 até 5.000 habitantes e consistiam em pequenas manchas de população esparramadas pelo interior da região. As cidades com a população acima de 10.000 habitantes eram apenas cinco: Anápolis, Corumbá, Cuiabá, Campo Grande e Goiânia (Quadro 1).

Quadro 1 - Cidades e População da Região Centro-Oeste (1950).

HABITANTES	Nº DE CIDADES	POPULAÇÃO
Até 1.000	35	23.887
1.001 até 2.000	40	58.252
2.001 até 5.001	23	72.470
5.001 até 10.000	9	58.934
10.001 até 20.000	2	37.075
20.001 até 50.000	3	95.324
TOTAL	112	345.942

Fonte: CARDOSO, M. (1989, p. 203).

Uma nova proposta desenvolvimentista para a região ocorreu em 1956 com o advento do Governo Juscelino Kubitschek com sua proposta de “50 anos em 5”, no qual condenou o atraso e a desarticulação do território brasileiro e fomentou o planejamento estatal de forma racionalizada que daria origem a um novo país.

O território nacional passou a ser pensado sob o crivo de uma lógica matemática, mais especificamente geométrica, responsável por superar as diferenças e proporcionar equilíbrio entre a população, a economia e o território. Nesse contexto a nova capital federal, Brasília, “tornou-se o ponto no qual deveria ser fincada a agulha de um compasso que tornaria as distancias menos desiguais” (MELO, 2015, p. 3).

A nova capital federal fez surgir condições para que um diálogo entre as diversas e distantes regiões presentes no território nacional se estabelecesse. Isto não quer dizer que todas as regiões-interlocutoras tiveram, ou tenham, o mesmo peso em sua argumentação, nem o mesmo acesso às condições que as fazem ser ouvidas (MELLO, 2015, p. 4).

Geiger (1980) versa sobre a importância da nova capital federal no contexto econômico

vigente à época. Segundo o autor a construção de Brasília “deu novas direções às correntes de migrações interiores, desviando dos troncos gerais do tráfego de nordestinos para o Sudeste do Brasil e para as zonas agrícolas do Centro-Oeste, ramos em direção ao Planalto Central” (GEIGER, 1980, p. 425).

Portanto, em um espaço relativamente pequeno, o Planalto Central brasileiro, observou-se a construção de duas capitais com o objetivo de fomentar o estabelecimento de novas relações produtivas de forma continuada tendo como razão o rompimento de um estado de não-integração produzido no decorrer dos séculos. Ambas as capitais atuaram intensamente na atração de migrantes condicionada ao processo de urbanização mais intenso, especialmente a partir de 1950. Deste período, datam significativas mudanças na estrutura produtiva regional a partir da intensificação da agropecuária e da adoção de técnicas mais modernas no campo. “Nesse processo, o território se estrutura de modo cada vez mais complexo e se produzem novas dinâmicas que passam a caracterizar o espaço em sua totalidade” (LUZ, 2009, p.54).

A construção das capitais definidas por Moyses (2004) como ‘cidades artificiais’ do Planalto Central representaram um novo tempo para a dinâmica econômica do Centro-Oeste, o que pode ser sentido desde a fase da construção até a implantação de ambas.

De 1933, quando se lançou a pedra fundamental de Goiânia, até 1956, quando se iniciou a construção de Brasília, o Planalto Central transformou-se em um verdadeiro “canteiro de obras”. Até o início de 1961, quando Brasília finalmente ficou pronta, foram quase 30 anos ininterruptos de dinamismo da indústria da construção civil, com forte repercussão em outros setores (MOYSES, 2004, p. 93).

Segundo Vieira Neto (2008), as migrações influenciaram o crescimento da população regional, sendo que em 1960 o Centro-Oeste contava com 2.942.992 habitantes, sendo que a proporção de moradores entre Goiás e Mato Grosso permaneceu no mesmo horizonte. Neste período, o Distrito Federal contava com quase 90 mil habitantes.

Cardoso (1989) destaca ainda outras modificações na região Centro-Oeste após a construção de Brasília:

A industrialização “da” capital e “do” capital desenhou novos rumos para as grandes extensões do Brasil Central. No que toca ao quadro urbano do Centro-Oeste, a presença de Brasília proporcionou grande desenvolvimento, principalmente através do novo Plano Rodoviário Nacional, que faria da nova capital, o seu novo centro de irradiação, papel antes desempenhado pelo Rio de Janeiro. Ao procurar atingi-la, as novas estradas, ou as antigas, remodeladas, passaram a beneficiar numerosas cidades e vilas, que por servi-las diretamente, quer indiretamente, atravessando regiões próximas (CARDOSO, 1989, p. 200).

Viera Neto (2008) destaca que o Governo Federal continuou tendo papel fundamental

na interiorização do país e que, neste contexto, as rodovias foram de fundamental importância, uma vez que permitiram a integração de outras regiões.

Ferrari (1989) afirma que com a ampliação da rede rodoviária no período de 1960 e 1970, as distâncias foram encurtadas, integrando os centros urbanos do Centro-Oeste aos principais centros produtores do Sudeste.

Tal integração vai se traduzir em uma ampliação tanto da circulação monetária como da divisão territorial do trabalho, no âmbito da qual a economia regional passa por um amplo processo de crescimento e certa diversificação dos setores industriais urbanos (FERRARI, 1989, p. 174).

Além dos efeitos econômicos a integração nacional pela instalação de infraestrutura logística também facilitou o transporte da população com efeitos migratórios significativos.

Paralelamente, a abertura de estradas e o desenvolvimento dos meios de comunicação vinham facilitando progressivamente as migrações inter-regionais. Assim, iniciou-se uma migração de nordestinos que, movidos pela seca, pelo crescimento demográfico e pelas crescentes disparidades inter-regionais nas condições de vida, passaram a alimentar os dois principais tipos de fluxos nacionais. Ou seja, passaram a contribuir tanto para o processo de concentração urbana como para as migrações e direção as fronteiras (agrícolas) (MARTINE, 1995, p. 63).

Devido a esse novo aporte populacional, o decênio 1960-1970 incrementou em 1.430.151 habitantes urbanos (índice de urbanização de 48,04%) e 682.116 habitantes (IBGE), os espaços rurais demonstrando claramente a franca tendência de crescimento dos espaços urbanos em detrimento das zonas rurais, segundo dados do Censo Demográfico do IBGE de 1970. Esta população estava distribuída em 221 cidades no Estado de Goiás, 84 em Mato Grosso e 1 no Distrito Federal. Moysés (2004, p. 67) afirma ainda que:

[...] os números confirmam que houve uma mudança radical no perfil de sua ocupação a partir de 1970. A densidade demográfica no Centro-Oeste teve crescimento assustador em relação ao conjunto das outras regiões do país. Destarte, enquanto a média de crescimento de densidade do Brasil, no período de 1960-2000 foi de 142%, a do Centro-Oeste foi de 301,7%. Estes números evidenciam a força do movimento migratório em direção a região.

Vieira Neto (2008) destaca que, quanto ao tamanho das cidades da região Centro-Oeste, entre 1950-1970 as pequenas localidades (até 10.000 habitantes) tiveram um aumento expressivo em sua quantidade, passando de 107 para 274. É notória ainda o advento das cidades de porte médio (mais de 50.000 habitantes) e de grandes cidades (mais de 100.000) até então inexistentes até 1950 (Quadro 2).

Quadro 2 - Cidades e População – Centro-Oeste (1970)

HABITANTES	Nº DE CIDADES	POPULAÇÃO
Até 1.000	82	56.767
1.001 até 2.000	75	105.584
2.001 até 5.001	85	268.837
5.001 até 10.000	32	231.921
10.001 até 20.000	20	262.803
20.001 até 50.000	7	216.422
50.001 até 100.000	2	172.968
Mais de 100.000	3	1.009.415
TOTAL	306	2.324.717

Fonte: CARODOSO, M. (1989, p.189)

Apesar do expressivo número de cidades de pequeno porte, cidades como Goiânia, Brasília, Anápolis e Cuiabá já se despontavam para a formação dos grandes centros urbanos. Das cinco, três eram capitais administrativas e as outras duas (Campo Grande e Anápolis), constituíam-se em verdadeiras capitais econômicas (CARODOSO, 1989).

A partir de 1970 e sob forte influência e subsídio do Governo Federal, o Centro-Oeste se inseriu, de fato, no contexto de desenvolvimento regional, a partir da modernização da agricultura e aplicação de recursos para infraestrutura, além de incentivos fiscais para instalações industriais de grande porte.

O processo de modernização teve por fim transformar a tradicional e pouco produtiva agropecuária da região em moldes empresariais. A alocação de recursos do setor público viabilizou a implantação de infraestrutura (transporte, energia, armazenagem), o que permitiu a expansão da ocupação, anexando novos espaços ao processo produtivo. Utilizou incentivos fiscais, financeiros, atraindo grandes empresas para a região. Definiu novos projetos tecnológicos para terras até, então, pouco utilizadas e estabeleceu uma ampla e abundante política creditícia, transformando a agricultura regional (DUARTE, 1989, p. 249).

Em 11 de Outubro de 1977 foi criado o estado de Mato Grosso do Sul<sup>2</sup>, baseado em estratégias espaciais de desenvolvimento econômico e ordenamento do território. Intensifica-

---

<sup>2</sup>O anseio pelo desmembramento do Estado de Mato Grosso deriva no início do século XX e tem como argumento central a incapacidade administrativa de gerir um território tão extenso. Porém, sem forças, o movimento liderado por João da Silva Barbosa só teve voz após a Revolução Constitucionalista de 1932, sendo que o efetivo desmembramento só ocorreu em 1977 durante o governo do Presidente Ernesto Geisel. “O desmembramento do Estado de Mato Grosso, no final dos anos de 1970, implicou na criação do Estado de Mato Grosso do Sul e transformou Campo Grande em capital, o que constitui fato relevante, à medida que a resultante dessa decisão foi a consolidação do desenvolvimento econômico do lado sul do antigo Estado e a consolidação de um grande centro urbano que já existia, mas que ganhou impulso quando foi alçado à condição de capital” (MOYSÉS, 2004, p. 63).

se o processo de modernização do campo que fomentou o êxodo rural e a concentração populacional, especialmente nas grandes cidades. Segundo Ajara (1989) o período de 1970-1980 marca um crescimento urbano da ordem de 105,2% para a região Centro-Oeste, com uma diminuição da população rural de 243.994 habitantes. Este crescimento populacional urbano expressivo, somado a tendência de aumento que já vinha ocorrendo desde a década de 1950, condicionaram a inversão do local de moradia da maioria da população do Centro-Oeste, que passou a ser as cidades e não mais as áreas rurais. Vieira Neto (2008) atesta para uma taxa de urbanização de 67,79%, ultrapassando pela primeira vez o índice nacional que era de 67,59%.

Ora, manter taxas expressivas de crescimento populacional e sustenta-las durante um longo período (de 1950-1980) justifica-se tanto pela existência de fatores de expulsão existentes na dinâmica econômica capitalista de outras regiões, com efeitos perversos numa economia como a brasileira, quando de atração, existentes no Centro-Oeste. Sem a combinação desses fatores, atração de um lado e expulsão de outro, o ‘fenômeno’ centroestino não teria transformado a região Centro-Oeste num espaço econômico e urbanizado integrado à economia nacional e internacional e integrador da região Norte (MOYSÉS, 2004, p. 69).

No ano de 1980, os 7.544.795 habitantes da região Centro-Oeste perfaziam 6,3% de toda a população nacional, o que representa um crescimento de 50% da representação nacional. Deste, 1.369.567 moravam em Mato Grosso do Sul, 1.138.691 em Mato Grosso e a maioria (3.859.602) viviam no estado de Goiás, além dos 1.176.935 residentes no Distrito Federal, conforme dados da Tabela 1. O total populacional da região Centro-Oeste estava distribuído em 334 cidades, sendo que a distribuição de população e número de cidades por classe de habitantes, derivado de Cardoso (1989) está exposto no Quadro 3.

Quadro 3 - Cidades e População – Centro-Oeste (1980)

HABITANTES	Nº DE CIDADES	POPULAÇÃO
Até 1.000	34	24.319
1.001 até 2.000	67	98.831
2.001 até 5.001	98	322.542
5.001 até 10.000	70	484.086
10.001 até 20.000	34	469.944
20.001 até 50.000	20	566.964
50.001 até 100.000	5	379.978
Mais de 100.000	5	2.453.197
TOTAL	334	4.799.861

Fonte: CARODOSO, M. (1989, p. 218).

Vieira Neto (2008) atesta pela continuidade do processo de desenvolvimento da região Centro-Oeste e de maneira homogênea nos estados tendo como prerrogativa central a condição de localização na fronteira agrícola além das expressivas fontes de investimentos de recursos federais injetados na região. O crescente dinamismo econômico fomentou a expansão demográfica que atingiu, no ano de 1991, 09.427.601 habitantes, dos quais 7.663.122 estavam concentrados nos espaços urbanos, o que representa 81,28% de taxa de urbanização, bem maior que a média nacional, de 75,59%.

Não resta dúvida de que os investimentos públicos e privados alocados por conta dos incentivos e programas governamentais foram de extrema importância para o crescimento da região, na medida em que proporcionaram dinamismo econômico local, ao mesmo tempo que asseguraram a sua integração econômica à economia nacional (MOYSES, 2004, p. 72).

Durante toda a década de 1990, o que se verificou foi o incremento populacional dos grandes centros, mas essas taxas começaram a declinar já no final dos anos 1996, enquanto as cidades de médio porte como Anápolis, Corumbá e Dourados passaram a desenvolver importante papel no conjunto do desenvolvimento da região Centro-Oeste. Segundo Vieira Neto (2008), em 1996 a população da região era de 10.501.480 pessoas, dos quais 8.865.836 eram habitantes das cidades. Ainda tomando como referência este mesmo ano, a região Centro-Oeste já se constituía numa importante teia urbana composta por 427 cidades de diversos tamanhos.

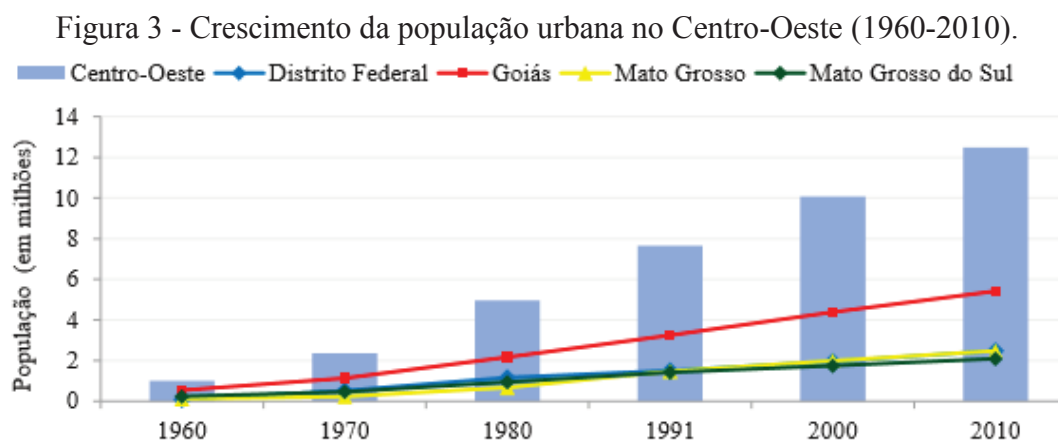
A fronteira agrícola responsável por incessantes modificações urbanas pode ser considerada como encerrada nos estados de Mato Grosso do Sul, Goiás e no Distrito Federal, uma vez que hoje o crescimento destes espaços está diretamente associado com a grande concentração populacional das cidades e em setores da economia já consagrados, não há abertura de novas áreas.

De 1996 para 2007, a região Centro-Oeste experimentou um incremento de 39 novas cidades, passando de 427 para 466, sendo 24 delas somente em Mato Grosso. Deste período, destaca-se a presença de 5 cidades de porte médio (mais de 100.000 habitantes e menos de 1.000.000) e duas cidades de grande porte com mais de 1.000.000 de habitantes. Quanto aos números da urbanização em 2006, o estado de Mato Grosso do Sul tinha 86,73%, o estado de Mato Grosso ficou com 82,58%, e Goiás com 91,54%, além do Distrito Federal com 96,10% de taxa de urbanização.

De forma concordante com Lima & Aurélio Neto (2017), assume-se que “os sistemas de transporte do Centro-Oeste foram implantados para propiciar a circulação de produção; e,



em segundo plano, serviriam de eixo de crescimento populacional, tal como pode ser observado na Figura 3:



Fonte: Lima & Aurélio Neto (2017, p. 07).

A Figura 3 nos permite concluir que o crescimento demográfico no período considerado foi de movimento ascendente, com especial destaque para o estado de Goiás que, ao longo de todo o período, esteve à frente em número de população e em acréscimo populacional, sendo que a inversão da população rural/urbana no Centro-Oeste coincide com os dados referentes ao mesmo processo em escala nacional (Figura 3). Além da questão populacional, é importante destacar o papel que o Estado desenvolveu ao longo dessa segunda metade do século XX, que não se restringiu apenas a execução de uma política de povoamento, mas construiu uma base logística para que as atividades industriais e agropecuárias pudessem se desenvolver na região. Destarte dos resultados econômicos inquestionáveis, torna-se importante analisar a modificação na estrutura de desenvolvimento mais recente, destacadamente a partir de 1990 que levou o desenvolvimento das Cidades Médias, o que seja mais bem descrito e analisado a seguir.

### 1.3 A Urbanização como dinâmica de formação de um Território

Naturalmente sabe-se que os primeiros núcleos urbanos em muito antecederam o que denominamos por processo de urbanização. Estes núcleos constituíam espaços de reunião, de encontro, de troca de mercadorias e naturalmente antecederam as grandes cidades de hoje, construídas e reconstruídas pelo tal “processo de urbanização”.

Por “cidade” entende-se um “território urbano destinado ao conforto, à segurança e bem-estar social e econômico de um grande aglomerado populacional e que o seu domínio abrange



todos os recursos territoriais necessários para a comunidade de forma a zelar pela sua sustentabilidade e independência em relação aos vários fatores externos” (LIMA, 2004, p. 11).

Por território entende-se geralmente a extensão apropriada e usada. Num sentido mais restrito, o território é um nome político para o espaço de um país, o que na prática quer dizer que a existência de um país supõe um território. Admite-se igualmente que este espaço territorial está sujeito a transformações sucessivas.

Portanto, admite-se como fato a afirmação de Lima (2004, p. 4) “a cidade e o território formam um corpo inseparável”, desde que se entenda que as dimensões geográficas de um e de outro podem ser muito diferentes. Na prática esses dois espaços passaram a constituir algo semelhante após o advento da atividade industrial, no qual as cidades passaram a se especializar e determinar também relações sociais e de trabalho. Nesse ínterim “crescimento econômico, industrialização, tornados ao mesmo tempo causas e razões supremas, estendem suas consequências ao conjunto dos territórios, regiões, nações e continentes” (LEFEBVRE, 2002, p. 17).

Nesta investigação procura-se especializar a análise de forma concordante com Benko (1996) que usa a denominação de território regional. Segundo Luz (2004), consiste em novos espaços criados por tecnopolos ou pela globalização da economia metropolitana a partir das transformações no modelo fordista de produção e pela inserção de novos modelos que por sua vez produzem um mosaico de territórios.

Para Benko (1996, p. 79):

O território regional pode ser caracterizado, em primeiro lugar, como um espaço de comunicações para a integração de know-how e produção cultural. Ele se constitui, notadamente, a partir da inserção dos atores locais em redes de inovações e externalidade que associam diferentes papéis de excelência da região, assim como das práticas que eles desenvolvem aí. O território regional é também um quadro de vida partilhado e uma vivência coletiva das vantagens da amenidade específica oferecida pela região, sobretudo combinando harmoniosa e eficazmente as diversas amenidades locais.

No que tange não apenas ao processo de formação e constituição do território, mas ao próprio processo de reestruturação deste território a partir das relações de poder dentro de redes urbanas, Santos e Silveira esclarecem:

Graças aos progressos da ciência e da técnica e à circulação acelerada de informações, geram-se as condições materiais e imateriais para aumentar a especialização do trabalho nos lugares. Cada ponto do território modernizado é chamado a oferecer aptidões específicas à produção. É uma nova divisão territorial, fundada na ocupação de áreas até então periféricas e na remodelação de regiões já ocupadas (SANTOS E SILVEIRA, 2004, p. 105).

No contexto apresentado por Santos e Silveira, destaca-se que os produtos desse processo são: a ampliação da descentralização industrial, a criação de novos cinturões modernos, além de novas frentes de agricultura e especializações comerciais e de serviços.

Quando essa industrialização está associada à produção para o mercado externo, como foi o caso de Anápolis no período compreendido pela primeira metade do século XX – como será visto mais a diante – modificações são sentidas não apenas no âmbito econômico, mas igualmente no campo social e político.

O peso do mercado externo na vida econômica do país acaba por orientar uma boa parcela dos recursos coletivos para a criação de infraestrutura, serviços e formas de organização do trabalho voltados para o comércio exterior, uma atividade ritmada pelo imperativo da competitividade e localizada nos pontos mais aptos para desenvolver essas funções. Isso não se faz sem uma regulação política do território e sem uma regulação do território pelo mercado [...] o resultado é a criação de regiões do mandar e regiões do fazer (SANTOS E SILVEIRA, 2004, p. 23).

Os autores complementam ainda:

O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas [...] mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços. O arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira que, juntamente com o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções de um novo espaço geográfico. (SANTOS e SILVEIRA, 2004, p. 24).

Este novo espaço geográfico tende a concentração de pessoas, criando relações de interdependência e fluxo e conseqüentemente remodelam o que se definia por território.

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 (SANTOS E SILVEIRA, 2004, p.21).

Nesse sentido, enquanto território usado e transformado é imperioso a análise sistemática de constituição deste território, dado que os usos são diferentes ao longo do tempo, justificando a necessidade de uma periodização.

Cada periodização se caracteriza por extensões diversas de formas de uso, marcadas por manifestações particulares interligadas que evoluem juntas e obedecem aos princípios gerais, como a história particular e a história global, o comportamento do Estado e da Nação e, certamente, as feições regionais. Mas a evolução que se busca é dos contextos, e assim as variáveis escolhidas são trabalhadas no interior de uma situação que é sempre datada. Interessamos, em cada época, o peso diverso da novidade e das heranças (SANTOS e SILVEIRA, 2004).

Considera-se, portanto, que a periodização, apesar de tão fundamental, não é uma tarefa fácil. Na prática é necessário adoção de variáveis consideradas de suma importância que definirão, no espaço-tempo, a determinação de um período. “Eis o princípio a partir do qual podemos valorizar os processos e reconhecer as novidades da história do território” (SANTOS E SILVEIRA, 2004, p. 23).

Nesse contexto a presente investigação pretende, primeiramente, apresentar e analisar as políticas públicas voltadas para o desenvolvimento econômico e urbano do Brasil e do Centro-Oeste, como forma de compor um contexto para, a partir daí tratar especificamente das transformações urbanas e sociais experimentadas pela cidade de Anápolis no período pré e pós instalação da Ferrovia Goyaz, em um recorte temporal que vai de 1871 até 1970. Este período compreende também a consolidação da econômica urbano-comercial. Admite-se, pois, que a fase subsequente (Pós-Revolução de 1964), consiste na fase de irrupção do capitalismo monopolista caracterizada pela reorganização do mercado e do sistema de produção em um processo denominado, resumidamente, de “reestruturação produtiva”.

## CAPÍTULO 2

### POLÍTICAS URBANAS VISANDO O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E A URBANIZAÇÃO DAS CIDADES

#### 2.1 Políticas Públicas de Desenvolvimento Econômico e Urbano: Conceitos Preliminares para o caso brasileiro

Apesar da grande variedade de conceitos que envolve o termo Políticas Públicas, Figueiredo (2007, p. 38) fornece uma definição que se encaixa com o proposto para esta investigação: “de um conjunto de medidas e decisões tomadas por todos os obrigados a atender ou realizar uma meta consoante com o interesse público, sendo um programa de ação que tem por objetivo realizar um fim constitucionalmente determinado. Ou, ainda, são mecanismos imprescindíveis à fruição de direitos fundamentais, sociais e culturais”.

Quando estas Políticas Públicas são orientadas para as atividades econômicas e urbanas, é imprescindível que ela tenha como base as reais condições do contexto espacial, além da capacidade de formular objetivos possíveis conforme a disposição de meios e recursos para o desenvolvimento destas Políticas Públicas. Nesse sentido, pode-se dizer que:

É importante que as Políticas Públicas sejam pautadas por indicadores econômicos, sociais e ambientais que reflitam de maneira fidedigna as realidades locais, pois somente conhecendo-se o território ocupado poder-se-á administrá-lo com eficiência (CANEPA, 2007, p. 276).

O histórico de desenvolvimento de Políticas Públicas focadas para o desenvolvimento urbano no Brasil possui um marco temporal muito bem definido por importantes modificações na estrutura e no desenvolvimento dessas políticas. Este marco constitui a promulgação da Constituição Federal de 1988. Porém, para além deste significativo episódio, o Brasil possui uma trajetória de construção de Políticas Urbanas caracteristicamente definidas pelo período econômico e pelo tipo governo no comando.

O Brasil acumulou, durante todo o século XX, uma experiência razoável em matéria de planejamento governamental e desenvolvimento de políticas públicas para desenvolvimento econômico que tiveram como reflexos significativas alterações nos espaços das cidades. Desde os primeiros exercícios, no imediato pós-Segunda Guerra, por meio, entre outros, do Plano Salte (saúde, alimentação, transportes e energia), e, mais adiante, do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, até os mais recentes planos plurianuais, determinados constitucionalmente, o Estado brasileiro empreendeu, ao longo destas últimas seis décadas, diversas tentativas de

planejamento do futuro e de organização do processo de desenvolvimento econômico (VENANCIO FILHO, 1968).

## **2.2 Políticas Urbanas Pré-Constituição Federal de 1988**

Como dito anteriormente, grande parte das Políticas Urbanas e demais ferramentas de planejamento para o desenvolvimento econômico edificadas e experimentadas no Brasil refletem o período político e econômico de sua aplicação. Nesse contexto, um programa de desenvolvimento compreenderia, além da definição de metas, a atribuição de prioridades setoriais e regionais e a formulação de incentivos e desincentivos relacionados com essas prioridades.

No contexto do conflito militar da Segunda Guerra Mundial, o estado brasileiro organizou-se para administrar recursos e suprir contingenciamentos mediante alguns projetos específicos, sendo possível destacar o Plano de Obras e Aparelhamento da Defesa Nacional por meio do Decreto nº 1.058 de 19 de janeiro de 1939 que vigorou até 1943. Seus objetivos básicos eram criar indústrias de base, executar obras públicas e promover a defesa nacional de elementos necessários ao desenvolvimento. Apesar do início das atividades de guerra, que acabaram por orientar os recursos preferencialmente para os equipamentos de defesa, o plano atingiu parcialmente alguns de seus objetivos o que favoreceu o processo de renovação intitulado Plano de Obras e Equipamentos, instituído pelo Decreto nº 6.144/1943 e extinguido pelo Decreto nº 9.782/1946. O Plano Especial de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa Nacional é considerado como a primeira experiência de planejamento global dos investimentos públicos, tendo marcado a entrada do governo na indústria de base (COSTA, 1970), que por sua vez promoveu o desencadeamento de novas formas de planejamento e desenvolvimento econômico e, conseqüentemente, de mudanças estruturais no âmbito das cidades assim, pode-se afirmar que:

O regime Vargas recebeu apoio do governo americano para efetuar um levantamento das disponibilidades existentes em recursos naquela conjuntura militar (Missão Cooke, 1942-1943). Os esforços para se lograr obter ajuda financeira americana ao desenvolvimento redundaram na criação da Companhia Siderúrgica Nacional e, no plano institucional, no estabelecimento de uma Comissão Mista que, de 1951 a 1953, formulou com base em novo esforço de cooperação técnica americana (missão Abbink), um diagnóstico sobre os chamados “pontos de estrangulamento” da economia brasileira – sobretudo de infraestrutura -, com algumas sugestões e recomendações para seu encaminhamento, entre elas uma relativa ao estabelecimento de um bando central (ALMEIDA, 2004, p. 6).

Assim como concebeu a política econômica no Brasil, pautada na centralização da administração e concessão de financiamentos e subsídios diversos para selecionadas áreas da indústria, as políticas urbanas implementadas pelos governos militares também foram fortemente desenvolvidas, porém com um efetivo distanciamento da participação popular do crescimento da riqueza produzida.

Hirschman (1986, p.3) descreve esse período como:

um período relativamente longo de elevadas taxas de crescimento do PIB, de urbanização e industrialização sem precedentes, de mudanças nas estruturas demográficas, sociais e ocupacionais e, inclusive, de melhorias no desempenho de alguns indicadores sociais globais.

Faria (1991, p. 102) complementa: “cuja contrapartida foi, o crescente endividamento externo e a ocorrência de ciclos autoritários em um formato intrigante e complexo que foge ao padrão das economias urbano-industriais mais desenvolvidas. ”

Para Cano, que estabeleceu uma periodização que levou em conta as maiores especificidades macroeconômicas do País, a década de 1970 foi um período de “elevado crescimento primário, secundário e urbano, com notável aumento da diversificação da estrutura produtiva industrial, denominada como positiva ou virtuosa (CANO *apud* FUNARI, 2009, p. 430). Ainda segundo esta linha de raciocínio, pode-se afirmar que:

ficou para trás a sociedade predominantemente rural, cujo dinamismo fundamentava-se na exportação de produtos primários de base agrícola, e emergiu uma complexa e intrigante sociedade urbano-industrial. Complexa porque marcada pelos processos que constituíram, entre nós, uma das maiores economias contemporâneas. Intrigante porque, afora sua complexidade e seu tamanho, essa economia de base urbana e industrial localizada na periferia da economia mundial crescentemente internacionalizada esteve – e está- longe de apresentar as características das sociedades avançadas, mesmo quando aquelas que se encontravam em níveis comparáveis de desenvolvimento de suas forças produtivas: pode se tratar de um mesmo gênero mas é, definitivamente, uma nova espécie (FARIA, 1991, p. 103).

Não obstante, grande parte dos investimentos feitos neste período relacionados à agregação de tecnologia, instalação de infraestrutura viária, criação de novas cidades, e outros, estiveram intensamente orientadas para dar suporte às novas indústrias, e não para atender à crescente demanda urbana que começava a inchar as cidades, especialmente os grandes centros, como São Paulo e Rio de Janeiro, como segue:

Os anos 60 e 70 foram particularmente ricos na produção de políticas urbanas e regionais. Procurava-se alcançar altos níveis de crescimento econômico e manter o controle do mesmo, fomentar a capitalização das regiões que permaneciam com baixa produtividade, integrando-as às tecnologias mais modernas, dotando-as de infraestrutura de estradas, e criar cidades que pudessem dar suporte político-administrativo ao processo que estava instalado (MOYSES *et al*, 2003, p. 12).

Como não poderia deixar de ser, essas transformações e esse dinamismo – bem como suas peculiaridades perversas – se manifestaram de forma notável na estruturação do espaço urbano brasileiro. Os dados disponíveis atestam a velocidade, extensão e profundidade dessas mudanças no que se refere ao processo de urbanização (FARIA, 1991, p. 104).

A passagem dos anos entre as décadas de 1960 e 1970 compreende um período de significativas mudanças, especialmente orientadas pela mudança de um país predominantemente agrário, para um país majoritariamente urbano.

Alimentada, pelo menos até o final da década de 1960, por elevadas taxas de crescimento vegetativo, e durante todo o período por crescentes fluxos migratórios do campo para a cidade, a população urbana, definida pelo critério oficial do IBGE, que em 1950 mal atingia a cifra de 18 milhões de habitantes, representando 36% da população total, atinge em 1980, a casa dos 80 milhões. Em trinta anos a taxa de urbanização sobe para 68%. Só em cidades de mais de 20 mil habitantes viviam, em 1980, mais de 60 milhões de brasileiros, representando um pouco mais de 50% do total (FARIA, 1991, p. 105).

Esta ampla migração, especialmente oriunda do campo – mas não-somente – condicionou a formação de uma nova dinâmica socioeconômica que passou a privilegiar as políticas públicas aplicadas às cidades, que nestas avolumavam-se os problemas gerados pela franca urbanização, como desemprego, mobilidade, habitação, saúde, educação, entre outros. Na prática, mesmo as grandes cidades não estavam preparadas (estruturalmente e politicamente) para receber uma demanda populacional tão grande, em tão pouco tempo. Esta problemática tornou central a preocupação com o controle físico das cidades e com o desenvolvimento de atividades urbanas de forma centralizada, como é característico dos governos militares. Neste contexto, e com o apoio de voluptuosos recursos internacionais, foram construídos – porém nem sempre implementados – vários planos, propostas e estudos sobre as cidades e regiões.

A reestruturação do projeto de crescimento voltou-se intensamente para o urbano, sustentação das novas formas de acumulação então propostas. Entretanto, o meio urbano era também cenário para temíveis contestações, insatisfações que poderiam colocar sob risco toda a engenhosidade que se desenhava para alcançar o patamar dos países desenvolvidos (MOYSES *et al.*, 2003, p. 12).

Portanto, além da preocupação central de transformar os novos moradores das cidades em “consumidores” e assim fomentar a política econômica capitalista instalada, havia o medo de possíveis tensões concentradas no espaço urbano como resposta ao poder centralizador e intervencionista. Estas foram as principais inquietações dos governos militares que fomentaram



o desenvolvimento de políticas urbanas voltadas aos centros urbanos.

Grande parte dos planos elencados pelos governos militares reservavam importância a questão urbana. Dentre eles é possível citar os Planos Nacionais de Desenvolvimento (I, II e III); o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG); e o Plano Metas e Bases para o Planejamento. Além dos planos propriamente ditos, houve a criação de diversas agências e outros órgãos relacionados à resolução dos problemas urbanos de forma mais orientada. Nesse sentido é possível destacar o Banco Nacional da Habitação (BNH), o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU); os Planos de Desenvolvimento Integrado (PDI), entre outros.

O Plano de Ação Econômica do Governo data de 1964 já esboça as primeiras preocupações quando a questão da intensa urbanização que veio a se consagrar nas décadas seguintes. Deste processo intenso e abrupto, resulta graves déficits de habitação e na capacidade de planejamento e ordenamento do território.

Esses fatores, conjugados a distorções de mercado geradas pela inflação, acumulam um déficit habitacional de graves proporções. Déficit quantitativo e qualitativo de moradias que, numa população de 75 milhões de habitantes, se cifra em 7 milhões de habitações. Isto equivale a afirmar que metade da população brasileira não conhece o conforto da habitação, segundo padrões mínimos desejáveis. Do total de moradias ora existentes, apenas preenchem condições de habitabilidade 25% das casas no Norte, 12% no Nordeste, 44% no Leste, 48% no Sul e 17% no Centro-Oeste (PAEG, 1964, P. 57).

Este programa teve uma implementação restrita a questão da habitação, embora tivesse a intenção de esboçar os problemas urbanos (MOYSES, 2003, p. 13).

Os Planos Nacionais de Desenvolvimento foram implementados e tinham um propósito de atuar como ferramentas de gestão para promoção de desenvolvimento territorial/econômico/social dentro do estado nacional. Segundo Matos (2002), o primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento foi encaminhado ao Congresso Nacional juntamente com o segundo Orçamento Plurianual de Investimentos em 15 de setembro de 1971 e tinha como objetivos centrais tornar o Brasil uma Nação Desenvolvida; duplicar a renda per capita; promover investimentos em indústrias de base; aumentar a taxa bruta de investimentos, e outros. Tais objetivos foram definidos com base na pressuposição da manutenção de taxas anuais de crescimento de PIB (8% a 10%); taxa de expansão do nível de emprego; redução da taxa de inflação; e, utopicamente, disseminação dos resultados do progresso econômico em termos sociais e regionais, além de estabilidade política e segurança interna e externa (BRASIL, 1971).

A apresentação do I PND (Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento) coincidiu com



o período conhecido como “o Milagre Econômico” do Governo Médici, no qual deu-se um grande crescimento da produção manufatureira brasileira. Este período representou um período político ideológico centrado na questão desenvolvimentista e de segurança nacional e, como nos diz Matos (2002, p. 66) representou “uma ampla formulação do modelo brasileiro de organizar o Estado e moldar as instituições”.

Maricato (2001) destaca que foi com Banco Nacional da Habitação (BNH) integrado ao Sistema Financeiro da Habitação (SFH) que as cidades brasileiras passaram a ocupar o centro de uma política destinada a mudar seu padrão de produção.

A drenagem de recursos financeiros para o mercado habitacional, em escala nunca antes vista no país, ocasionou a mudança no perfil das grandes cidades, com a verticalização promovida pelos edifícios de apartamento como principal forma de moradia da classe média [...] consolidando o mercado de promoção imobiliária privada (MARICATTO, 2001, p. 20).

Na contramão do mercado imobiliário, as iniciativas de promoção pública vinculadas ao BNH não conseguiram enfrentar a questão fundiária urbana e acabaram por, em alguns casos, problematizar ainda mais, uma vez que definiram conjuntos habitacionais populares em áreas completamente inadequadas ao desenvolvimento urbano racional, penalizando seus moradores e todos os contribuintes que tiveram que arcar com a extensão da infraestrutura (MARICATO, 1987).

Findado o triênio (72-74), confirmou-se elevado grau de execução do I PND sobretudo na área econômica, porém os projetos sociais, tais como o aumento de área irrigada no Nordeste, obras de saneamento básico e a distribuição de títulos de propriedade rural a posseiros e agricultores sem-terra, foi muito insuficiente (SANDRONI, 2000). Adicionalmente, os “lucros” resultantes deste modelo desenvolvimentista estavam muito centrados na região sudeste “exacerbando a concentração das atividades e conseqüentemente da renda e da população para os estados que a constituíam” (MOYSES, 2003, p. 16).

Sobre as bases já alcançadas como a industrialização via substituição “fácil” de importações – ocorreram mudanças complexas em nossa estrutura produtiva, tanto no campo como na cidade, sob o comando progressivo das transformações industriais dinamicamente centradas na expansão do setor de bens de consumo duráveis para o mercado interno, coadjuvantes pelo crescimento da indústria de bens intermediários e de capital, quer via encadeamentos interindustriais, quer através do investimento público seletivo e estratégico (FARIA, 1991, p. 104).

O desenvolvimento econômico observado neste período se fez com graves pressões inflacionárias (da ordem de 35% devido ao Choque do Petróleo) e com aumento significativo do desequilíbrio externo e das desigualdades regionais. Há que se destacar ainda as

desigualdades na distribuição de renda, conforme esmiúça Freitas (1991, p. 105): “[...] a expansão (urbana), se apoiou numa distribuição de renda extremamente iníqua e progressivamente desigual onde, no final da década de 70, 50% da população mais pobre auferia apenas 12,6% da renda”

O autor destaca ainda que, deste processo, resultou uma estrutura social urbana diferenciada e segmentada: por um lado um grupo muito restrito que tinha poder político, econômico, social e por outro, uma massa populacional numericamente mais representativa de subempregados pobres e sem influência de qualquer natureza<sup>3</sup>. Essa dualidade social também era expressa territorialmente, especialmente nas regiões metropolitanas, onde a segregação espacial generalizou-se com a criação e expansão das periferias urbanas.

Diante da condição externa desfavorável e da diminuição da capacidade de financiamento do setor público, o modelo de crescimento do “Milagre” se esgotou e o governo se viu obrigado a optar entre uma política de ajustamento ou de financiamento (TAVARES, 1972). A escolha final do governo à época foi a manutenção do processo de desenvolvimento por meio de política de financiamento lançando, em fins de 1974, o II PND.

Matos (2002) destaca que o II PND (1975-1979) consistiu na mais ampla e articulada experiência de planejamento no Brasil após o Plano de Metas. O plano realizou alterações nas prioridades de industrialização brasileira: do setor de bens de consumo duráveis para o setor de meios de produção, principalmente a indústria siderúrgica, máquinas, equipamentos e fertilizantes, sendo as empresas estatais o agente central destas transformações. O plano enfatizou a abertura na política externa, o mercado interno e empresa privada nacional, o combate à inflação, a exploração do potencial hidrelétrico e a continuação do processo de substituição de importações (MATOS, 2002, p. 69)

O II PND propunha transformar o Brasil em uma “potência emergente” por meio da industrialização característica dos países de primeiro mundo. Para isso propunha substituir as importações, elevar as exportações e ampliar o mercado interno consumidor, com investimentos da ordem de 1 trilhão e 750 bilhões de cruzeiros (SANDRONI, 2000).

Em paralelo, as cidades recebiam contingentes populacionais cada vez maiores, sendo característicos nas então metrópoles a formação de bolsões de pobreza sem as mínimas condições de habitação. Neste contexto, inserem-se cidades como Rio de Janeiro, São Paulo e Salvador. As políticas econômicas então implementadas e que alcançaram algum sucesso no

---

<sup>3</sup> Neste período os movimentos sociais ainda eram restritos, bem como os sindicatos e demais formas de organização de massas.

início da década de 1960 não chegavam aos menos favorecidos recém-chegados do campo.

Retomando a questão econômica, o Conselho de Desenvolvimento Econômico (CDE) foi o principal órgão de implementação do plano (II PND) que, teve resultados bem aquém do esperado. Na esteira deste processo, as empresas estatais foram forçadas ao endividamento externo, houve a estatização e ampliação da dívida externa, tendo como resultado final a deterioração da capacidade de financiamento do setor público na década de 1980.

Lessa (1981) afirma que o II PND era impossível de ser implementado em sua integridade, em função do seu gigantismo e da crise econômica mundial, uma vez que se tratava de um verdadeiro projeto de Nação-Potência. Diferentemente Castro (1985) observa que os problemas apresentados apenas diminuiriam o ritmo de investimentos e que os primeiros resultados seriam visíveis a partir de 1983 e 1984.

A perda da capacidade planificadora do Estado resultaria da crescente tendência à transnacionalização de interesses e estruturas econômicas, ou seja, do movimento de reorganização da economia mundial e do fracasso do autoritarismo e conseqüente ascensão democrática (TAVARES, 1987). Em meados dos anos 80 com o advento da grande Crise Econômica, traz-se à tona a necessidade de se trabalhar na elaboração de diretrizes gerais para uma nova economia brasileira, não mais pautada essencialmente na política industrial vigente até então. Esta ausência de diretriz hegemônica que impulsionasse as ações econômicas dificultava imensamente a capacidade de planejamento.

A multiplicidade de planos<sup>4</sup> somados à crise econômica colocaram em cheque a capacidade do Estado de liderar e centralizar a promoção do desenvolvimento econômico. Para Garcia (2000) a institucionalidade do planejamento público encontrava-se em visível deterioração, fato este associado à crise do regime militar; ao acelerado esgotamento do modelo de financiamento (interno e externo) do investimento público e do privado; à conclusão do processo de substituição de importações, sem que se afirmasse um outro padrão de acumulação sob a vigência da chamada revolução tecnológica; e à insuficiência do planejamento normativo e economicista praticado pelo governo.

A recessão que se seguiu nos anos 80 e 90 quando as taxas de crescimento demográfico superaram as do crescimento no PIB, fazendo com que a evolução do PIB *per capita* fosse negativa na década de 80 trouxe um forte impacto social e ambiental, ampliando o universo de desigualdade social nos espaços urbanos (MARICATO, 2001, p. 17).

---

<sup>4</sup> I Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República (1985), o Plano de Consistência Macroeconômica (1987) e o Programa de Ação Governamental (1987) (GARCIA, 2000)

Cano caracteriza este período (1980-1989) como um período de elevada inflação e baixo crescimento que propiciou o início da caminhada da Guerra Fiscal, “alterando artificialmente a localização de pequena fração da produção industrial, fazendo com que aumentasse essa desconcentração aparente” (CANO, *apud* FUNARI 2009, p. 431) denominada de espúria pelo autor.

Nesta euforia da crise econômica e absoluto caos nas cidades condicionados pela máxima concentração da pobreza urbana<sup>5</sup> vem à tona o III PND, projeto para o período de 1980 a 1985, com o absoluto abandono da “euforia desenvolvimentista” e de quaisquer programações a longo prazo, passando a governar com medidas de curto e curtíssimo prazo. Apesar da questão temporal, o III PND pouco se diferenciava dos demais, adotando inclusive os mesmos objetivos síntese, porém, sem definição de metas numéricas a longo prazo. Na prática, este Plano sequer chegou a ser adotado, e, segundo Matos (2002) foi elaborado apenas como uma simples declaração de intenções pelo governo. Para Bresser Pereira (1998), o III PND refletiu não apenas a crise econômica como também a própria crise do governo, incapaz de formular um plano de ação coerente. Assim o III PND marca o fim do processo de planejamento como efetivo instrumento de controle da política econômica no país.

Diante deste contexto caótico tanto na política econômica, como, conseqüentemente, na política urbana, tornou-se bastante intensa a mobilização social pela questão urbana no Brasil, traduzida por Tonella (2013) como “o direito à cidade e à moradia digna”. Foi neste contexto de preocupações e significativa movimentação relacionada ao direito à cidade, que a Constituição Federal de 1988 veio à tona, incorporando diversos sujeitos em processos democráticos participativos, (conselhos e conferências) e elaborando um capítulo à parte que discute a Questão Urbana.

### **2.3 Políticas Públicas de Incentivo à Urbanização e Infraestrutura Logística com foco no Desenvolvimento Econômico e Integração do Centro-Oeste e do Estado de Goiás – Uma visão crítica**

As ações federais no sentido da elaboração de políticas públicas que fomentassem o desenvolvimento econômico do Centro-Oeste e do Estado de Goiás tiveram ampla repercussão

---

<sup>5</sup> O entendimento de “caos urbano” deriva da situação elencada por Maricato (2001, p. 22): “Pela primeira vez em sua história o Brasil tem multidões que assumem números inéditos, concentradas em vasta regiões – morros, alagados, várzeas – marcados pela pobreza homogênea [...] constata-se também o início de um fenômeno conhecido como violência urbana: início de uma escalada de crescimento do número de homicídios, sem precedentes na história do país.

nos espaços das cidades e condicionaram a uma nova estrutura produtiva na região, especialmente o desenvolvimento das cidades médias, com foco para a cidade de Anápolis, por atuar com enlace logístico das demais regiões do Brasil.

Este enlace logístico surgiu pela busca incessante pela homogeneização dos territórios tendo em vista a existência de desigualdades sociais e econômicas que, sem o sucesso esperado, tentaram promover o desenvolvimento regional por meio de políticas públicas, que tomaram forma e tiveram repercussões diferentes ao longo do processo histórico em que foram propostas e implementadas.

Atuando de forma mais eficaz a partir da década de 1970, as políticas focadas no Centro-Oeste tiveram início ainda na década de 1930, com Getúlio Vargas e a promoção da Marcha para o Oeste. Segundo Haddad (2010), a Marcha para o Oeste propunha que as pessoas migrassem para o centro do país onde havia terras desocupadas em abundância, promovendo assim a ocupação de vazios demográficos por meio de absorção dos excedentes populacionais que faziam pressão no Centro-Sul. Neste contexto nasceu Goiânia, planejada para ser a capital do estado de Goiás e “lançar germes de transformação nas estruturas socioeconômicas do centro-sul do estado” (HADDAD, 2010, p. 4).

Mais tarde, com o Plano de Metas do então presidente Juscelino Kubitschek, deu-se a construção de Brasília e a implementação de um modelo econômico autossustentável que tinha como proposta o rompimento do modelo agrário-exportador e da oligarquia latifundiária até então vigente, especialmente na região Centro-Oeste, para dar vez a industrialização e modernização produtiva do país.

Tal plano foi baseado em estudos e diagnósticos elaborados por comissões e missões econômicas de tal forma que “as metas deveriam ser definidas e implementadas em estreita harmonia entre si, para que os investimentos em determinados setores pudessem refletir-se positivamente na dinâmica de outros, ou seja, o crescimento ocorreria em cadeia” (SILVA, 2017, p. 1).

O Plano de Metas mencionava cinco setores básicos da economia, abrangendo várias metas cada um, para os quais os investimentos públicos e privados deveriam ser canalizados. Os setores que mais recursos receberam foram energia, transportes e indústrias de base, num total de 93% dos recursos alocados. Esse percentual demonstra por si só que os outros dois setores incluídos no plano, alimentação e educação, não mereceram o mesmo tratamento dos primeiros. A construção de Brasília não integrava nenhum dos cinco setores. As metas eram audaciosas e, em sua maioria, alcançaram resultados considerados positivos. O crescimento das indústrias de base, fundamentais ao processo de industrialização, foi de praticamente 100% no quinquênio 1956-1961 (SILVA, 2017, p. 1).

Brasília foi a concretização da proposta de construir uma nova capital do Brasil no interior, sendo escolhido o Planalto Central de forma estratégica, com base em argumentos logísticos, econômicos e de descentralização populacional.

O planejamento proposto buscava a consolidação do Centro-Oeste no âmbito de uma divisão regional do trabalho, centradas nas funções primário-exportadoras. Essa estratégia de desenvolvimento pretendia a consolidação da região como primária exportadora, através das atividades agropastoris e mineradoras em escala empresarial (HADDAD, 2010, p. 5).

Desde a proposta de construção de Brasília, o estado de Goiás passou por transformações socioeconômicas relevantes. Dentre elas é possível destacar, por exemplo, a criação da SUDECO (Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste) em 1967 com o objetivo de adequar a estrutura administrativa do estado. No âmbito da SUDECO, foram elaborados programas com foco para o processo de ocupação, desenvolvimento e integração da região Centro-Oeste. São eles: o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste; Plano de Desenvolvimento Econômico e Social do Centro-Oeste e o Programa Especial de Desenvolvimento da Região Geoeconômica de Brasília. Todos estes programas foram desenvolvidos dentro dos grandes Planos Nacionais de Desenvolvimento do Governo Federal (PND).

No período de vigência desses Planos e Programas, as atenções estavam voltadas para o espaço público. O espaço e as leis tornam-se elementos estratégicos na condução das políticas voltadas à gestão do território nacional. Através da articulação destes dois elementos definiu-se a equação para a instauração de um estado de progresso contínuo. Assim, foram elaborados o Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social: política regional no Brasil, o I PND, o II PND – e no interior deste a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Da mesma forma, foram criadas as Superintendências de Desenvolvimento, para que a migração, a urbanização, a industrialização etc. viessem a adquirir uma organização imprescindível ao desenvolvimento das unidades regionais (MELO, 2015, p. 3).

Diniz (1995) explica que os investimentos em infraestrutura de transporte e comunicação foram importantes para essa desconcentração e que o II PND proporcionou um elevado montante de investimentos industriais pelas empresas estatais, como as de aço e petróleo. Os investimentos das estatais eram uma forma de promoção de desenvolvimento em diferentes regiões do país pelo Estado.

O PRODOESTE (Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste), implementado entre os anos de 1972-1974 foi responsável pela atração de grandes investimentos na estrutura viária, mais tarde responsável pelo escoamento da produção agropecuária e industrial (HADDAD, 2010, p. 6).

O PLADESCO (Plano de Desenvolvimento econômico e Social do Centro-Oeste) se desenvolveu em áreas prioritárias, tais como: instalação de infraestrutura, habitação e elevação do PIB regional. Ainda no contexto deste plano foi instalado o DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis, que tinha como objetivo abrigar indústrias que forneceriam bens e mercadorias para Brasília.

Ainda na década de 1970 convém destacar a criação

[...] da Superintendência de Distritos e Áreas Industriais, por meio da Lei nº 7.776 de 1973 que tinha como objetivo orientar e coordenar a política industrial no Estado (CASTRO, 2004), que tornou possível a criação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), apoiado pelo Fundo de Expansão da Indústria e Comércio (FIECON), responsável pela atração das primeiras indústrias (DINIZ, 1993, p. 39).

Enquanto o PRODOESTE e PLADESCO tinham um viés econômico de maneira mais pronunciada, o Programa Especial de Desenvolvimento da Região Geoeconômica de Brasília tinha como objetivo a gestão do intenso processo de urbanização no entorno da capital Federal.

As Políticas Públicas de incentivo ao desenvolvimento econômico na região Centro-Oeste sofreram significativas modificações após o Regime Militar, em grande parte reflexo das próprias reestruturações do espaço promovidas pelas reformas até então implementadas. Um dos aspectos de maior destaque dessa reestruturação é a redistribuição territorial da indústria, saindo da região sudeste para outras regiões (SILVA, 1997).

A década de 1980, também conhecida como a “década perdida” levou a economia a entrar em uma fase de crise e estagnação. Neste período houve uma queda dos investimentos em infraestrutura, problemas de natureza fiscal, problemas inflacionários, incapacidade do governo em controlar seus gastos, impossibilidade de pagamento da dívida externa, os problemas políticos, entre outros. Desta forma as políticas regionais acabaram sendo colocadas de lado (MARTINS, 2016, p. 20).

Sobre a década de 1990, Diniz (2005) afirma a ascensão da discussão sobre economia regional no Brasil, motivada pela emergência de problemas regionais; sobre a definição do papel do Estado na economia por meio das atividades regulatórias; além do fortalecimento das relações nacionais e internacionais resumidamente entendida como o processo de globalização da economia.

Neste contexto, a União tem sua capacidade intervencionista reduzida em contramão a potencialização do poder no Governo Estadual, bem como do setor privado. Nova Política Pública só foi observada no governo de Fernando Henrique Cardoso, que implementou os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, sistematizados no Plano Avança Brasil.

A proposta de elaboração dos eixos baseou-se em um estudo profundo resultando



numa radiografia dos relevantes problemas sociais e das oportunidades oferecidas pelo país, o que possibilitou uma melhor compreensão do Brasil e permitiu a definição de caminhos para o desenvolvimento econômico e social através destes Eixos (HADDAD, 2010, p. 9).

Desta ambiciosa proposta, as mais promissoras oportunidades foram: a Ferrovia Norte-Sul, responsável pela ligação entre Carajás (PA) ao Porto de Santos (SP), passando por Anápolis e a Plataforma Logística de Anápolis, que pretendia “oferecer para a iniciativa privada moderna tecnologia de produção, armazenamento, embalagem e distribuição, proporcionando competitividade à produção goiana no mundo globalizado” (GOIAS *apud* ARRAIS, 2007, P. 198).

Após os anos 2000, o governo federal retomou uma série de medidas e adotou instrumentos para tentar diminuir as elevadas desigualdades entre regiões, em diferentes escalas territoriais e nas dimensões econômica, social e ambiental. A exemplo do Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (MARTINS, 2016, p. 21).

Martins (2016) atesta ainda por uma revalorização das instituições e políticas públicas de desenvolvimento regional após 2010 que, apesar de constituírem números expressivos a nível nacional (2% do PIB), ainda são pouco expressivos se comparado aos demais países emergentes (6% do PIB).

Uma nova Política Pública de incentivo ao desenvolvimento econômico regional do Centro-Oeste foi criada e implantada: Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PED-CO) por meio do Decreto Presidencial nº 7.471/2011 (BRASIL, 2016). Este plano, elaborado pelo Ministério da Integração tem como objetivo central ordenar os investimentos do Governo Federal num intervalo de tempo compreendido entre os anos de 2007 e 2020.

No conjunto de informações constantes no PED-CO, o foco dos investimentos recai sobre uma rede urbana consolidada historicamente, indicando determinadas espacializações produtivas (tecelagem, produção de minérios, polos químicos, siderurgia) em determinados municípios do Centro-Oeste (LIMA & AURÉLIO NETO, 2017).

Consta no plano que as prioridades de ação para o desenvolvimento regional se baseiam no equacionamento dos estrangulamentos e no aproveitamento adequado das potencialidades do Centro-Oeste; apresentando seis vetores de desenvolvimento, quais sejam (Figura 4):



Figura 4 - Prioridades de Ação para o Desenvolvimento Regional no Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-Oeste.



Fonte: Lima & Aurélio Neto (2017, p. 11)

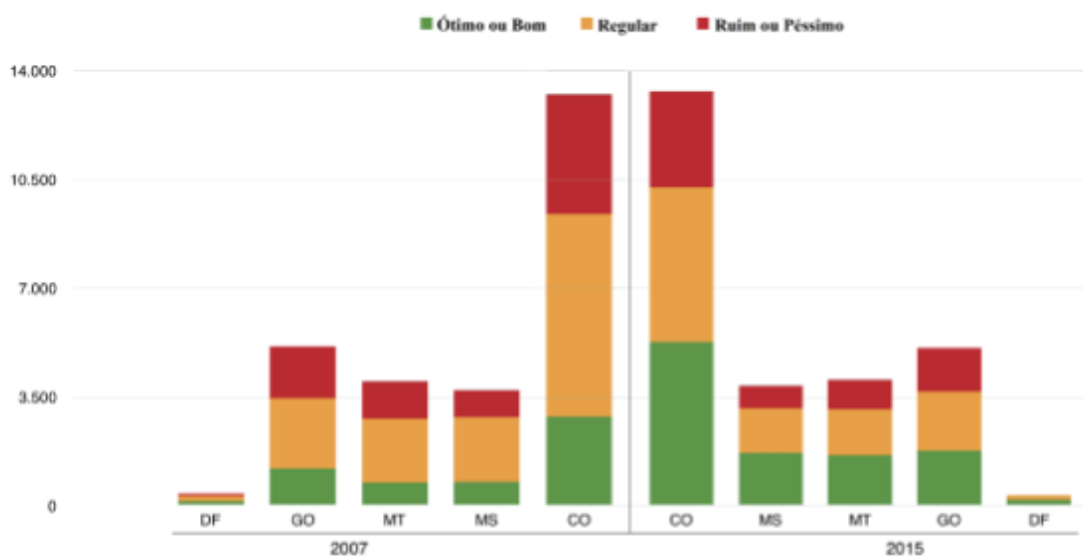
Lima & Aurélio Neto (2017) destacam uma importante alteração do PED-CO para os planos e programas anteriores: “a visibilidade de aumento da competitividade regional e a melhoria da qualidade de vida da população conciliando-os com a conservação dos ecossistemas, o que induz ao desenvolvimento sustentável” (LIMA & AURELIO NETO, 2017, p. 5).

Ainda segundo os autores, o PED-CO faz parte do processo de reconstrução da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO) que tem como objetivo o planejamento e a gestão da região.

Tal como demonstrado na Figura 4, um dos ramos de investimentos do PED-CO é a ampliação da infraestrutura econômica e logística. Essa linha de investimento favorece o escoamento dos produtos, promovem a integração de mercados e consequentemente fomentam alterações no padrão comercial.

Lima & Aurélio Neto destacam que o PED-CO estabeleceu como uma de suas prioridades a melhoria da qualidade da malha rodoviária regional. Em 2007, de acordo com a Pesquisa Rodoviária da Confederação Nacional de Transportes (CPD), foram avaliados 13.257 km em rodovias no Centro-Oeste. Em 2015, foram reavaliados os 13.257km bem como os novos trechos construídos no período entre 2007 e 2015, totalizando 15.257 km de rodovias na região. Os resultados podem ser observados na Figura 5:

Figura 5 - Estado geral das rodovias no Centro-Oeste com extensão avaliada em 2007 e 2015 (em km).



Fonte: Lima & Aurélio Neto (2017, p. 11)

A melhora no quadro de avaliação entre o comparativo de 2007 e 2015 está relacionado ao aumento de investimentos em infraestrutura realizados na região, com destaque para as obras implementadas por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Em todo o Brasil, os investimentos executados pelo PAC somam R\$ 1,9 trilhão de reais e tem auxiliado o PED-CO a cumprir com a meta de melhoria da qualidade da malha rodoviária, o que inclui obras de duplicação, pavimentação e integração a outros modais (LIMA & AURELIO NETO, 2017).

Para além das melhorias em rodovias, há que se destacar ainda os investimentos na malha ferroviária, após a conclusão de 1.550 km de Estrada de Ferro 151 (Ferrovia Norte-Sul<sup>6</sup>), trecho entre Anápolis e Açailândia (MA), que favorecerá o transporte de cargas para a exportação em duas novas rotas de escoamento; o Porto de Itaqui (MA) ou porto de Belém/Vila do Condé (PA), se de fato houver a concretização da obra. Segundo reportagem do Correio Brasiliense de julho de 2017, até agosto estaria aberta uma audiência pública na ANTT para a

<sup>6</sup> A Ferrovia Norte-Sul teve suas atividades ed construção iniciadas após a sansão do Decreto nº 94.813/1987 que conferiu à Valec – Engenharia, Construção e Ferrovia S. A. a responsabilidade pela construção do empreendimento através de um modelo de parceria público-privada. Entretanto, a crise econômica da década de 1980 pôs freio nas obras que foi totalmente paralisada em 1989. A retomada da construção da ferrovia ocorreu em 1996 com recursos do Programa Brasil em Ação que tinha como foco o desenvolvimento de commodities para exportação. Entre 2000 e 2003 o Programa Avança Brasil com a proposta de intensificar a fluidez do território também cooperou para o avanço nas obras. De forma mais recente, as últimas fontes de investimento na ferrovia derivam do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Atualmente está concluído e em operação o trecho que liga Açailândia (MA) a Aguiarnópolis (TO), que totalizam 220 km; além de Aguiarnópolis e Araguaína com 146 km de extensão; De Araguaína até Colinas do Tocantins são mais 94 km já entregues, além dos 132 que ligam Colinas a Guarai. Dos 150 km previstos para chegarem até Porto Nacional, que eram para ser entregues em 2010, ainda estão em fase de construção de edital de subconcessão. Da mesma forma, os trechos até Uruaçu e desta cidade até Anápolis estão paralisados.

formulação do edital do contrato de subconcessão do trecho entre Porto Nacional (TO) e Estrela D'Oeste (SP) que supostamente irá a leilão em 2018. Segundo dados do jornal, o investimento estimado é de R\$ 3,087 bilhões.

No sentido Leste-Oeste, o projeto da Estrada de Ferro 354 (FICO/Transcontinental) prevê a implantação de uma linha férrea no sentido longitudinal que passará pelos estados de Mato Grosso, Goiás, ligando a região ao estado do Acre, países da América do Sul e ao litoral Atlântico (LIMA & AURELIO NETO, 2017).

O Quadro 5 resume os Planos e Programas implementados pelo governo nacional desde a década de 1930 a 2016 com foco no processo de urbanização e dinamização da economia.

Quadro 4 - Planos e Programas de Desenvolvimento Regional/Urbano e de Integração Nacional (1930 a 2015).

Planos / Programas	Governos	Período	Principais Diretrizes
Marcha para Oeste	Getúlio Vargas	1930	Interiorização da ocupação; dinamização da economia
Programas de Metas	Juscelino Kubitschek	1956 a 1960	Interiorização do desenvolvimento; Aceleração da Industrialização; Investimentos em infraestrutura.
1º e 2º PND - Plano Nacional de Desenvolvimento	Coronel Ernesto Geisel	1972 a 1974 1975 a 1979	Fortalecimento do Estado na Economia; Proteção da indústria nacional; Integração nacional; Polos Regionais.
Eixos Nacionais de Integração e desenvolvimento	Fernando Henrique Cardoso	1999	Propôs a divisão do território Nacional em eixos de integração e desenvolvimento.
Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT	Luiz Inácio Lula da Silva	2005 a 2007	Definição de novo plano estratégico para logística e transportes.
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento	Luiz Inácio Lula da Silva	2007	Promover a retomada do planejamento e execução de obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país.
PIL – Programa de Investimento em Logística	Dilma Rousseff	2012	Investimento nos setores de transporte rodoviário e ferroviário; Ampliação dos contratos de concessão
PIL – 2ª Etapa	Dilma Rousseff	2015	Continuidade no processo de modernização da infraestrutura de transporte; Aumento no investimento e na abrangência dos modais de transporte para rodovias, aeroportos, ferrovias e portos.

Fonte: MARTINS, 2016, p. 22.

Nesse ínterim é possível observar que, até entre as décadas de 1930 a 1960 a grande preocupação girava em torno a ocupação da região Centro-Oeste e isso se repercutiu nas políticas públicas implementadas. Mediante o relativo sucesso essas políticas foram gradativamente se alterando em busca de investimentos que permitissem a dinamização da área ocupada por meio de políticas de integração fortemente desenvolvidas entre 1960 e 1980. Deste

período em diante um novo sujeito ganha força e passa a atuar de maneira definitiva na economia: os estados, por meio de políticas regionais de desenvolvimento que contaram com o apoio da União por meio de Planos Nacionais de Desenvolvimento. Nesse contexto de intensas modificações na economia e nos agentes de desenvolvimento a Constituição Federal de 1988 traz uma “luz no fim do túnel” ao estabelecer um conjunto de políticas e planos nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento e ordenamento territorial, com atribuições para a União, Estados e Municípios, organizados através do Plano Plurianual (PPA). Trata-se de um instrumento previsto no Art. 165 da Carta Magna com o objetivo de organizar e viabilizar a ação pública.

Dentre as grandes vitórias alcançadas pela “organização da ação pública” promovidas pela implementação do PPA, vale destacar o Plano Nacional de Logística e Transporte que tem como objetivo:

[...] formalizar e perenizar instrumentos de análise, sob a ótica da logística, para dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infraestrutura e na organização dos transportes, de modo a que o setor possa contribuir efetivamente para a consecução das metas econômicas, sociais e ecológicas do país, em horizontes de médio e longo prazo, objetivando o desenvolvimento sustentado (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

Em uma escala estadual, o PPA é de suma importância pois define as políticas públicas a serem implementadas em cada período. Nele constam, detalhadamente, os atributos das políticas públicas executadas, tais como metas físicas e financeiras, público-alvo, produtos a serem entregues à sociedade, etc. (SEGPLAN, 2015). Dentre muitas outras políticas, os investimentos em infraestrutura e logística no Estado de Goiás compreende um importante ramo para a economia, tendo em vista seu caráter econômico e de dinamizador da economia nacional.

Tendo como foco a infraestrutura e transporte, a análise do PPA terá como destaque o eixo estratégico com discussão de programas voltados à infraestrutura de transporte dos PPAs de 2004-2007; 2008-2011 e 2012-2015. O Quadro 6 resume os Programas implementados no Âmbito do Estado de Goiás no período mencionado.

Quadro 5 - PPA's (2004 a 2015) do Estado de Goiás, eixos estratégicos e programas de infraestrutura de transporte

PPA	Eixos Estratégicos	Programa Infraestrutura Logística
2012 /2015	Revitalização e Ampliação da Infraestrutura	Programa Rodovida
		Programa Aeroportuário
		Programa Goiás Pavimentado
		Programa Corredores de Transportes - Desenvolvimento Multimodal
		Programa Segurança Viária
		Programa de Apoio ao Desenvolvimento Econômico da Ferrovia Norte-Sul
		Programa de Logística de Transporte Multimodal - Plataforma e Redes
		Programa Melhoramento e Gerenciamento da Malha Rodoviária Estadual – BIRD
2008 /2011	Desenvolvimento Econômico e Científico - Tecnológico	Programa de Logística de Transportes Multimodal - Plataforma e Redes (1)
		Programa Goiano de Competitividade e Eficiência do Transporte Rodoviário
		Programa Conservação e Segurança da Malha Rodoviária
		Programa Desenvolvimento da Rede Multimodal de Transporte (2)
		Programa Estrada Nova - Apoio ao Consórcio Intermunicipal de Obras - CIMO'S
		Implantação e melhoria de acessos e Terminais Intermodais
		Adequação do Sistema de Transporte Rodoviário ao PDTG
		Desenvolver o Transporte Aéreo de Carga
		Pavimentação de Rodovias e outras obras Complementares – BIRD
		Reabilitação de Rodovias – BIRD
		Malha Rodoviária Executada e Conservada/ KM
		Conservação Emergencial, Sinalização, Operação e Fiscalização e Manutenção da Malha Rodoviária.
		Implantação, Pavimentação e Conservação dos Aeroportos e Terminais.
		Implantação da Ferrovia Leste-Oeste
		Implantação da Ferrovia Norte-Sul
		Plataforma logística multimodal
		Redes multimodais de transportes
		Terceira via - Malha rodoviária executada e conservada / km
Obras especiais nos aeroportos e seus terminais		
2004 /2007	Goiás Competitivo e polo Econômico Regional	Implantação, pavimentação e conservação dos aeroportos e terminais.
		Terceira via
		Restauração de estradas federais
		Conservação emergencial, sinalização e física da malha rodoviária.
		Acesso e implantação do novo terminal de passageiros do aeroporto de Goiânia
		Construção de ponte sobre o Rio Araguaia - divisa GO/MT (Cocalinho)
		Implantação, pavimentação, acessos, obras de arte especiais e reabilitação da malha rodoviária.
		Pavimentação de rodovias e outras obras complementares – BIRD
		Reabilitação de rodovias – BIRD
		Programa Aeroportuário
		Programa Asfalto Novo

		Programa Conservação e Segurança da malha rodoviária
		Programa Desenvolvimento da rede multimodal de transporte
		Programa Goiás Pavimento
		Programa Melhoramento e Gerenciamento da Malha Rodoviária Estadual

Fonte: MARTINS, 2016, p. 26.

Como pode ser observado no Quadro 6, foram muitos os programas que tentaram contemplar modificações estruturais no âmbito logístico e de transporte no Estado de Goiás, mas foi somente em 2007 que um diagnóstico mais preciso foi realizado para caracterização do modal de transportes no estado e sua elaboração contou com a participação das três instâncias governamentais e da sociedade civil. O Plano de Desenvolvimento do Sistema de Transporte do Estado de Goiás (PDTG) tiveram como objetivo: 1) caracterizar a demanda e a oferta no atual mercado de transporte de carga no estado; 2) identificar as principais disfunções na relação oferta e demanda; 3) definir tendências da demanda; 4) estabelecer prioridades das ações públicas para neutralizar as disfunções atuais e futuras (GOIÁS, 2007). Segundo Martins (2016, p. 28), o PDTG tinha como meta:

[...] alinhar políticas e ações públicas necessárias para adequar o setor de transportes aos fluxos produtivos do Estado e constituir parte do financiamento da malha rodoviária estadual. Neste plano os modais dutoviário e aéreo não foram contemplados [...] Para criação das macrotendências e cenários abordados no PDTG, foram seguidos os seguintes passos: (1) análise os fatores condicionantes da demanda futura de transporte; (2) análise cada setor da economia goiana e os principais produtos relevantes, contemplando elementos de mudança tecnológica na operação de transporte de cargas e (3) projetar a demanda futura com base na atual. Foram elaborados cenários futuros contemplando o crescimento da demanda até 2020 e a infraestrutura necessária para atendê-la.

No que tange ao modal Rodoviário, as principais disfunções observadas foram: ausência de programa sistêmico de manutenção das rodovias e falta de trechos duplicados em áreas de maior interesse.

No modal ferroviário, Martins (2016) destaca que no corredor leste há restrições no trecho ferroviário entre Brasília e o Porto de Tubarão; no corredor sudeste são citadas disfunções no acesso da BR 364 à Hidrovia Parnaíba-Paraná-Tietê, maior distância percorrida na rota BR452 – BR 153, mau estado de conservação da BR 452 e congestionamento no acesso ao Porto de Santos; no corredor sul (acesso ao Porto de Paranaguá) o estado de Goiás não tem fácil acesso; paralelamente o corredor Norte (Portos de Itaqui, Vila do Conde e Belém) também não era atrativo pelo encarecimento do frete.

Quanto à frente hidroviária, seriam necessárias duas transferências no embarque e

desembarque no comboio das barcaças; melhores condições de segurança e operação da via; além de maior e melhor acesso ferroviário ao porto de Santos.

A Tabela 2 apresenta valores de investimento anual em infraestrutura de transporte por modal pelo Estado de Goiás entre os anos de 2006 e 2014.

Tabela 2 - Estado de Goiás: Investimento anual em infraestrutura de transporte (despesa liquidada) por modal, 2006-2014.

ANO	MODAL RODOVIÁRIO (R\$)	MODAL FERROVIARIO (R\$)	MODAL AÉREO (R\$)	INVESTIMENTO TOTAL TRANSPORTE (R\$)
2006	298.570,00	0	377,00	298.947,00
2007	286.733,69	0	2.473,00	289.206,69
2008	159.682,00	0	4.070,00	163.752,00
2009	438.246,00	0	18.534,00	456.780,00
2010	198.459,00	0	36.254,00	234.713,00
2011	426.882,00	0	702,00	427.584,00
2012	394.001,00	0	2.917,00	396.918,00
2013	1.211.378,00	0	11.401,00	1.222.779,00
2014	1.713.920,00	306,00	131.763,00	1.845.989,00
<b>TOTAL</b>	<b>5.127.871,69</b>	<b>306,00</b>	<b>208.491,00</b>	<b>5.336.668,69</b>

Fonte: Portal da Transparência do Estado de Goiás com correção de IGP-M (Calculadora do Cidadão, Banco Central. Modificado de Martins (2016, p. 46).

Os dados da Tabela 2 permitem observar que os valores investidos do modal rodoviário, mesmo que de forma não-gradual, contemplam parte significativa dos aportes estaduais. Os recursos derivam dos Programas Rodovia e Goiás Pavimentado. Além do investimento público, em 2014 uma parcela significativa das estradas foram cedidas para investimentos da iniciativa privada.

O modal aéreo e ferroviário por sua vez só foi alavancar destaque econômico no último ano da avaliação. Estes setores experimentaram, no período analisado, investimentos exponenciais da União, porém bastante restritos por fontes estaduais. Há que se destacar ainda a suspensão dos projetos de construção da Ferrovia Norte-Sul devido a inconsistências encontradas em processos licitatórios da empresa construtora.

Atualmente Goiás conta com um ramal norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS) e a Ferrovia Centro Atlântica (FCA).

De forma geral, o que se verifica é que todos os modais de transporte experimentaram um significativo aporte de recursos entre os anos de 2013 e 2014, porém ainda em patamar



bastante reduzido, com percentual acima dos 0,55% do PIB na série histórica, com exceção ao ano de 2013 e 2014, que experimentou crescimentos de 0,81% e 1,16% respectivamente. Comparativamente, segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o ideal seria que 2,5% do PIB fosse investido em infraestrutura e logística.

É importante observar que, apesar do crescente investimento realizado na infraestrutura de transporte com destaque ao modal rodoviário, os investimentos ainda estão muito abaixo do ideal. Tanto em questão do montante investido como da distribuição deste entre os demais modais de transporte. É certo que para o bom funcionamento logístico do sistema de transporte o mesmo deve considerar a necessidade da intermodalidade e o aporte de recursos para os diferentes modais. Na relação custo/benefício, os modais ferroviário e hidroviário apresentam-se como mais baratos e eficientes que o rodoviário. O Estado de Goiás possui condições geográficas favoráveis para o desenvolvimento desses outros dois modais (MARTINS, 2016).

A busca pelo desenvolvimento de um território por meio da potencialização das vantagens competitivas, como é o aspecto locacional nodular no estado de Goiás, não é nenhuma novidade, e de fato tem alavancado sucessos, mesmo que não otimizados. Paralelamente, enquanto a dispersão econômica, logística e de transportes se processa de forma ordenada e planejada economicamente, as transformações urbanas, sociais e territoriais ocorrem em uma formatação própria segundo uma formatação capitalista de mercantilização dos espaços.

Conclui-se, portanto, que o Estado de Goiás, não apenas por sua localização estratégica, mas também por um enorme histórico de investimentos externo e internos, públicos e privados, estaduais ou nacionais apresenta uma dinâmica econômica peculiar associada a questão logística, apesar das deficiências. E neste interim, Anápolis apresenta-se como cidade-destaque por amparar a Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG) no Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA). Esta plataforma tem como objetivo a concentração de centros de distribuição, operações logísticas, empresas de transporte, armazenagem, assessoria aduaneira, operadores logísticos, entre outros, todos concentrados em um único complexo que liga Anápolis ao mundo. No entanto, todos esses investimentos só foram possíveis a partir da definição de Anápolis enquanto cidade estratégica devido ao perfil comercial e de transporte desenvolvido ao longo da primeira metade do século XX em decorrência da instalação da Ferrovia Goyaz. Esta especialização territorial será mais bem discutida a seguir.



## CAPÍTULO 3

### **FERROVIA GOYAZ E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS E ECONOMICAS NA CIDADE DE ANAPOLIS, GO (1871 – 1970)**

Neste capítulo são apresentadas informações relativas a cidade de Anápolis, considerada como ponto nodal da rede logística enquanto território que desenvolve importantes funções econômicas para o Estado de Goiás e paralelamente com transformações de cunho social e territorial. As análises têm como objetivo demonstrar que esta função econômica é histórica e se desenvolveu fortemente na primeira metade do século XX a partir da implantação da Estrada de Ferro, que por sua vez ocasionaram transformações urbanas e sociais extremamente pronunciadas. Pretende-se demonstrar quais foram essas transformações e a importância desempenhada por este modal logístico.

Metodologicamente, foram utilizados dados socioeconômicos do Estado e do município de Anápolis dentro de séries históricas e dados econômicos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. As transformações do espaço urbano foram sinalizadas a partir da interpretação de mapas e fotografias do período.

Foram ainda utilizadas informações de expansão e segregação territorial por meio de Carta Imagens e Imagens de Satélite com foco na análise da capitalização do espaço pelo processo produtivo industrial-urbano.

#### **3.1 Formação Territorial de Anápolis**

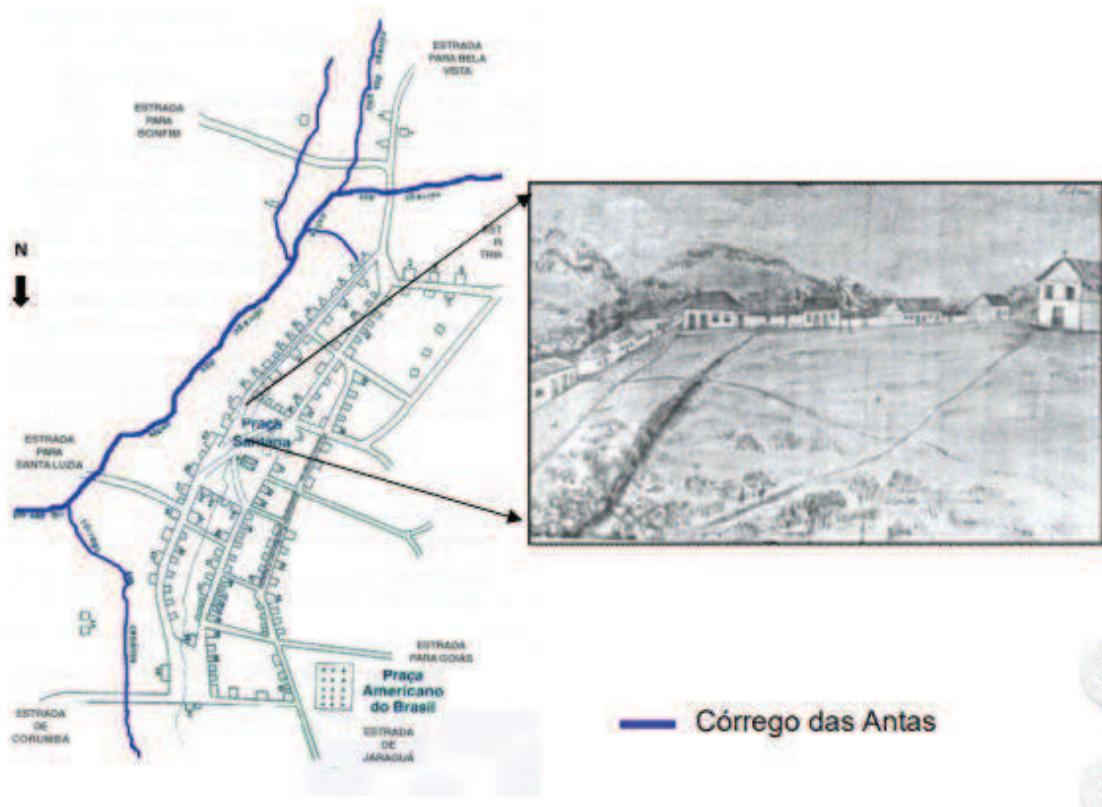
Anápolis constitui um dos 246 municípios do Estado de Goiás e está localizado na Mesoregião Centro Goiano ou ainda zona fisiográfica do Mato Grosso Goiano. Está inserida entre a capital do estado, Goiânia, distante 59,3 km e a 154,4 da capital federal, Brasília. Neste eixo está centrado o maior fluxo de pessoas e mercadorias de todo o Centro-Oeste.

Historicamente, a cidade de Anápolis se destaca no contexto regional e nacional pela sua localização estratégica que, fomentada por investimentos da União e do Estado ao longo do século XX e início do século XXI, passou a apresentar grande dinamismo comercial e industrial. Apesar da intensidade e volume de recursos circulantes no município neste período, o caráter comercial da região reporta e períodos muito anteriores. Já no início do seu povoamento, por volta de 1871, Anápolis servia de pouso para os tropeiros que desejavam chegar as cidades

auríferas de Pirenópolis, Goiás e Silvânia.

Luz (2010) afirma que há duas explicações relacionadas à origem do município de Anápolis. Uma delas corresponde à presença de condições naturais favoráveis como relevo plano, clima ameno e vegetação composta por matas ciliares e cerrado. A outra explicação, de acordo com Borges (1975), Ferreira (1981) e Rocha (2007), descreve uma motivação religiosa que influenciou na decisão de Ana das Dores Almeida, dona de uma comitiva de passagem pelo local, de construir uma capela em retribuição a uma graça atribuída a Sant'Ana. Com isso, ao redor da capela edificada em 1871, estabeleceu-se o povoado de Santana das Antas que se transformou em freguesia no ano de 1873, depois, em vila, com o mesmo nome em 1887 e, por fim, na cidade de Anápolis em 1907 (Figura 6).

Figura 6 - Croqui da Vila de Santana das Antas em 1904 com os principais acessos e a projeção do Largo de Santana.

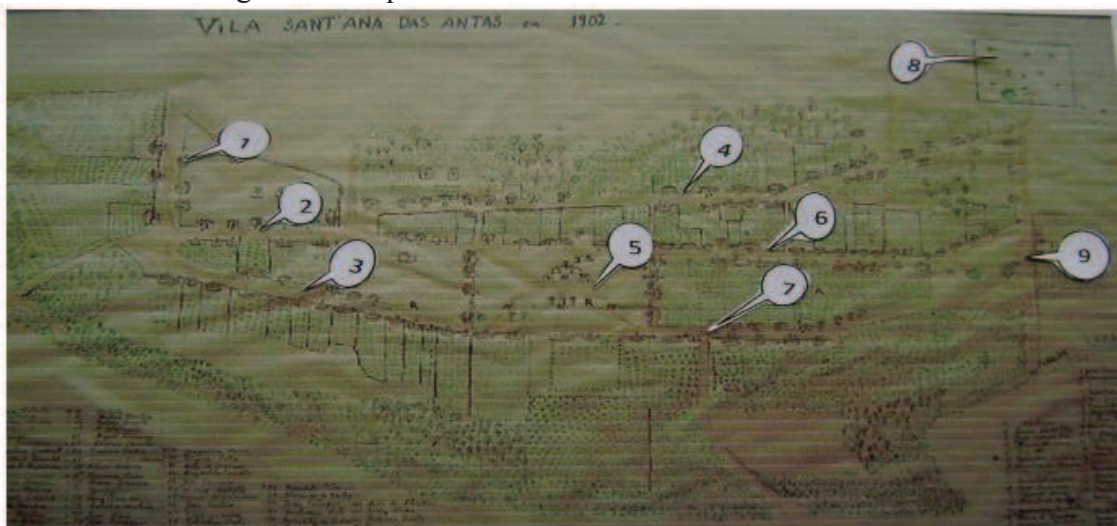


Fonte: Borges (1975) e Museu Histórico de Anápolis (2007) retirado de LUZ (2009, p. 177).

A Figura 7 mostra detalhes da organização especial da Vila de Santana das Antas e localiza cerca de 60 residências em 1902, além da identificação das vias: 1) Rua 15 de Dezembro; 2) Rua Dez de Maio; 3) Rua Coronel Batista; 4) Rua do Comércio; 5) Praça Santana; 6) Rua Dr. Jaime; 7) Rua 1º de Maio; 8) Largo do Cemitério; 9) Largo da Boa vista. Segundo

Machado (2009) o traçado das ruas acompanha as casas que tem como centro a capela de Nossa Senhora de Santana.

Figura 7 - Mapa da Vila de Santana das Antas em 1902-1904.



Fonte: Plano Machado, 2009, p. 26.

Anápolis, no início do século XX, intensificou sua produção agrícola (café), e entrou na economia do mercado nacional, tornando-se a principal produtora de café da região, favorecendo um acúmulo de capital que posteriormente foi utilizado para implantação das indústrias, o que a transformou no maior polo atacadista do Centro-Oeste entre os anos de 1930 e 1960 (CASTRO, 2004).

A partir da década de 1960, Anápolis passou por um período de estagnação econômica, associada, principalmente a localização geográfica entre duas novas metrópoles, Goiânia e Brasília, que experimentaram, neste período, forte aporte de recursos e consequentemente um fortalecimento econômico.

Da relação com Goiânia, um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e da Universidade de Campinas afirmam:

Anápolis, principal entreposto atacadista do estado até os anos de 1950, foi o núcleo goiano que, pela proximidade com a nova capital, capitalizou o surto de desenvolvimento por ela suscitado, passando a exercer algumas funções estratégicas de apoio. Goiânia, por sua vez, carregando o trunfo de ser a sede administrativa do estado, consolidou-se como o mais importante núcleo regional do Centro-Oeste, reduzindo as vantagens da vizinha Anápolis (IBGE, IPEA e UNICAMP, 1999, p. 29).

Com a construção de Brasília, Anápolis também foi favorecida em um primeiro momento, uma vez que passou a ser a base de apoio para a construção da nova capital federal, fato que foi especialmente intensificado após a construção da rodovia que liga as duas cidades.

Porém, após sua consolidação, a capital federal passou a exercer forte pressão econômica, atraindo moradores e comércios em detrimento de Anápolis.

A reversão deste quadro só teve início em 1970 com a implantação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA). A implantação do distrito representou não somente a busca por um novo panorama econômico, mas também marca o início de um período de reestruturação produtiva<sup>7</sup> que, apesar de ter ocorrido em escala local é reflexo de fenômenos globais. De um simples entreposto comercial, Anápolis salta para um polo comercial e industrial ainda sem precedentes em escala até a década de 1980, sem abandonar, contudo, as atividades econômicas de serviço e comércio, que continuam a representar boa parte da economia municipal.

A partir de meados da década de 1970 o processo de industrialização do município é acentuado, fato que se favorece, mais uma vez devido a posição geográfica estratégica de Anápolis, pois, se por um lado a proximidade das duas capitais, federal e estadual, dificulta a situação econômica do município devido a forte concorrência oferecida por ambas, por outro, a cidade é favorecida por essa posição, pois tal recorte compõe o principal contingente populacional do estado, contribuindo assim as atividades econômicas de Anápolis e região (DIAS, 2011, p. 63).

Fruto de intensas pesquisas do GOIASINDUSTRIAL – que mapeou as potencialidades econômicas e sociais de cada sub-região de Goiás – o DAIA nasceu com o intuito de descentralizar a atividade industrial e promover o desenvolvimento econômico do país e a cidade de Anápolis foi escolhida por apresentar boa localização, bom nível de urbanização, além de ser favorecida estrategicamente com três rodovias federais e diversas estaduais, além de um aparato urbano completo, como agências bancárias, escolas, equipamentos urbanos de saúde e instituições de educação de ensino fundamental, médio e superior.

Portanto, este capítulo tem como objetivo apresentar dados e analisar o enlace histórico que permite caracterizar Anápolis enquanto cidade nodal ainda na primeira metade do século XX, e que, portanto, o desenvolvimento observado a partir de 1970 com a implantação do DAIA e demais modais de infraestrutura estão pautados na forte tradição comercial que apenas sofreu modificações, denominadas “reestruturação produtiva” como forma de atender ao novo mercado e a nova economia francamente pautada no fenômeno capitalista. Em paralelo, apresenta-se as significativas transformações comerciais enfrentadas por Anápolis no período como alerta às modificações que a cidade ainda pode enfrentar devido a instalação e início das atividades da Plataforma Multimodal de Anápolis, Goiás.

---

<sup>7</sup> Reestruturação produtiva foi, e continua a ser um processo de reorganização capitalista, no qual as empresas industriais abandonam um modelo tradicional de produção e passam a ser caracterizadas pela desregulamentação e flexibilização do trabalho, fruto da acumulação flexível e das novas tecnologias da terceira revolução industrial.

### 3.2 A Estrada de Ferro de Goyaz

As redes ferroviárias implantadas no Brasil cumpriram importante papel para a modernização e o aprimoramento do funcionamento do território, uma vez que se constituíram como principais meios de circulação de bens, produtos e pessoas na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas no século XX, e em Goiás não foi diferente.

Os caminhos de Goiás no período em que foi proclamada a república, em 1889, eram muito sinuosos [...] os longos caminhos e os trechos com relevo irregular eram vencidos por dois meios de transportes: pelas tropas e pelo carro de bois. As viagens até Araguari-MG, ponta da linha da Estrada de Ferro Mogiana, duravam dias, excluindo a possibilidade de transporte de mercadorias perecíveis e tornando impraticável a produção de artigos agrícolas para o mercado. Pela ausência de uma infraestrutura de transportes, os fretes do sertão goiano para o Rio de Janeiro à vezes tinham valores iguais àqueles cobrados da Europa ao Brasil (CASTILHO 2012, p. 7).

Inúmeras foram as tentativas de incursão da rede ferroviária (ainda na forma de planos) no interior do Brasil ao longo do século XIX, sempre paralisadas por interesses político regionais, dificuldades técnicas e mesmo carência de capital. Porém, com a expansão do setor cafeeiro, tornou-se imperioso à necessidade de integração entre as regiões produtoras e as áreas de comercialização. Tal fato foi decisivo para implantação da ferrovia em Goiás.

No intuito de promover conexões entre o Estado de Goiás e o resto do território brasileiro, em 1873 surge um decreto do Governo Imperial sinalizado para a construção da Ferrovia Goyaz. Neste sentido, o então presidente da província goiana Antero Cícero de Assis foi autorizado a contratar a construção de uma estrada de ferro para ligar a cidade de Goiás, ora capital, à margem do Rio Vermelho, partindo da estrada de ferro Mogiana (IBGE, 1954).

Para Goiás, a presença da estrada em seu solo é também o resultado de um grande esforço feito por alguns representantes da classe política e intelectual da região. Muito embora se reconheça que a ferrovia corta o cerrado goiano em função dos interesses do sistema capitalista de produção, ou seja, ela nasce de fora pra dentro do Estado (CAMPOS JR, 2003 p.3).

Segundo Borges (1991), apesar das dificuldades encontradas tanto no campo político e econômico e pela localização de Goiás, os trilhos começaram a ser construídos em direção às terras goianas na primeira década do século XX. Ainda segundo o autor a Companhia Estrada de Ferro Goyaz foi criada em março de 1906, mas a sua construção só teve início em 1909 a partir da integração de recursos privados e públicos, com inauguração do primeiro trecho em 1911 que ligava Araguari-MG até a divisa entre Minas e Goiás, especificamente na Estação Engenheiro Bethout, às margens do rio Paranaíba. Dois anos depois, em 1913 foram



inauguradas as estações de Cumari, Veríssimo, Goiandira, Engenheiro Raul Gonçalves e Ipameri. No ano seguinte outras estações foram inauguradas a exemplo de Inajá, Urutaí e Roncador.

No que tange ao Ramal de Anápolis a Leopoldo de Bulhões, a Tabela 3 apresenta os períodos de inauguração, identifica as estações e o município que corresponde na atualidade.

Tabela 3 - Estrada de Ferro Goyaz no Ramal de Anápolis: período de inauguração dos trechos e estações (1931-1935)

<b>Trecho e período</b>	<b>Estações e Conexões</b>	<b>Inauguração</b>	<b>Município atual</b>
<b>Ramal de Anápolis</b>	Engenheiro Valente	1935	Anápolis-GO
<b>Leopoldo de Bulhões – Anápolis (1931-1935)</b>	General Curado		Anápolis-GO
	Engenheiro Castilho		Anápolis-GO
	Anápolis		Anápolis-GO

Fonte: Castilho (2012, p.8). Modificado pelo autor (Tabela resumida).

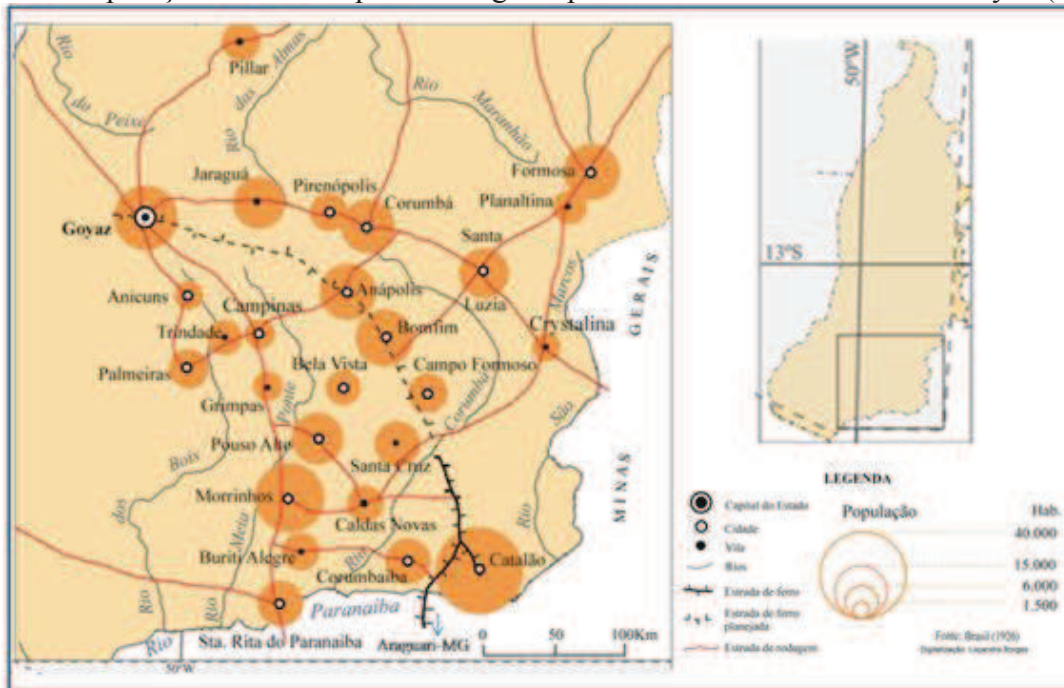
Durante as décadas de 1910 e 1920 inúmeros problemas concorreram para que a Companhia Estrada de Ferro Goyaz fosse assumida pela União em 1920, dando continuidade à construção em direção a Anápolis a partir de Leopoldo de Bulhões em 1935 e até Goiânia em 1950, com passagem pelas estações de Bonfinópolis, Senador Canedo e Santa Marta. No total foram construídos 483 km de trilhos, servido por 30 estações, que passaram a desenvolver comércio e pontos de prestação de serviço e conseqüentemente núcleos urbanos foram formados e expandidos.

As alterações promovidas pela ferrovia não se restringiam ao aumento da produção agrícola, mas também a possibilidade de negociação direta com os mercados consumidores. As lógicas do mercado, portanto, promoveram alterações nas formas de produção em Goiás e a ferrovia foi um meio que ligou este território aos espaços onde os modelos de créditos subsidiados já exerciam influências significativas na produção agrícola. Destarte, foi pelos trilhos que as lógicas capitalistas adentraram o território goiano (ESTEVAM, 2004).

Ainda, segundo Bertran (1978) a implantação da ferrovia proporcionou a redução dos preços dos fretes e a melhoria do sistema de transporte, dinamizando a economia do território, principalmente na área de influência da ferrovia. Para além das modificações econômicas e estruturais, a inserção da ferrovia dinamizou o movimento ocupacional até então incipiente no sul do estado de Goiás. Se até 1900 os goianos somavam 270.000 mil habitantes, em duas décadas o incremento populacional foi de 66,42%, totalizando 511.818 habitantes no estado.

A Figura 8 sinaliza a distribuição da população do sul de Goiás, com especial atenção para as cidades na área de influência da linha férrea.

Figura 8 - População dos municípios nas regiões próximas da Estrada de Ferro Goyaz (1920).



Fonte: Castilho (2012, p. 05).

A instalação da linha férrea alterou significativamente a exportação dos produtos goianos. Em alguns produtos, como o café, notou-se um incremento da ordem de 376,4% de crescimento em três anos (1921-1924) conforme dados de Goiás (2001). Na pecuária o incremento de exportações de cabeças de gado foi de 53,4% segundo a mesma fonte.

Enquanto as décadas de 1920 e 1930 foram de fundamental importância para a consagração do modelo de exportação pela ferrovia e conseqüentemente a instalação de novos e a expansão de núcleos populacionais, as décadas de 1940 e 1950 experimentaram um declínio da importância da linha férrea. Não apenas pela relocação de frente agrícola, que agora não mais dependia da ferrovia, mas também pelos recursos que passaram a se destinar a expansão de Goiânia, e a construção de Brasília e de todo o aparato necessário para o funcionamento da nova capital federal, incluindo o pacote de rodovias.

Atualmente o território goiano é servido por 685 km de trilhos, pertencentes à Ferrovia Centro Atlântica, subsidiária da Companhia Vale do Rio Doce e sucessora da antiga Estrada de Ferro Goyaz e da Rede Ferroviária Federal.

O enlace histórico apresentado permite afirmar que a ferrovia Goyaz trouxe mais que o excedente de São Paulo, ela foi luz para um território até então tinha uma forma de produção e

de vivência do território muito própria, tradicional e de certa forma isolada do restante do país. Nesse ínterim a ferrovia promoveu a incorporação do sul goiano nas relações econômicas nacionais, pelo menos até o fim da primeira metade do século XX, quando a linha de ferro passou a exercer uma nova função diante das novas demandas e determinações políticas e econômicas conforme as novas dinâmicas territoriais do Brasil.

### **3.3 Transformações Urbanas da ordem econômica e social do município de Anápolis, Goiás.**

No município de Anápolis, assim como em todo o Brasil, o processo de urbanização se consolidou na segunda metade do século XX com significativas transformações na organização espacial e na configuração territorial dos centros urbanos, especialmente os de maior porte que exerceram e continuam exercendo influências sob o viés econômico.

A pesquisa realizada na cidade de Anápolis apresenta essa mesma perspectiva de organização (ou desorganização) espacial, onde o Estado atua potencializando os elementos atrativos do território enquanto a configuração territorial e a cidade se expandem atendendo as perspectivas do capital, ou seja, da mercantilização dos espaços urbanos.

Segundo Moraes e Rocha (2001) as primeiras incursões ao território goiano datam do século XVII, porém os primeiros núcleos urbanos só foram estabelecidos no século seguinte XVIII. Segundo Luz (2009) o início da apropriação deste território se respalda na dinâmica expansionista capitalista. Nesse sentido, estes novos espaços – que outrora compunham o “sertão” passam a ter papéis e funções estabelecidas na relação entre centro e periferia, analisada por Luz (2009) sob duas óticas temporais:

Com isso, a articulação entre a periferia e o centro transformou o sertão em área de fronteira, propiciando a expansão e integração do território. Nesse processo de transição configuram-se duas fases: a primeira, ao longo do período mineratório durante os séculos XVIII e XIX; e a segunda, durante a fase pecuarista e de agricultura de subsistência, que se desenrola a partir do final do século XIX, principalmente, nas primeiras décadas do século XX (LUZ, 2009, p. 98).

A mineração, apesar de escassa e temporária, exerceu papel fundamental na criação dos primeiros núcleos de povoamento conhecidos como arraiais e povoados. Porém foi com o advento da atividade agrícola de larga escala já na década final do século XIX que os espaços urbanos foram de fato reestruturados para se adequar à nova dinâmica territorial. E em Anápolis esse processo não foi diferente:

A reestruturação produtiva ocorrida em Anápolis propiciou um (re)ordenamento



espacial no município por meio da ênfase às atividades industriais e logísticas de produção, o que possibilitou a dinâmica de acumulação de capital. Vale ressaltar que este (re) ordenamento não se tratou de um fenômeno recente, posto que ao longo da sua história de formação territorial a cidade passou por alguns períodos de reestruturação, os quais refletem a produção espacial presente na cidade (DIAS, 2011, p 55).

Anápolis se modificou estruturalmente após a chegada dos trilhos ainda na década de 1930 de forma a atender a demanda agrícola e expandir a crescente produção na região. Nesse contexto, a região central do território goiano correspondia a um espaço a ser incorporado ao país, segundo a lógica capitalista e a implantação do sistema ferroviário em muito contribuiu para a articulação entre Anápolis e os grandes centros regionais da época.

Para além do sistema ferroviário, convém destacar a importância dos caminhos coloniais, trilhas e picadas que foram posteriormente e gradativamente transformadas em estradas que serviram de base para as atuais rodovias (BARBOSA, TEIXEIRA NETO e GOMES, 2004).

Os caminhos, ferrovias e rodovias são essenciais para o desenvolvimento e modernização das atividades agropecuárias, por elas chegam investimentos, tecnologia e mão-de-obra e por meio delas a produção é escoada e as fronteiras alargadas (LUZ, 2009, p. 112).

Tal como pode ser observado na Figura 9, os caminhos para os distritos e vilas vizinhas partindo de Anápolis já demonstravam claramente o perfil de “cidade nodal” desempenhado por Anápolis ainda no início do século XX.

Figura 9 - Anápolis: Planta Urbana e Caminhos (1915).



Fonte: Cunha (2009, p. 63)

Retomando a investigação demográfica, convém destacar o amplo movimento migratório em direção ao centro do país devido a interiorização da atividade produtiva cafeeira. Cunha (2009) destaca que as motivações para a expansão agrícola para o interior eram variadas e iam desde o esgotamento dos solos e as geadas ao encarecimento das terras paulistas e paranaenses. E continua:

A industrialização que começava a se estruturar no Sudeste constituía-se num mercado consumidor favorável tanto para os gêneros alimentícios quanto para a matéria-prima. Assim a possibilidade de encontrar solos férteis e mais baratos impulsionou a expansão agrícola para o sul de Goiás. Nesse contexto, Anápolis, com a maior parte de suas terras na chamada região do mato Grosso Goiano, dispunha das condições desejadas para a expansão agrícola (CUNHA,

2009, p. 61).

Portanto, observa-se que o município de Anápolis reunia, ainda no início do século XX, uma série de fatores que permitiu a sua primeira inserção na economia nacional: a sua localização geográfica enquanto entreposto comercial e pouso de tropas, terras férteis e baratas somadas à intenção de descentralização produtiva agropecuária das terras paulistas e paranaenses.

A indústria cafeeira fomentou os primeiros investimentos e estímulos para a chegada da ferrovia que por sua vez marcou, definitivamente, a história de Anápolis. Segundo o economista Estevam (1998) a estrada de ferro motivou o primeiro processo migratório mais intenso para a região. Em 1913 os trilhos ingressaram no território goiano, avançando 233 quilômetros, partindo de Araguari-MG até Roncador-GO.

A ferrovia acarretou modificações na área sul da região, principalmente em termos de produção agrícola, proporcionando negociação direta com mercados consumidores. Houve valorização fundiária, aumento do contingente populacional e notória urbanização em toda a área da ferrovia (PADUA, 2008, p. 18).

No que tange à urbanização de Anápolis, as décadas de 1920 e 1930 foram decisivas para a estruturação local e a definição da sua função regional. A expectativa geral para a chegada da estrada de Ferro, especialmente após o lançamento da pedra fundamental em 1933 foram suficientes para a emergência de um novo período, marcadamente moderno e progressista. A necessidade de modernização do espaço urbano se iniciou com o prédio da estação ferroviária e depois passou a ocorrer em todo o espaço urbano, com a construção de novos prédios e reforma de outros já existentes. Novos serviços e atividades comerciais surgiram, dentre eles a instalação de áreas de lazer e convivência, como bares, sorveterias, além da implantação de obras de infraestrutura, como saneamento, água, esgoto e iluminação.

Foi somente em 7 de Setembro de 1935 (Figura 10) que a Estrada de Ferro Goyaz alcançou o município de Anápolis, completando 387 km de extensão.

A chegada da Ferrovia Goyas ao município representava a solução para o principal problema que se impunha: a escassa e precária rede rodoviária, que há muito não comportava o dinamismo da região liderada por Anápolis, tanto para exportar o que se produzia quanto para importar os produtos exigidos pelo crescente mercado consumidor (CUNHA, 2009, p. 63).

No período da chegada da ferrovia à Anápolis, a cidade já contava com uma população de 33.375 habitantes e seus serviços comerciais e de produção agrícola eram referências dentro

do estado.

Figura 10 - Inauguração da Estrada de Ferro em 7 de setembro de 1935 na estação de Anápolis.



Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

As três primeiras décadas do século XX foram marcadas por grande crescimento populacional e melhorias no perímetro urbano de Anápolis, a promessa da chegada dos trilhos e a construção de estradas de rodagem, envolveu a cidade em um clima de progresso que marcou seu desenvolvimento comercial, promoveu também a atração de imigrantes que vinham principalmente dos estados de Minas Gerais e São Paulo e também de países como Japão Itália e Síria (POLONIAL, 2004, p. 54).

O dinamismo econômico de Anápolis refletiu diretamente no crescimento populacional municipal. O que se verifica é que entre 1910 e 1940 ocorreu o maior crescimento populacional da história de Anápolis em decorrência do poder de atração de imigrantes exercido pela nova economia.

A Tabela 4 apresenta dados de população, período e porcentagem de crescimento no período de 1910 e 1940.

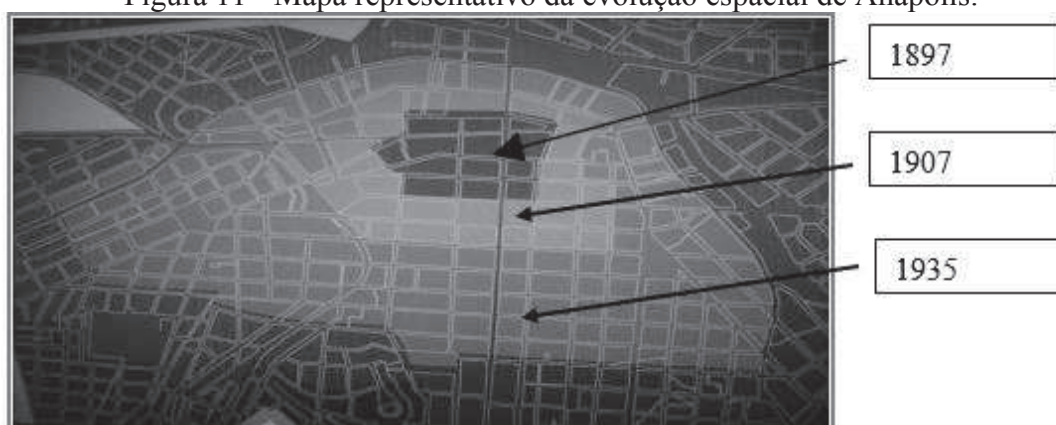
Tabela 4 - Evolução populacional do município de Anápolis entre 1910 e 1940

Anos	População	Período	Taxa geométrica de crescimento anual
1910	9.399	-	-
1920	16.037	1911-1920	70,62 %
1930	33.378	1921-1935	108,11 %
1940	39.144	1936-1940	17,29 %

Fonte: Cunha (2009, p. 46).

Anápolis nos anos de 1940, logo após a chegada da ferrovia possuía uma população de 39.144.602 habitantes, dos quais 19.654 eram homens e 18.948 mulheres (IBGE, 2007)<sup>8</sup>. Naquele período a cidade se configura de forma radiocêntrica, tendo sua ocupação ainda situada nos acessos às rodovias, como pode ser observado na Figura 11.

Figura 11 - Mapa representativo da evolução espacial de Anápolis.



Fonte: Machado (2009). Modificado pelo autor (2018).

Segundo Machado (2009) o traçado urbano da cidade de Anápolis demonstrado na Figura 11 permite uma observação em três períodos distintos. O primeiro, em 1897, quando era denominada Vila de Santana; o segundo em 1907 quando a vila passou à categoria de cidade e o terceiro em 1935 na chegada da ferrovia. Além do processo de expansão característico e observável da Figura 11.

Deste período vale a pena citar algumas melhorias implementadas na cidade de Anápolis: a instalação da primeira agência postal telegráfica (1908); inauguração da rodovia Anápolis-Roncador (1920); início do fornecimento de energia elétrica (1924); inauguração do

<sup>8</sup> Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Tendências Demográficas – Uma análise da população com base nos resultados dos Censo Demográficos de 1940 e 2000. Rio de Janeiro 2007.



primeiro grupo escolar (1926) e fundação do Hospital Evangélico Goiano (1927).

Segundo Machado (2009) essas realizações deram ao lugar uma conotação de cidade, pois representava a modernização especialmente caracterizada pela energia elétrica, aspecto importante para o novo tempo. Além disso, essas transformações sinalizavam as condições da cidade para o crescimento urbano e comercial proporcionado pela chegada da ferrovia em 1935.

Figura 12 - Estação Ferroviária de Anápolis (1940).

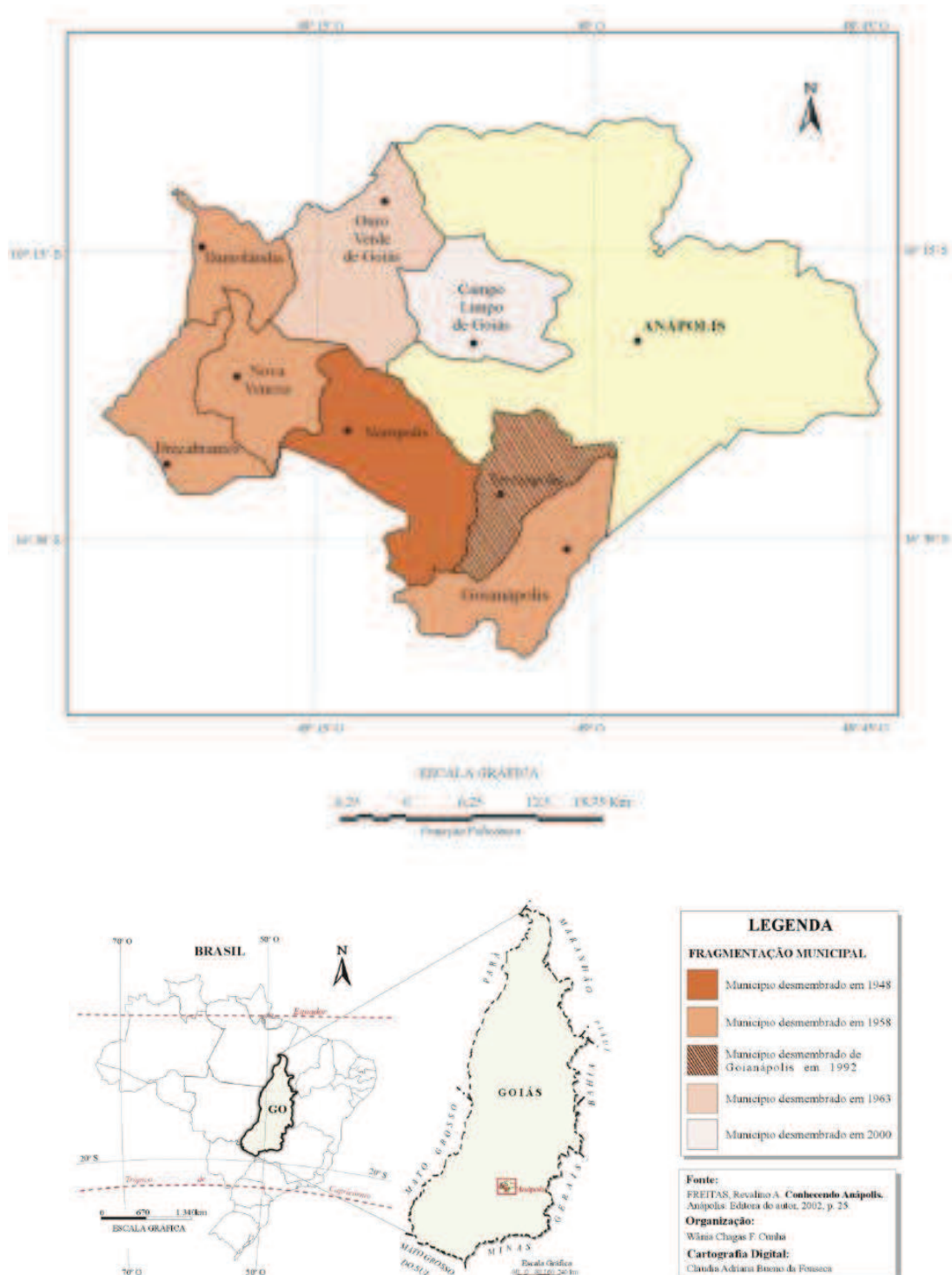


Fonte: MPEG, 2018.

Polonial (2004) destaca ainda que a chegada de imigrantes para a cidade favoreceu amplamente a diversificação de produção, que passou da escala de subsistência para uma produção comercial que logo foi favorecida pela chegada dos trilhos. Destes períodos destaca-se a construção de novas casas e estabelecimentos comerciais na cidade, além da reforma de prédios mais antigos e o início da expansão do tecido urbano em direção a região norte. “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, 2004).

Para além do crescimento econômico e populacional, outro processo pode ser observado nesse período: a emancipação dos principais distritos de Anápolis, como Nerópolis (1948), Nova Veneza, Damolândia, Brasabrantas e Goianópolis (1958). Mais tarde, em 1963 foi a vez de Ouro Verde de Goiás e de Campo Lindo em 2000. Neste ínterim, o que se observa é que Anápolis perdeu 65,03% do seu território, conforme pode ser observado na Figura 13.

Figura 13 - Anápolis: Fragmentação municipal entre 1948 e 2000.



Fonte: CUNHA 2009, p.48.

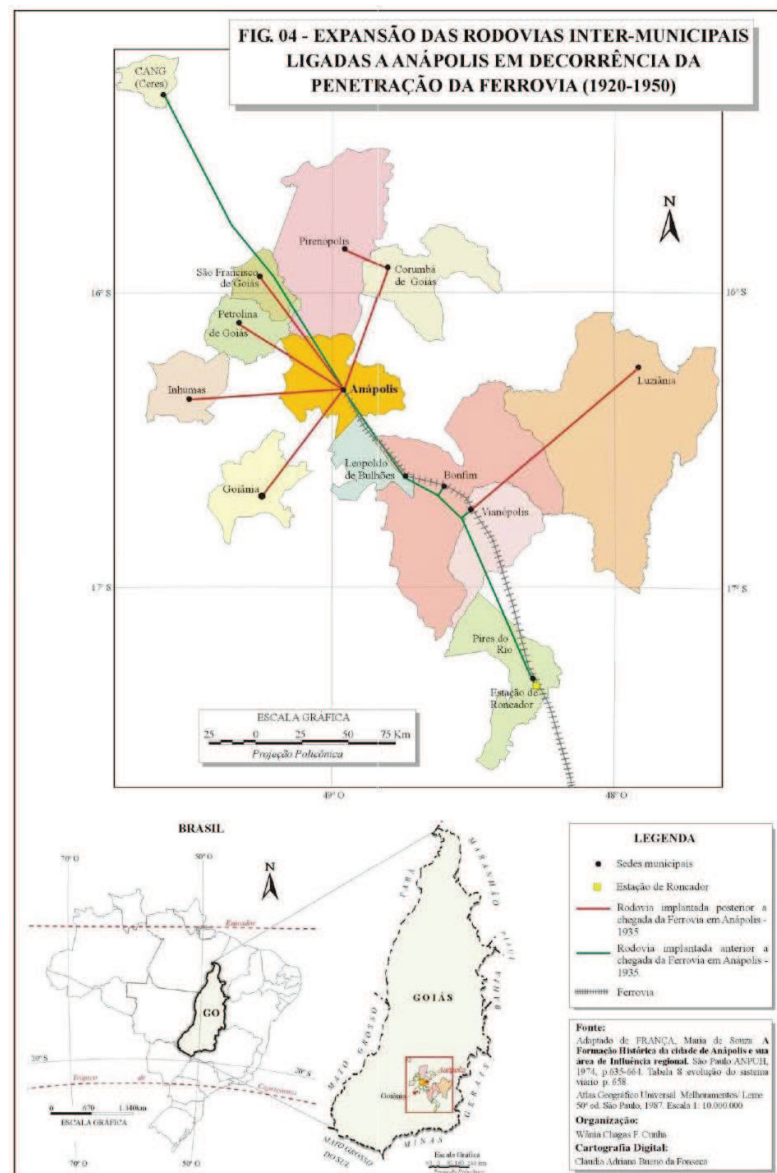
Após a chega dos trilhos, emergia na sociedade Anapolina uma burguesia comercial e industrial que garantiu, conforme seus interesses, a semente da hegemonia econômica relacionada ao comércio varejista e atacadista (CASTRO, 2004).

[...] poucas cidades do Estado de Goiás certamente foram tão influenciadas e

beneficiadas pela estrada de ferro como Anápolis. Com pouco mais de três mil habitantes urbanos no início dos anos 1920m em pouco tempo se tornou a maior e mais importante cidade do interior do Estado (POLONIAL, 2000, p. 8).

Aos poucos, as rodovias foram sendo desenvolvidas como forma de complementação ao transporte ferroviário (Figura 14) – que ainda apresentava grandes limitações – e passaram a representar a principal via de transporte do Estado, especialmente após a década de 1930 com o advento do Estado Novo e a crise no setor ferroviário.

Figura 14 - Anápolis: expansão das rodovias intermunicipais ligadas à Anápolis em decorrência da penetração da ferrovia (1920-1950).



Fonte: CUNHA (2009, p. 66).



A ascensão da burguesia somado a maior mobilidade de produtos e pessoas condicionou a estruturação de um processo contínuo de apropriação do território e de seus recursos, articulando as diferentes frações conforme os interesses político-territoriais de agentes como Estado e iniciativa privada. Nisso, o tecido urbano continuava a se expandir de forma desarticulada e seguindo eixos rodoviários e ferroviários de circulação.

Figura 15 - Evolução Espacial de Anápolis, 1940-1950. Em amarelo evolução da década de 1940, em vermelho, de 1950.



Fonte: Plano Diretor de Anápolis, 2005.

A partir da observação da Figura 15 é possível constatar, espacialmente, os reflexos urbanos da implantação da ferrovia, que na prática condicionaram a novas oportunidades de emprego na cidade.

A ferrovia expôs a cidade a novos desafios, novas demandas para atender a população (comerciantes, empresários, profissionais liberais, proprietários rurais), bem como as pessoas que chegavam para fixar residência. O crescimento da cidade demandava a ampliação dos espaços residenciais (LUZ, 2009, p. 69).

O aumento populacional em decorrência da implantação da ferrovia estimulou o loteamento de Anápolis na parte alta ou na chamada “Cidade nova” a oeste, resultando no surgimento da Vila Guarani e do bairro Catingueiro. Este processo de ocupação fez recuar a zona rural e permitiu o início da observação da expansão do espaço urbano em decorrência das atividades econômicas e de suas principais saídas.

Até a década de 1950, o maior crescimento da cidade se deu nas direções oeste e sudoeste e, mais tarde, para a região norte. A expansão para sul e sudoeste só ocorreram a partir de 1950, quando se iniciou a construção da rodovia para Goiânia.

Ainda, segundo a autora o aumento desses espaços residenciais ocorria através do lançamento de novos loteamentos, sendo eles espontâneos ou planejados. Os loteamentos destinados às classes de baixa renda e trabalhadores situavam-se em áreas mais distantes da região central, com poucas opções de áreas de lazer, comércio e serviço, além de infraestrutura de mobilidade mais simplificada. Em paralelo os bairros planejados destinados às classes médias e altas possuíam “largas avenidas, espaço verde, praças com amplo espaço para o lazer da população” (LUZ, 2009, p. 72). Essa constatação nos leva a observar os primeiros indícios de segregação sócio territorial, que na prática consiste numa separação espacial da população de baixa renda, renegada às margens da cidade e da população mais abastada, que se instala em boas condições na região central.

O crescimento demográfico e o constante processo migratório, resultados de melhores expectativas de vida – decorrentes de oportunidades de trabalho, renda e terra – fizeram com que a cidade sofresse o processo de ocupação distinto e desordenado de espaços tomados dispersa e espontaneamente ao longo de seus principais eixos estruturadores. 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.

Nesse ínterim, a evolução populacional deste período de Anápolis está demonstrada na Tabela 5.

Tabela 5 - Evolução da população de Anápolis entre 1935 e 1950

<b>Ano</b>	<b>População</b>	<b>Período</b>	<b>Taxa geométrica de crescimento anual</b>
<b>1935</b>	33.375	-	-
<b>1940</b>	39.148	1936-1940	3,24
<b>1950</b>	50.338	1941-1950	2,02

Fonte: Cunha 2009, p. 47

O Jornal O Anápolis (1943) descreve, elogiosamente, Anápolis daquele período.

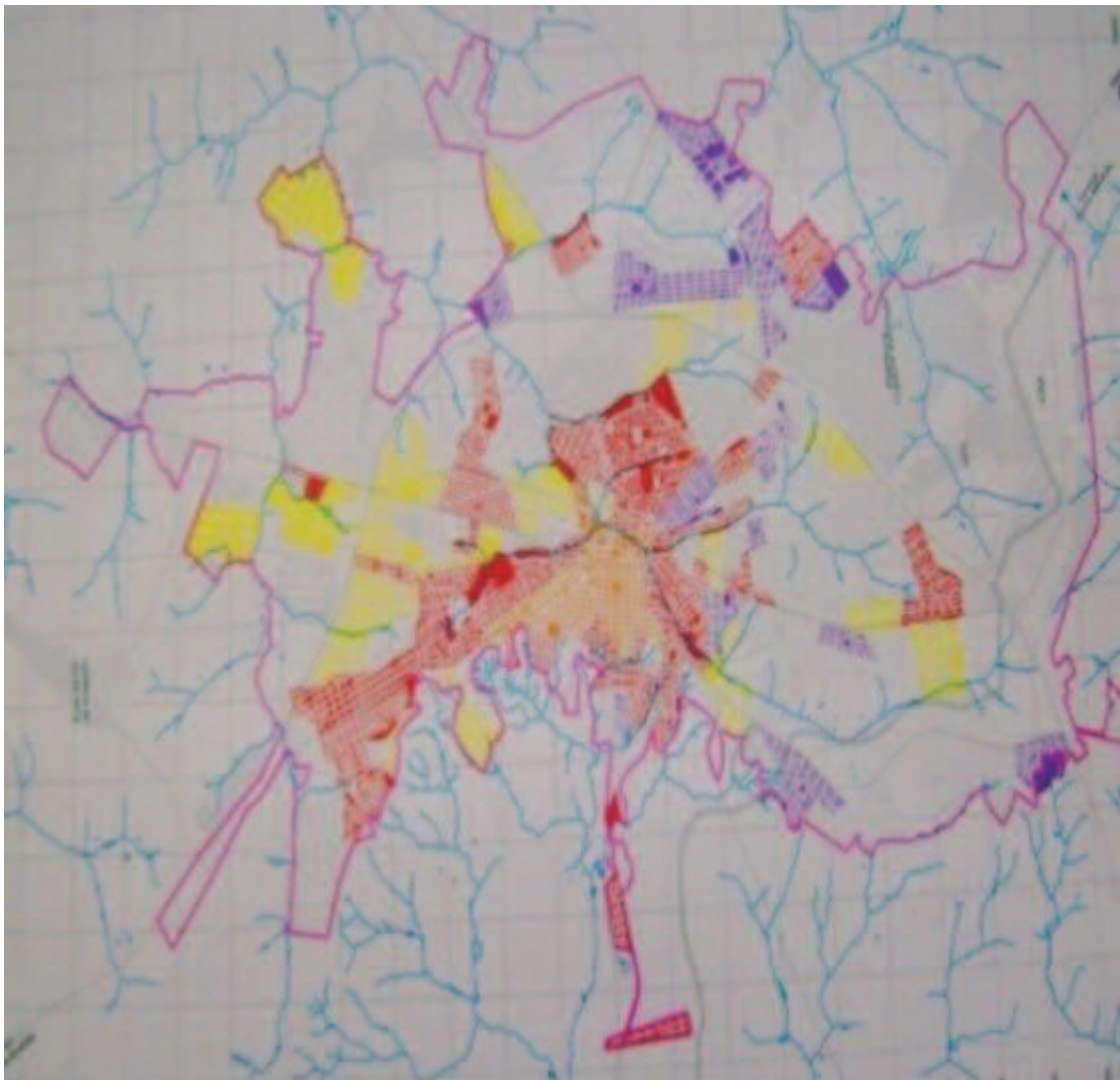
Anápolis, a cidade ampla em todos os quadrantes [...] tem 30 ruas, 4 avenidas e 6 travessas, contando ainda com extensa rede rodoviária, num total de 450

quilômetros dentro do município. A localidade não tem retrocesso que a detenha em sua marcha através dos tempos. Sobe, cresce, aumenta dia a dia, nas diversas partes, nos diversos setores urbanos. É uma força que a impulsiona num ímpeto de suntuosidade, fazendo-a nobre e bem organizada (O ANAPOLIS, 17 de janeiro de 1943, p. 7).

Luz (2009) descreve que o surto de prosperidade verificado em Anápolis pelo crescimento do comércio a partir de 1935 – quando da chegada dos trilhos – ainda era percebido no fim da década de 1940, quando as residências começaram a refletir a pujança da elite. Como reflexo, edifícios de andares múltiplos e de arquitetura moderna.

A segregação sócioterritorial observada desde a décadas de 1930 passou a ser ainda mais evidente na década de 1950 e 1960 com a franca expansão do tecido urbano para as áreas mais distantes do centro, conforme pode ser observado na Figura 16.

Figura 16 - Mapa da evolução da ocupação espacial em Anápolis (1940-1960). Em laranja a expansão ocorrida em 1940, em vermelho período de 1950 e em roxo 1960.



Fonte: Plano Diretor de Anápolis, 2005.

Neste período o crescimento do tecido urbano foi observado principalmente nas direções norte e sudeste da cidade, sendo que a sudeste o avanço estava associado à especulação imobiliária, que fez a cidade atravessar o córrego das Antas para dar origem ao bairro Jundiá (1941).

Nas décadas de 1940 e 1950 o grande crescimento populacional e urbano fomentaram os problemas urbanos relacionados à falta de infraestrutura, moradia e emprego. Essa situação condicionou a formação e adensamento das áreas de ocupação subnormal, conforme explica França (1974, p. 653).

A absorção insuficiente da mão-de-obra em constante oferta, com a entrada constante de migrantes, gerou situações de desemprego e subemprego, o que bem demonstrava o baixo nível das populações da periferia urbana, concentradas de periferia nas principais saídas da cidade para Goiânia e para a CANG<sup>9</sup> e nas imediações do cemitério, a noroeste.

Neste período, a cidade de Anápolis se destacava pelo papel de centro regional que atuava em uma área que perfazia 88 municípios, totalizando 392.460 km<sup>2</sup>, servindo uma população de 1.110.072 habitantes (GUIMARÃES, 1977, p. 341).

Cunha (2009) destaca que, no plano regional, faz-se necessário a análise de dois fatores para a compreensão da importância alcançada por Anápolis neste período: a construção de Goiânia (1933) e a instalação da CANG (1941).

No que tange à construção de Goiânia, Anápolis exerceu um papel de suma importância, pois consistia em um centro de abastecimento para atender as obras e o consumo da população da capital em edificação. E, no que se refere a instalação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás, Anápolis foi considerada como frente de sustentação e colonização, reforçando seu caráter de entreposto comercial.

A instalação da CANG foi ainda de suprema importância para a definição estrutural de uma das mais importantes funções desempenhadas por Anápolis atualmente: o desenvolvimento do comércio atacadista, e armazenamento e de beneficiamento.

Além dos serviços comerciais, industriais e logísticos, Anápolis da década de 1950 reunia atividades bancárias e de prestação de serviços médicos que eram referências no estado de Goiás.

França (1974, p. 660) caracterizou por fim a importância de Anápolis, enquanto espaço urbano, após a instalação da Estrada de Ferro Goyaz:

---

<sup>9</sup> Colônia Nacional Agrícola de Goiás)

A vitalidade crescente de Anápolis deu-lhe portanto, de 1935 a 1950 uma posição destacada no quadro geral do estado, em consequência da sua posição numa fronteira agrícola em avanço, desempenhando a função de centro intermediário da articulação que se processava entre a economia agropastoril goiana e a economia urbano-industrial do Brasil de Sudeste.

A partir de Anápolis a expansão da fronteira agrícola de fato pode ocorrer rumo ao norte-goiano e depois rumo aos portos do estado de Pará e Maranhão.

Com o apoio das políticas públicas do estado, especialmente a Marcha para o Oeste materializada na construção de Goiânia e Brasília, a década de 1950 marca a consolidação do espaço urbano de Anápolis e sua importância social e econômica não só para o estado de Goiás, mas também para o Brasil. Contudo, foi neste mesmo período que a cidade apresentou os primeiros sinais de declínio enquanto polo regional de desenvolvimento.

Segundo Luz (2001) as razões para este declínio eram variadas e conjugadas, sendo as principais: fortalecimento econômico de Goiânia, as crises no setor energético, alteração no sistema de arrecadação de impostos; falta de investimentos ao transporte ferroviário e o projeto de construção de Brasília. “[...] no período de 1950 a 1970 vários fatores de ordem externa e também de mudança de contexto político e econômico atuaram na definição do papel de Anápolis no cenário regional” (CUNHA, 2009, p. 70).

Estruturado desde 1930 e executado fortemente a partir de 1940, a política de integração nacional alterou o contexto político para um cunho nacionalista e os governos estaduais e nacionais passaram a orientar toda a ação administrativa do Brasil com o discurso de desenvolvimento econômico do Estado Nacional.

No que tange à infraestrutura, o modal ferroviário foi praticamente abandonado, sendo o sistema rodoviário foi priorizado.

A infraestrutura de transporte, por um lado assegurou a consolidação a cidade de Anápolis na condição de centro coletor e distribuidor de mercadoria, possibilitando a progressão de sua ação nas extensões do norte do Estado. Por outro, constituir-se, até certo ponto, em sério obstáculo ao dinamismo das relações comerciais. As dificuldades de circulação de bens configuram-se pelo estrangulamento da capacidade de carga do transporte ferroviário e pelas bases precárias do sistema rodoviário regional (FRANÇA 1985, p. 125).

Cunha (2009, p. 71) resume o contexto político econômico de Anápolis na época:

Anápolis, no período de 1950-1970, viu-se inserida num contexto nacionalista que via na interiorização do desenvolvimento e do povoamento o caminho para o desenvolvimento do país como um todo. Regionalmente, via sua função de centro comercial se estender para o norte, mas em contrapartida via também o florescimento comercial de Goiânia, a introdução do “pacote rodoviário” e

o projeto de construção de Brasília, futuros concorrentes de sua hegemonia.

A construção de Brasília significou para Anápolis algo muito semelhante a construção de Goiânia, como atesta Luz (2001, p. 62): “Durante os primeiros anos da construção de Brasília, Anápolis através de sua rede de serviços e comércio, funcionava como base para o abastecimento e apoio para os trabalhadores, técnicos e demais pessoas envolvidas no projeto.”

A construção de Brasília trouxe ainda outra grave consequência para Anápolis, no que tange à perda da hegemonia logística: a construção de rodoviárias que deveriam ligar a capital federal a todas as regiões brasileiras. Na prática todas as cidades foram beneficiadas, no entanto Anápolis apenas manteve seu papel.

Deste período convém destacar não apenas o crescimento populacional, mas o incremento da população urbana, conforme dados da Tabela 6.

Tabela 6 - População da cidade de Anápolis (1950-1970)

Ano	Incremento Absoluto		
	Município	Cidade	Pop. Cidadina (%)
1950	50.338	18.350	36,45
1960	68.732	48.847	71,06
1970	105.121	91.557	87,09

Fonte: Cunha (2009, p. 61).

Obviamente este aporte populacional urbano teve repercussão no tecido urbano que, novamente, experimentou intensa expansão através da implantação de 91 loteamentos no período de 1950 a 1961 segundo dados de Freitas (2007). Vale ressaltar que nem todos os loteamentos aprovados foram de fato construídos. E dos que foram construídos, nem todos dispunham de infraestrutura básica, como rede de água e esgoto, energia elétrica e pavimentação.

O abastecimento de água, embora inaugurado em 1951, só foi ampliado a partir de 1976. O sistema de esgoto só foi completado no fim dos anos oitenta e início dos anos noventa, quando o sistema passou a atender a maior parte da população e a contar com uma estação de tratamento, pois até então, o esgoto captado era lançado *in natura* no córrego das Antas. O sistema de fornecimento de energia elétrica também era obsoleto e insuficiente para atender a demanda, situação que só foi resolvida a partir da instalação da subestação da CELG (Centrais Elétricas de Goiás) (CUNHA, 2009, p. 74).

Outras importantes modificações estruturais foram feitas no espaço urbano de Anápolis



no período de 1950 a 1970, a exemplo da expansão do sistema viário com a pavimentação, abertura, ampliação e duplicação de grandes avenidas, como a Brasil Norte, Jamel Cecílio, Ana Jacinta, Universitária e Brasil Sul. Há que se destacar ainda a proibição de transporte de gado solto pelas ruas da cidade de Anápolis a partir de 1959 (FREITAS, 2007). Essas modificações, somadas à crescente capitalização do solo urbano favoreceram a ampliação das áreas periféricas no município que, por sua vez, favoreceram a formação de amplas áreas livres no município, resguardadas para especulação imobiliária.

Como visto, as décadas de 1950 a 1970 consagraram a importância comercial de Anápolis, no entanto condicionaram a busca por novos caminhos para o crescimento, tendo em vista as limitações impostas pelas concorrentes Goiânia e Brasília e o modal rodoviário que desobrigava a passagem de mercadorias pelo município. Nesse sentido, a especialização no comércio atacadista foi uma das alternativas encontradas. Logo, este comércio passou também a alterar os espaços da cidade de forma a tender a sua demanda própria. Pode-se observar então um deslocamento do comércio atacadista moderno<sup>10</sup> para o espaço intra-urbano, inicialmente nas proximidades da estação ferroviária e depois para as proximidades das rodovias, como BR-153 e Avenida Brasil, em decorrência da necessidade de crescimento da estrutura física e mobilidade de frente. Em paralelo, o setor atacadista tradicional<sup>11</sup> mantém-se na região central da cidade, segundo Luz (2001).

Nesse contexto de especialização do setor atacadista e distribuidor ainda no século XX, Anápolis reencontrou uma brecha para perpetuar uma função econômica ímpar dentro de um eixo de cidades de suma importância, como a capital do estado e a capital nacional. Nesse sentido, a partir da década de 1970 até os dias de hoje, Anápolis tem se dedicado à consagração do seu setor atacadista distribuidor e o Estado tem atuado de maneira enfática por meio de políticas públicas orientadas para implantação e fomento de modais logístico e de transporte. E a implantação da Plataforma Multimodal constitui um dos mais importantes projetos para o Estado de Goiás que, novamente, recolocará Anápolis no contexto nacional de comércio e distribuição. Porém, espera-se que o espaço urbano não reflita de forma negativa esses investimentos, e sim que ele possa se preparar e se adequar as novas demandas, de forma a fornecer a todos os cidadãos qualidade de vida urbana digna de uma grande cidade.

---

<sup>10</sup> Atacadistas modernos são representados por atacadistas distribuidores, que possuem equipes de vendas internas e externas e atendem número elevado de clientes, comercializam uma maior variedade de produtos e possuem frota de veículos própria ou de terceiros (CUNHA, 2009, p. 76).

<sup>11</sup> Atacadista tradicionais são representados pelos “atacadistas de balcão” que tem uma equipe interna de vendas e atende geralmente os varejistas locais, a variedade de produtos desse ramo é mais limitada (CUNHA, 2009, p. 76).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa realizada buscou identificar, compreender e avaliar de forma sistemática e com o apoio uma base teórica e dados divulgados por fontes públicas e privadas as principais transformações no espaço urbano de Anápolis provocados pela implantação da Ferrovia Goyaz na primeira metade do século XX como forma de antecipar as futuras prováveis modificações que ocorreu na cidade de Anápolis em decorrência da instalação da Plataforma Multimodal.

A pesquisa bibliográfica orientou a compreensão buscando, do processo de urbanização brasileiro, sinalizado como a lógica capitalista passou a modificar os espaços das cidades para atender o próprio ciclo de produção de mais-valia entendendo assim como, atualmente, as cidades constituem verdadeiros lócus do capitalismo. Como resultado é possível identificar como fenômenos contemporâneos da urbe: a forma diferenciada de apropriação do espaço, entendida como segregação sócio territorial; a diminuição das atividades de campesinato em decorrência da instalação de grandes latifúndios; a concentração de investimentos públicos no desenvolvimento de empresas e indústrias particulares em detrimento de satisfazer as necessidades e anseios da população; além da mercantilização dos espaços, que não apenas inviabiliza a moradia para população de baixa renda como também privilegia quem tem o poder de pagar e modificar a cidade a seu próprio querer.

Dentro dos objetivos propostos, o resgate da perspectiva histórica em muito contribuiu para compreender o processo de urbanização sob a lógica capitalista especialmente no Centro-Oeste e no Estado de Goiás. Desta etapa, conclui-se que o desenvolvimento econômico e regional e, conseqüentemente, sua ascensão demográfica resultou de inúmeras políticas públicas promovidas pela União que tinha como objetivo descentralizar a atividade econômica até então desamasiadamente centralizada no Sudeste. Paralelamente, havia necessidade de integração com as demais regiões do país, o que fez do Planalto Central uma região propícia ao desenvolvimento das atividades econômicas e administrativas. Nesse sentido, foram criadas as cidades planejadas de Brasília e Goiânia, que já nasceram com as marcas e os estigmas de uma cidade criada, desenhada e desenvolvida pelas relações capitalistas de produção e modificação das cidades.

Neste espaço entre as cidades de Goiânia e Brasília, está Anápolis, cidade historicamente reconhecida como entreposto comercial. Dessa forma, o capital privado teve como suporte o capital público, o Estado, que passou a atuar no fornecimento de infraestrutura, especialmente na criação da ferrovia Goyaz que por sua vez condicionou a especialização do território, inicialmente na produção e exportação de matéria-prima como café e bovinos e



depois no armazenamento, beneficiamento e transporte de mercadorias para outras regiões do país. Paralelamente a este fenômeno de especialização do território, o que se verificou foi a intensificação do processo de mercantilização dos espaços, especialmente da região próxima à ferrovia, favorecendo a urbanização da região. Nesse ínterim, Anápolis passou a receber uma gigantesca demanda populacional que, sem trabalho e renda, passou a viver em regiões marginais ao centro em condições subnormais, ou seja, sem infraestrutura básica e saneamento, bem como com dificuldades relacionadas a transporte e prestação de serviços. Por outro lado, na região destinada às classes médias e alta, Anápolis se despontava como região de prestação de serviços de saúde, educação e comércio. Em geral, a cidade experimentou um agigantamento do seu tecido urbano gerando vazios direcionados à especulação imobiliária.

Não desmerecendo a importância para o desenvolvimento econômico da região fomentada pela instalação da ferrovia Goyaz, porém o espaço urbano anapolino sofreu, em termos de ordenamento e de qualidade de vida, sérios decréscimos neste período. É importante ressaltar que tais modificações não são exclusivas do município de Anápolis, e sim, constituem transformações usuais em todas as cidades, uma vez que o fenômeno capitalista e seu processo de modificação da urbe é uma constante no Brasil como um todo.

O roteiro metodológico adotado foi de suma importância na obtenção dos resultados almejados. A revisão bibliográfica permitiu um claro delineamento dos processos de urbanização tanto no Brasil como no Centro-Oeste e permitiu um claro entendimento da dinâmica territorial contemporânea, com especial foco para o desenvolvimento das cidades médias.

A análise de documentos, o que inclui os Relatórios de Políticas Públicas, os discursos de governo, além de Boletins divulgados por empresas particulares igualmente permitiram a desmistificação de contextos políticos e resultados econômicos de décadas anteriores.

Ainda, de forma mais sistemática e quantitativa, os dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, bem como os do Instituto Mauro Borges, foram de suma importância para analisar com precisão qualitativa e quantitativa as informações sobre crescimento demográfico, expansão territorial, dinâmica urbana, entre outros.

A conclusão desta investigação permitiu identificar a necessidade de melhorias. Uma delas consiste numa clarificação do que vem a ser transformações urbanas fruto do desenvolvimento natural de uma cidade e as transformações urbanas realmente consequentes da instalação da infraestrutura logística em Anápolis. Não pretendemos aqui apresentar resultados com essas diferenciações, mas espera-se, num futuro, poder utilizar uma metodologia precisa que permita observar esses fenômenos separadamente.

Por fim, procurou-se contribuir não apenas na delimitação do contexto teórico/histórico/metodológico sobre o processo de urbanização e as transformações provocadas pelo fenômeno capitalista como um todo e mais precisamente pela instalação da linha férrea, como também dar bases para a observação das futuras modificações que podem vir a ocorrer com a instalação da Plataforma Multimodal, ou seja, a ampliação da especializado do território que teve início ainda no início do século passado.

## REFERÊNCIAS

- AJARA, C. População. IN: DUARTE A. C. (Orgs.) Geografia do Brasil: Região Centro-Oeste. Rio de Janeiro: IBGE, v. 1, p. 123-148, 1989.
- BARBOSA, A. S.; NETO, A. T.; GOMES, H. Geografia: Goiás-Tocantins. Goiânia: Ed. UFG, 2004.
- BENKO, G; LIPIETZ, A. O novo debate regional. As regiões ganhadoras: distritos e redes – os novos paradigmas da geografia econômica. Oeiras: Celta, 1995.
- BERTRAN, P. Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil. Brasília: CODEPLAN; Goiânia: UCG, 148 p. 1988.
- BORGES, B. G. O despertar dos dormentes. Goiânia: Cegraf, 1990.
- BRASIL. Plano Plurianual 1996/1999. Brasília, MPO, 1995.
- BRASIL. Presidência da República. I Plano Nacional de Desenvolvimento, 1972-1974. Rio de Janeiro, 1971.
- CAMPOS JR. P. B. Goiás nos Trilhos. Textos para discussão. Instituto Mauro Borges. 2003. Disponível em: <http://www.imb.go.gov.br/pub/conj/conj2/03.htm> Acesso em 11 de Fevereiro de 2018.
- CANEPA, Carla. Cidades sustentáveis: o município como lócus da sustentabilidade. São Paulo: RCS, 2007.
- CANO, W. Desconcentração produtiva regional do Brasil 1970-2005. 3º Edição. São Paulo: Unesp, 2008.
- CARDOSO, M. F. T. C. Organização urbana. In: DUARTE, Aluizio Capdeville. (Org.) Geografia do Brasil: Região Centro-Oeste, Rio de Janeiro: IBGE, v.1, p.189-239, 1989.
- CARVALHO, E. Exclusão Social e Crescimento das Cidades Médias brasileiras. Espanha. Revista eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales Scripta Nova. Vol. VII, n. 146, 2003.
- CASTELLS, M. A questão urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1983.
- CASTILHO, D. Estado e Rede de Transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). XII Colóquio Internacional de Geocrítica. 2012.
- CASTRO, J. D. B. (Orgs) Ensaio sobre economia regional urbana. Anápolis: UEG, 2004.
- CORRÊA, R. L. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 1995.
- \_\_\_\_\_. Trajetórias Geográficas. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- COSTA, J. G. da. Planejamento Governamental: a experiência brasileira. Rio de Janeiro:

Fundação Getúlio Vargas, 95p. 1970.

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 de Mestrado. Universidade Federal de Goiás. Instituto de Estudo Socio-Ambientais. Goiânia. 2009.

DAVIDOVICH, F. Brasil metropolitano e Brasil urbano não-metropolitano: algumas questões. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 53(2), p. 127-133, 1991.

DIAS, D. S. Desenvolvimento urbano. Curitiba: Juruá, Paraná, 2009.

DIAS, S. S. O papel de Anápolis – GO no contexto do eixo Goiânia – Anápolis – Brasília, Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Departamento de Geografia. Brasília. 2011.

DIAS, S. S.; CAMPOS, N. L. O. A relevância de Anápolis-GO no contexto do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília. *Anais: XVI Encontro Nacional de Geógrafos*. Porto Alegre: 2010.

DINIZ, C. C.. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração, nem contínua polarização. *Nova Economia*, v. 3, n. 1, p. 35-64, 1993.

DINIZ, C. C.; LEMOS, Mauro Borges. *Economia e território*. Editora UFMG, 2005.

DUARTE, A. C. O Centro-Oeste na organização regional do país: In: DUARTE, A. C. (Orgs.) *Geografia do Brasil: Região Centro-Oeste*, Rio de Janeiro, IBGE: 1989.

ESTEVAM, Luis Antônio. O tempo da transformação – estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás. 2 Ed. Goiânia: Editora da UCG, 238 p. 2004.

FERRARI, O. F. Indústria. In: DUARTE, A. C. (Orgs.) *Geografia do Brasil: Região Centro-Oeste*, Rio de Janeiro, IBGE: 1989.

FIGUEIREDO, Marcelo. O controle das Políticas Públicas pelo Poder Judiciário no Brasil – uma visão geral. In: PASQUALINI, Alexandre (Coord.). *Interesse público*. Belo Horizonte: Fórum, p. 38, 2007.

FRANÇA, Maria de Souza. Terra, trabalho e história: a expansão agrícola no “Mato Grosso” de Goiás – 1930/1955. Tese de Doutorado (mimeografado). São Paulo: USP, 1985.

FREITAS, J. F. A expansão urbana e a segregação socioespacial em Anápolis – GO. Brasília: Dissertação de Mestrado. Instituto de Ciências Humanas/Universidade de Brasília, 2004.

FREITAS, W. D de. Algumas considerações sobre o conceito de Estado. In: CASTILHO, Denis. (Org.). *Espaço Plural: caderno de textos*. Goiânia: AGB, p.31-34, 2007.

GEIGER, P. P. Fluxos interestaduais de vazamento de renda e pobreza urbana. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro: v.42, n. 3. 1980.

GOIÁS. *Revista A Informação Goyana (1917-1935)*. Coleção fac-similar. Goiânia: AGEPEL, 1923 p. 2001.

GOMES, M. A. S. Os Parques e a produção do Espaço Urbano. Jundiaí/SP. Paco Editorial, 2013.

GOTTDIENER, M. A produção social do espaço urbano. São Paulo: EdUSP. 2ª Edição. 1997.  
GOVERNO DE GOIÁS – Audiência Pública – Plataformas Logística Multimodal de Goiás – novembro de 2007;

GUIMARÃES, M. R. da S. Sistema urbano. In: GALVÃO, m. v. (org.) Geografia do Brasil: Região Centro-Oeste. Rio de Janeiro: IBGE, v. 4 1977.

HADDAD, M. B. das Políticas Públicas. eixo Goiânia - Anápolis - Brasília: estruturação, interrupção e retomada. Dissertação de Mestrado. Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial. Goiânia/GO: 2010.

HARVEY, David. Novo imperialismo (O). E-book. Edições Loyola, 2004.

\_\_\_\_\_. Cidades Rebeldes: do direto à cidade à revolução urbana. Editora Martins Fontes. São Paulo. 2014.

\_\_\_\_\_. A justiça social e a cidade. Hucitec, 1980.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Contagem Populacional, 2007.

\_\_\_\_\_. Censo Demográfico – Resultados Preliminares, 2000.

\_\_\_\_\_. Censos Demográficos. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1940-2000.

\_\_\_\_\_. Pesquisa Industrial Anual – Empresas 2006-2008.

\_\_\_\_\_. Contagem da População, 2007.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional de Geografia. I Centenário das Ferrovias Brasileiras. (Diversos Autores). Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, p. 173, 1954.

LAJUGIE, J. *Les villes moyennes*. Paris: Cuyas, 1974.

LEFEBVRE, H. A revolução urbana. Tradução de Sérgio Martins. 1º Reimpressão. Belo Horizonte: Editora da UFMG. 2002.

LIMA, L. O. de, AURÉLIO NETO, O. P. Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-Oeste/Brasil. Fortaleza/CE: Revista Mercator, v.16, 2017.

LUZ, J. S. A especialização da atividade comercial atacadista: o setor atacadista transportador moderno de Anápolis-GO. Brasília/DF: Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Pós-Graduação da Universidade de Brasília, Brasília, 2001.

\_\_\_\_\_. A (re)Produção do Espaço de Anápolis/GO: a trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009. Uberlândia/MG: Tese (Doutorado) – Universidade Federal de

Uberlândia, programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009.

MARICATO, Ermínia. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Rio de Janeiro/RJ: Editora Vozes, 2001.

MARTINE, G. A evolução espacial da população brasileira. In: AFFONSO, R. de B. A.; SILVA, L. B. P. Federalismo no Brasil: desigualdades regionais e desenvolvimento. São Paulo/SP: Fundap/Unesp. 1995.

MARTINS, V. L. F. D. Desenvolvimento Regional e a Infraestrutura Logística (2006 a 2014) – Projeto da Plataforma Logística Multimodal do Estado de Goiás. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial. Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Goiânia/GO. 2016.

MATOS, P. O. Análise dos planos de desenvolvimento elaborados no Brasil após o II PND. Dissertação (mestrado) Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz. Piracicaba/SP, 2002.  
 MINISTERIO DOS TRANSPORTES - MT. Estudos e Pesquisas para Desenvolvimento de Metodologia para Implementação de Centros de Integração Logística com Vistas a Subsidiar Políticas Públicas Voltadas à Promoção da Intermodalidade no Transporte de Cargas. 2015 disponível em:  
[http://portaldaestrategia.transportes.gov.br/images/Ciclo%20de%20Apresentacoes/CIL\\_-\\_Centros\\_de\\_Integra%C3%A7%C3%A3o\\_Log%C3%ADstica.pdf](http://portaldaestrategia.transportes.gov.br/images/Ciclo%20de%20Apresentacoes/CIL_-_Centros_de_Integra%C3%A7%C3%A3o_Log%C3%ADstica.pdf) acesso em 26/10/2016.

\_\_\_\_\_. O Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT. 2014. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/editoria-c/56-aco-es-e-programas/2815-conheca-o-pnlt.html>> acesso em 12/05/2016.

MORAES, A. C. R. O Sertão um “outro” geográfico. Terra Brasilis, n. 4-5. 2001.

MOYSES, A. Goiânia: Metrópole não planejada. Goiânia: Ed da UCG. 2004.

MOYSES, A.; BERNARDES G. D.; AGUIAR, M. A. A. Políticas Urbanas no Brasil nos últimos trinta anos. Lisboa – Portugal: Revista Cidades – Comunidades e Territórios. Nº 6, p11-32, 2003.

MPEG. Anápolis. Ministério Público do Estado de Goiás. 2018. Disponível em: <http://www.mpggo.mp.br/portal/conteudo/anapolis#.WpRQ7q6nG1t>

OLIVEIRA U. F.; BARREIRA, C. C. M. A. Cidades Contemporâneas: “Locus” do capitalismo pós-moderno. Caminhos da Geografia. Uberlândia. V. 12, n. 38. 2001.

PAEG. Programa de Ação Econômica do Governo. FGV, CPDOC. P. 57, 1964. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/programa-de-acao-economica-do-governo-paeg>

POLONIAL, J. M. Ensaio sobre a História de Anápolis. Anápolis, AEE, 2000.

REIS, N. G. Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RIBEIRO, L. C. Q.; Santos Jr., O. A. (Orgs.) Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

ROTA DOS CURSOS. Questões de Concurso de Território – Geografia. 2016. Disponível em: < <http://rotadosconcursos.com.br/questoes-de-concursos/geografia-territorio>>

SANT'ANA, Ana Maria de. Plano diretor municipal. São Paulo: Leud, 2006.

SANTOS, M. A aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo. Goiânia. Boletim Geográfico. 1993.

\_\_\_\_\_. A urbanização brasileira. São Paulo/SP: Edusp, 2005.

\_\_\_\_\_. A natureza do espaço. São Paulo: Hucitec 1996.

\_\_\_\_\_. A Urbanização Brasileira 3º Ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia. 6ª Ed. São Paulo: Edusp, 2008.

\_\_\_\_\_. Por uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil. 2001.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil território e sociedade no início do século XXI. São Paulo: Editora Record. 2004.

SECRETARIA DE PLENEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE GOIÁS, 2008. Contas Regionais (1985/2004). disponível em: [www.seplan.go.gov.br/sepin](http://www.seplan.go.gov.br/sepin).

SILVA, J. B. M. O Interior e sua importância no projeto centralizador do Brasil: Anápolis no anos 20-30. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal de Goiás, 1997.

SILVA, S. B. O Brasil de JK: 50 anos em 5: O Plano de Metas. Centro de pesquisa e documentação de história contemporânea do Brasil. São Paulo. 2017. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/PlanodeMetas> Acesso em 23 de Julho de 2017.

SILVEIRA, M.L. Globalização, trabalho, cidades médias. GeoUERJ, Rio de Janeiro, nº 11, p. 11-17. 2002.

TONELLA, C. Políticas Urbanas no Brasil: marcos legais, sujeitos, sujeitos e instituições. Brasília/DF: Revista Sociedade e Estado – Volume 28 – número 1 – 2013.

VIEIRA NETO, J. A urbanização da região Centro-Oeste brasileira. Goiânia/GO: Espaço em Revista. V. 10, nº 1 2008.