

ANÁPOLIS/GO E SUAS INTERFACES COM A REGIÃO URBANA DO EIXO GOIÂNIA/GO – BRASÍLIA/DF

BORBA, Odiones de Fátima¹;
MILAGRES, Géssica Filgueiras²;
BARREIRA, Celene Cunha Monteiro Antunes³;

RESUMO

O presente trabalho é resultado de pesquisa desenvolvida no Programa de Bolsa de Iniciação Científica do Centro Universitário de Anápolis – UniEVANGÉLICA. A pesquisa refere-se a uma análise da dinâmica de Anápolis e suas interfaces com a região urbana do eixo Goiânia/GO e Brasília,/DF descrevendo a rede de relações disseminadas no interior da região de influência das duas metrópoles. O objetivo foi identificar a dinâmica espacial dessa região urbana goiana, observando as interações espaciais estabelecidas por Anápolis com outras cidades próximas e com as regiões metropolitanas de Goiânia e Brasília. O reflexo da metropolização provoca intensificação dos fluxos populacionais, dinamiza a economia e estabelece relações políticas produzindo uma rede urbana. Os dados revelam que há um fluxo contínuo de pessoas, especialmente entre as cidades do eixo Goiânia, Anápolis e Brasília, mas também com outras cidades do interior de Goiás e de outros estados. As motivações para a circulação de pessoas são: estudo, trabalho, tratamento médico e visitas a familiares. A rede de relações se estabelece pelo uso de transporte coletivo e também de carros de passeio.

Palavras-chaves: região urbana. Dinâmica. Fluxo.

INTRODUÇÃO

A Região urbana que congrega o eixo urbano Goiânia/GO, Anápolis/GO e Brasília/DF passou por mudanças profundas no tocante aos aspectos: social, econômico e político, nas últimas décadas. O ponto de maior relevância foi a questão do crescimento populacional e de todo rearranjo territorial nas áreas urbanas, produzindo uma rede de relações intra e inter urbana - tanto no interior da cidade e como nas interações espaciais com as cidades circunvizinhas.

A proximidade de duas metrópoles – da Grande Goiânia e Brasília e seu Entorno - criou uma região urbana em Goiás com fortes impactos em seu raio de atuação. Em termos regionais, Anápolis tem forte centralidade e é um canal de interligação de diversos municípios do Estado e de outras unidades da federação e se articula a essas duas regiões metropolitanas. Em Anápolis, o elemento dinâmico da expansão da economia urbana tem sido o setor de serviços, a indústria, o comércio varejista e atacadista. A dinâmica econômica local é um agente articulador da rede de relações em que a cidade está inserida.

¹ Possui graduação em Ciências Sociais, mestrado e doutorado em Geografia pela Universidade Federal de Goiás. Professora Adjunto do Centro Universitário de Anápolis – UniEVANGÉLICA.

² Possui graduação em Pedagogia pelo Centro Universitário de Anápolis - UniEVANGÉLICA, bolsista de Iniciação Científica (PBIC – UniEVANGÉLICA).

³ Possui graduação em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (1978), mestrado em História pela Universidade Federal de Goiás (1989) e doutorado em Geografia (Geografia Humana) pela Universidade de São Paulo (1997). Atualmente é Professora Associada II da Universidade Federal de Goiás.

Diante disso, o objetivo dessa pesquisa foi analisar a rede de relações disseminada a partir da cidade de Anápolis, bem como a composição das relações externas a elas e sua contribuição na dinâmica regional. A metodologia utilizada foi de análise qualitativa, combinada com levantamento e análise de dados quantitativos. Os dados referentes à expansão urbana, dinâmica socioeconômica, identificação de redes de relação foram levantadas em fontes primárias, realizadas nos órgãos públicos do município e de fontes secundárias públicas, mediante coleta de dados em Institutos de pesquisa, órgãos de planejamento e demais instituições que reúnam dados e informações sobre o município de Anápolis. Para identificar os serviços que Anápolis disponibiliza para as cidades vizinhas, a fim de descrever o papel de centro regional que essa cidade exerce no contexto da urbanização goiana foi realizada uma pesquisa de campo, tomando como objeto de estudo a rede de transporte interestadual que passa pela cidade ou que a tem por origem ou destino. Levantamos os locais de maior fluxo de ônibus e aplicamos um formulário para usuários do sistema de transporte interestadual tanto para moradores do município e como também daqueles que frequentam a cidade de Anápolis para uso dos serviços urbanos prestados nessa cidade. Os dados revelam um fluxo intenso, especialmente entre Anápolis/ Goiânia e Anápolis/Brasília motivado por diferentes fatores: estudo, tratamento médico, trabalho, entre outros.

ANÁPOLIS NO CONTEXTO DA REGIÃO URBANA DO EIXO GOIÂNIA/BRASÍLIA

A cidade e a região formam um todo inseparável. Nesse sentido, é preciso compreender a área de expansão urbana e da rede de relações por elas estabelecidas. No Estado de Goiás/Brasil, a influência da região metropolitana de Goiânia e da região metropolitana de Brasília produzem novas espacialidades. Anápolis, no contexto dessa rede urbana se articula às metrópoles, mas também se constitui como um centro regional, dada a condição de cidade média, com ampla oferta de serviços, pólo industrial, mercado atacadista e varejista.

O Estado de Goiás, em sua trajetória histórica, teve como base da economia: a mineração, nos séculos XVII e XVIII; a pecuária e agricultura de subsistência no século XIX e XX. Campos (2012, p. 75) destaca que

A ocupação de Goiás deve-se, inicialmente, ao ouro [...]. Logo a incipiente população deixa a mineração e se dedica a atividades rurais. A criação passa a ser a atividade econômica principal – o gado se distribui por todo o território goiano. A pecuária torna-se a principal fonte de riqueza e de arrecadação de impostos, situação que permanece até quase a década de cinquenta do século XX. O criatório permite quebrar o isolamento a que se circunscreve a população goiana.

Em meados do século XX a população goiana foi incrementada com fluxos migratórios em consequência da Marcha para o Oeste, a partir de então o Estado passa por transformações econômicas, se integrando à economia nacional e internacional. A construção da nova capital para Goiás, Goiânia na década de 1930 e Brasília, nova capital federal, edificada em território goiano, contribuíram para essa dinâmica. A rede de rodovias e ferrovias construídas no Estado também permitiram a circulação de pessoas e mercadorias.

A dinâmica econômica local, por si só, não explica as transformações ocorridas no território goiano pós 1990. Um conjunto de ações políticas, a promoção de estratégias para ocupação da região central do Brasil, o avanço das tecnologias para uso e ocupação do bioma Cerrado são alguns dos fatores que mudaram a paisagem do Estado de Goiás. Em suma, a sedimentação de um “Goiás Urbano” resulta da Marcha para o Oeste; da construção a Estrada de Ferro de Goiás; da inauguração da nova capital goiana em conjunto com as mudanças políticas que a projetaram e a construíram; da nova capital federal em território goiano, entre outros fatores locais e nacionais (DOLES, 1978; VASCONCELLOS, 1991; BORGES, 1990; CHAUL, 1998). Segundo Diniz (2006, p. 30) “à preocupação geopolítica e à construção da nova Capital Federal articularam-se os programas de colonização, infraestrutura e incentivos à produção, dos quais decorreu o crescimento demográfico”.

O processo de urbanização influenciada pela construção da rede de comunicação que já havia ocorrido no Estado com as ferrovias no começo do século XX voltou a se intensificar com a construção das rodovias federais: BR – 153, Brasília a Belém em todo o percurso, BR – 020, Brasília a Fortaleza, em todo o trecho goiano, embora a fragmentação dos municípios tenha proporcionado territórios maiores, e BR – 060, Brasília a Cuiabá, na parte até Rio Verde, entre essa rodovia e a parte sul da rodovia BR – 153, os desmembramentos originaram municípios com pequeno território.

Rodovias estaduais: GO 060, Goiânia a Aragarças, GO – 164, 070, região da estrada do boi e GO – 060 reúnem maior quantidade de municípios de menor área. Na região do entorno de Goiânia, os municípios foram se fragmentando, sucessivamente, resultando num conjunto com maior quantidade de pequenas áreas municipais.

A região norte do Estado servida pela BR – 153 apresenta mais um motivo para a fragmentação: a exploração das riquezas minerais, da mesma maneira a parte sul do Estado, dinamizada pela produção agrícola e pela pecuária. Fora desses eixos viários e das atividades econômicas mencionadas as áreas municipais são nitidamente maiores.

A porção nordeste do Estado beneficiada com a rodovia federal BR – 020 para Fortaleza e oeste da Bahia favoreceu “um novo contexto de apropriação” nas palavras de Barreira (2002, p. 188).

O Instituto Mauro Borges (IMB) de Estatísticas e estudos socioeconômicos da Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento do Estado de Goiás (SEGPLAN) divide o Estado em Regiões Administrativas, das quais as de maior fluxo populacional são a Região Metropolitana de Goiânia, Região do Entorno de Brasília e Centro Goiano (conforme quadro abaixo). Essas regiões têm como referência a capital estadual – Goiânia e a federal – Brasília.

Figura 1 quadro da distribuição regional de Goiás, com quantidade de municípios e total populacional, 2012

Região de planejamento	Quantidade de municípios	Total populacional
R. P. Metropolitana de Goiânia	20	2.173.141 hab
R.P. Entorno do Distrito Federal	19	1.047.266 hab
R.P. Centro Goiano	31	622.541 hab.
R.P. Nordeste Goiano	20	169.955 hab.
R.P. Noroeste Goiano	13	140.900 hab.
R.P. Norte Goiano	26	308.127 hab.
R.P. Oeste Goiano	43	338.333 hab.
R.P. Sudeste Goiano	22	248.372 hab.
R.P. Sudoeste Goiano	26	553.900
R.P. Sul Goiano	26	401.213 hab.

Fonte: IMB/SEGPLAN, 2012 (*on line*)

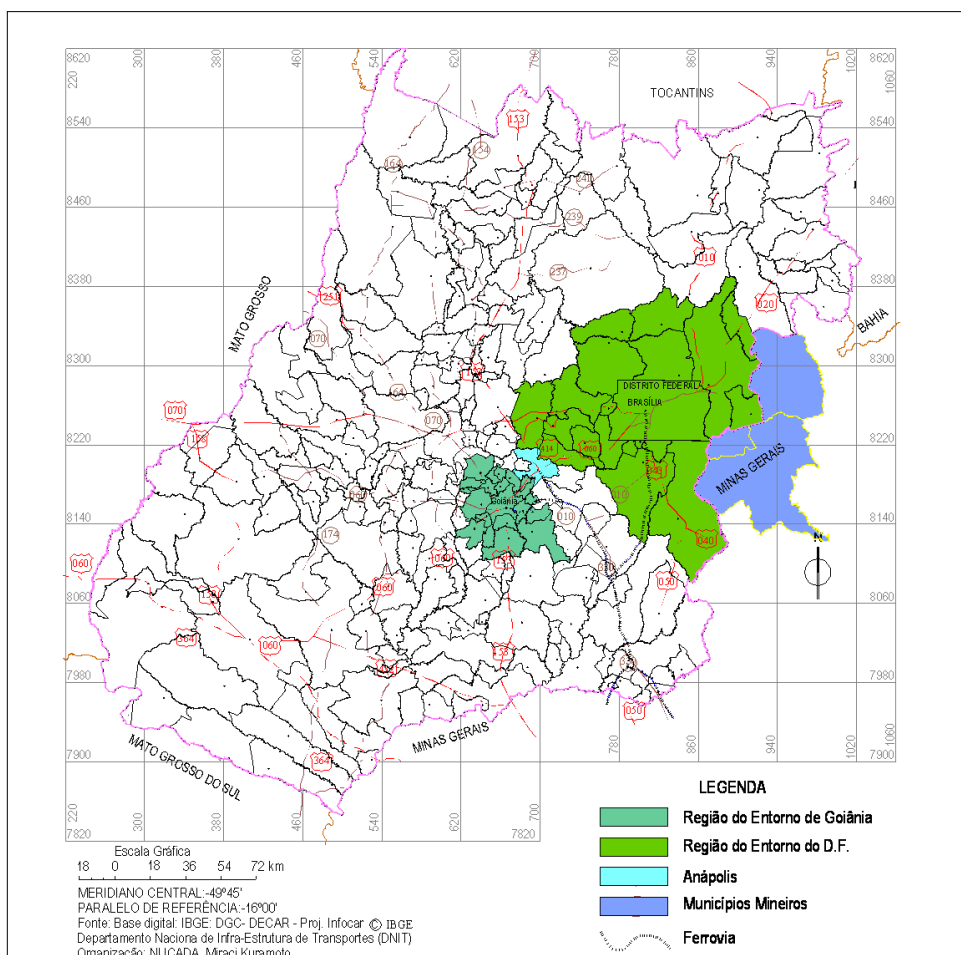
Obs: ano base 2010.

No caminho entre as duas capitais na região de planejamento Centro Goiano localiza-se a cidade de Anápolis, com 334.613 habitantes (IBGE, 2010): uma cidade média que exerce papel fundamental na rede de articulações entre as duas regiões metropolitanas. Segundo Estevam (2004, p. 141) “o adensamento da urbanização em Goiás deu-se na região centro-sul em função do dinamismo econômico irradiado pelo ambiente mercantil de Anápolis e Goiânia”.

Os efeitos das duas regiões metropolitanas – Goiânia/GO e Brasília/DF – sobre a expansão da urbanização em Goiás são intensos e perceptíveis. Os espaços metropolizados, segundo Bernard Kayser (1969 apud LENCIONI, 2004, p. 155) “se referem a espaços estreitamente vinculados às grandes cidades e aos grandes eixos de urbanização nos quais fluxos de pessoas, mercadorias e capitais são intensos e permanentes”.

A dinâmica da região urbana de Goiânia/GO, Brasília/DF e seus respectivos entornos, bem como de Anápolis/GO, aqui demonstrados na figura 2, se caracteriza por alta densidade demográfica, a proximidade das duas metrópoles e a maior dinâmica do capital, tanto no fluxo de pessoas e informações, como de mercadorias.

FIGURA 2 Região do Entorno de Goiânia, Anápolis e Região do Entorno de Brasília



FONTE: NUCADA, Miraci Kuramoto, 2010

A concentração urbana em território goiano, nessa área foi analisada por Arrais (2007, p. 125) como sendo uma região com perfil bem particular. O autor caracterizou e denominou a região Centro-goiano, compreendendo “Goiânia, passando por Anápolis, até Brasília”. Para essa área urbanizada, Arrais (2007, p. 125) defendeu tese de que é uma “região polinucleada, multifuncional e fragmentada”. Denominação essa expressa pelas características demográficas, econômicas e políticas das cidades que a compõem.

O fator definidor da região urbana, em território goiano, expressa o sentido da metrópole. “A metrópole tem uma condição de centralidade de um processo social” (DAMIANI, 2008, p. 40).

Para Lencioni (2006, p. 45)

O conceito de metrópole é polissêmico. [...] metrópole se constitui numa forma urbana de tamanho expressivo, quer relativo ao número de sua população, quer em relação à sua extensão territorial, em segundo é que a metrópole tem uma gama diversa de atividades econômicas, destacando-se a concentração de serviços de ordem superior; um terceiro é que ela consiste num *locus* privilegiado de

inovação; um quarto é que constitui um ponto de grande densidade de emissão e recepção dos fluxos de informação e comunicação, e um quinto é que a metrópole se constitui em um nó de redes, sejam de transporte, informação, comunicação, cultura, inovação, consumo, poder ou, mesmo, de cidades.

A região urbana “metropolizada” de Goiás formada por influência da capital do Estado – Goiânia/GO e capital do país – Brasília/DF, distantes 209 km formam uma rede urbana que se articula em nível nacional e internacional. A concentração populacional é um dos fatores caracterizadores dessa região urbana. Se considerarmos a Região Metropolitana de Goiânia, essa população é de 2 milhões de habitantes (ver quadro 1). Já Brasília tem uma população de 2.455.903 habitantes, mas na região metropolitana, ultrapassa 3 milhões.

Para Estevam (2004, p. 187)

O crescimento demográfico recente em Goiás caracterizou-se por um processo de intensa urbanização e ostentou acelerada redução do contingente rural. Os maiores adensamentos estiveram no centro-sul do estado em função principalmente das influências de Goiânia-Anápolis, no entorno do Distrito Federal e, em menor monta, na zona do sudoeste goiano. Evidentemente esta explosão urbana exigiu diversificação das atividades econômicas para acomodação e sustento dos fluxos migratórios.

A construção de Brasília/DF em território goiano promoveu um surto migratório de pessoas para morar em Brasília/DF, nas cidades satélites do Distrito Federal (DF) e de outras que, sem condições de morar no Distrito Federal (DF), se alocou nas bordas do DF em território goiano numa microrregião denominada Entorno de Brasília/GO. O processo de migração para as cidades do Entorno é intenso e a proximidade com a capital federal é o maior atrativo, por isso tem o maior índice de crescimento populacional do Estado, em cidades com pouca infraestrutura e com muitos problemas urbanos: violência, déficit em saúde pública, educação, oferta de emprego, alta densidade demográfica, entre outros.

Goiânia, por ser a capital do Estado de Goiás, já é ponto de atração de contingentes migratórios, o que provoca o crescimento da cidade e de sua região metropolitana. Para além do processo migratório, o fluxo de visitantes é muito grande, pois a cidade tem uma oferta de atividades terciárias em diversos ramos. Segundo Estevam (2004, p. 208) “[...] a Grande Goiânia responde por cerca de 40 por cento do volume de negócios em todo o Estado, além de contar com quase metade de todos os estabelecimentos industriais de Goiás”.

A dinâmica urbana de Anápolis ao longo da história

O município de Anápolis tem seu crescimento urbano impulsionado por alguns fatores identificados historicamente. O primeiro deles foi a construção da estrada de ferro de Goiás na década de 1930. A ferrovia em Goiás se tornou o principal meio de comunicação entre o Estado Goiano para o restante do país, promovendo o desenvolvimento econômico e o crescimento populacional para o estado.

A chegada da estrada de ferro, em 1935, para Anápolis mudou o estilo de vida da cidade, especialmente por força do volume de migrantes que se instalaram na cidade

Após a chegada dos trilhos a Anápolis, a economia local experimentou mudanças significativas. O comércio, que já vinha se destacando como o principal gerador de riquezas do município torna-se mais dinâmico, com o crescimento significativo de estabelecimentos comerciais. (POLONIAL 2011, p. 68).

Grande parte do desenvolvimento alcançado por Anápolis deve-se a estrada de ferro. A cidade se encontrava no ponto terminal da ferrovia, e por isso se transformou no maior centro de troca de mercadorias de Goiás e foi o município Goiano que mais recebia estrangeiros no Estado.

A chegada dos trilhos, a dinamização da economia com o aumento das atividades comerciais, os elementos urbanos, tudo isso fez de Anápolis um pólo atrativo na região e terminou por criar uma rede de dependência, no setor de serviços, entre dezenas de municípios goianos e o município anapolino (POLONIAL 2011, p.49).

A estrada de ferro no solo goiano também foi “importante no sentido de inserir a economia do Estado na economia nacional” (POLONIAL, 2011), além de favorecer o crescimento populacional de Anápolis, refletindo nos setores do comércio, da agricultura e até mesmo da educação.

A construção de Goiânia impulsionou a ocupação para o interior do país. O Estado de Goiás, até então, tinha pouca participação na economia nacional. A nova capital foi planejada para ser uma cidade administrativa e também representou a sedimentação das mudanças no quadro político, envolto ao discurso da modernidade. Segundo Doles (1978, p. 38) “Goiânia não representou apenas uma cidade a mais no Brasil. Foi o ponto de partida do primeiro ciclo de expansão do Oeste, fator de desenvolvimento nacional, fator de unificação política”.

A capital de Goiás, distante apenas 50 km de Anápolis interferiu na dinâmica urbana da cidade. No período da construção, foi de Anápolis o fornecimento de parte significativa da matéria prima, bem como de trabalhadores para as obras.

“Na década de 1950, o crescimento do comércio goiano foi altamente significativo”, nesse contexto, Anápolis, “um dos maiores centros urbanos de Goiás” (ESTEVAM

2004, p 127), foi diretamente afetada com a vinda da nova capital, por fornecer produtos e mão-de-obra para a construção de Goiânia.

Goiânia e Anápolis “articulam-se ao processo de integração do comércio nacional na condição de entrepostos mercantis, especializando-se em atividades terciárias principalmente comércio e transporte de mercadorias” (ESTEVAM 2004, p 128). Foi um período de crescimento para Anápolis. Com o tempo Goiânia se tornou um grande concorrente em termos comerciais e industriais. Ao mesmo tempo em que eram concorrentes, Anápolis e Goiânia, se complementavam. A concorrência se dá pelo fato de que Goiânia foi inserida para exercer função político-administrativa e função econômica no Estado. Porém, a estrada de ferro de Goiás passava por Anápolis, o que a transformou no maior centro comercial do Estado, tomando a função que seria de Goiânia. Em 1951, após a quebra do monopólio anapolino relacionado ao transporte ferroviário, os trilhos chegaram a Goiânia, “entretanto, mesmo perdendo esta exclusividade Anápolis já havia se consolidado como centro comercial”. (ESTEVAM, 2004, p 128).

A complementaridade entre as duas cidades se dá pelo aspecto comercial, enquanto Anápolis possuía os trilhos, Goiânia cresceu muito no setor rodoviário fazendo ligações com o Sudoeste do país. Assim, a nova capital se beneficiou comercialmente. A complementaridade continua, pois, “Goiânia comandava as maiores transações do comércio varejista e Anápolis as do comércio atacadista” (ESTEVAM 2001, p. 129)

A instalação de Goiânia para as proximidades de Anápolis também resultou na ampliação dos fluxos migratórios para a cidade,

Por um lado, de migrantes sem recursos que buscavam o projeto de colonização federal e, por outro, de imigrantes que, dispondo de algum recurso, procuravam acomodar-se na fronteira com o objetivo de obter ganhos na produção para o mercado. (ESTEVAM, 2001, p 131)

A construção de Brasília também atingiu diretamente a cidade de Anápolis, por ser a estação ferroviária mais próxima, era para ela que iam as mercadorias e as pessoas destinadas à obra.

Além de ter favorecido o desenvolvimento econômico do município de Anápolis, a construção de Brasília valorizou o comércio e mão-de-obra local, contratando homens para trabalhos braçais, bem como comprando materiais para a construção da capital federal.

Atualmente, Anápolis se efetiva como uma cidade média, que polarizada atividades articulando as cidades próximas. Pessoas se deslocam de outras cidades em busca de bens, lazer e serviços, dinamizando a cidade. Essa relação refere-se ao grau de polarização. Uma das formas de medir esse grau e a intensidade da ligação entre as cidades é o movimento dos

transportes de passageiros e cargas (ARRAIS, 2004. p. 91). Isto é, pode-se dizer dinâmica urbana, toda a ligação e movimento das pessoas de uma cidade a outra por questões econômicas, serviços, lazer etc. Neste caso, Anápolis tem uma posição central e estratégica, posição essa que favorece essa dinâmica. Sua centralidade é fator que a classifica como uma cidade média.

A evolução das vias de transportes ampliou mais a circulação de bens e de pessoas, transformando Anápolis centro intermediário de comércio, sendo grande coletor e exportador de gêneros agropecuários de extensa área primária e redistribuidor de bens manufaturados (POLONIAL, 2011).

O Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), construído em 1976, abriga o maior número de empresas do Estado. Enquanto tal promove a interligação da cidade a grandes metrópoles e outros países. O DAIA promove um incremento à economia local, conforme destaca Arrais (2007, p. 154):

das empresas com sede nos 39 Distritos Industriais em Goiás, em 2002 (GOIÁS, 2003c), mais de 43% estão no DAIA (Distrito Agroindustrial de Anápolis), perfazendo um total de 150 empresas em funcionamento em 2002, gerando empregos diretos e também indiretos e também na construção civil, uma vez que o movimento no canteiro de obras tem sido constante com a aprovação de projetos de instalação de empresas.

Segundo Teixeira Neto (2007, p.56)

Anápolis tem o que poucas cidades goianas têm: localização privilegiada no que concerne às articulações espaciais regionais, estaduais e nacionais. Aliás, sem sombra de dúvida, em todos os sentidos, deve-se debitar o seu desenvolvimento urbano, e o *status* de pólo industrial moderno, à sua posição geográfica no contexto geográfico brasileiro: entroncamento das interligações terrestres entre o leste e o oeste – através das rodovias BR-060 e BR-020, ou, como se dizia na época de JK, as rodovias “Brasília-Cuiabá” e “Brasília- Fortaleza” – e entre o norte e o sul – através da BR-153, a “Belém- Brasília”, certamente a mais importante via de integração nacional do país. Tanto no passado, como no presente, os principais caminhos que cruzam o território goiano têm como ponto de convergência, senão a cidade, pelo menos a região de Anápolis.

Em tese defendida por Luz (2009), que objetivou caracterizar Anápolis como cidade média, a autora destaca que a cidade exerce polaridade em diversos serviços, tais como: saúde, por meio da rede de hospitais, laboratórios, clínicas de diversas especialidades; previdência e seguridade social; a função de entreposto comercial com serviços de armazenagem, processamento e distribuição de mercadorias e toda a logística do comércio atacadista e varejista; indústria de produtos agropecuários, farmacêuticos, alimentícios, montadora de

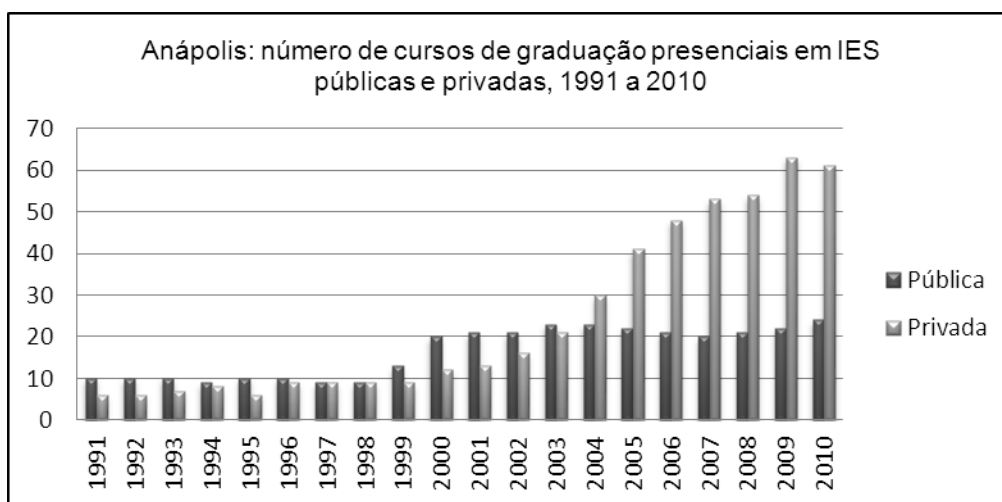
automóveis; ampla rede bancária; e no setor de serviços de educação superior. Em função da rede de relações estabelecidas na cidade resultado da dinâmica comercial, industrial e de serviços os fluxos são contínuos. A oferta de trabalho é também característica da cidade, o que provoca fluxos migratórios permanentes e pendulares.

Na década de 1990 a abertura e/ou ampliação de Instituições de Ensino Superior no Brasil e em Anápolis tem orientado discursos locais que destacam ser a cidade “pólo de educação”. As Instituições de Ensino Superior são também representativas da dinâmica urbana. Atualmente, o Centro Universitário de Anápolis - UniEVANGÉLICA; Faculdade de Filosofia São Miguel Arcanjo - FAFISMA; Faculdade Raízes; Faculdade Metropolitana de Anápolis (FAMA); Fundação do Instituto Brasil – FIBRA; Faculdade de Tecnologia - SENAI; Universidade Estadual de Goiás – UEG; Faculdade Anhanguera oferecem diversos cursos superiores, atendendo à demanda local e regional. A oferta de educação superior promove a circulação de pessoas e mesmo instalação de muitos jovens que se mudam ou vêm diariamente de cidades circunvizinhas para Anápolis.

Anápolis vem crescendo em termos de serviços de educação. De acordo com dados da SEGPLAN, em 2011, Anápolis possuía 77.917 alunos matriculados em creches, educação de Jovens e Adultos e ensino médio, divididos em instituições Federais, estaduais e privadas. Em termos de Educação Superior possui importantes instituições tais como: Centro Universitário UniEVANGÉLICA, Universidade Estadual de Goiás, Faculdade Anhanguera, Faculdade Raízes, Faculdade Católica de Anápolis, Faculdade Fama, dentre outras.

A expansão da educação superior em Anápolis foi bem acentuada a partir de 2000. Em 1991, o total de cursos oferecidos em Anápolis era de 16, dos quais, 6 estão em IES públicas e 10 em IES privadas. Em 2000, as IES públicas registravam 20 cursos, enquanto nas IES privadas, havia 12 cursos em funcionamento, totalizando 32. Para o ano de 2010, o registro é de 85 cursos ofertados na cidade, sendo 61 em IES privadas e 24 em IES públicas.

Figura 3 gráfico com o número de cursos de graduação em IES públicas e privadas, Anápolis (1991 – 2010)



FONTE: MEC/INEP/1991-2010. Organização Borba, 2011.

O número de vagas amplia-se na cidade de Anápolis, por força da abertura de novos cursos, mas também em função da ampliação de vagas em cursos já existentes. Enquanto em 1991, o total de vagas, em Anápolis, era de 1.020, sendo 480 em instituição pública e 540 vagas em Instituições privadas. Em 2000, o número total sobe para 1.975 vagas, sendo 1.105 em IES privadas e 920 na única instituição pública da cidade àquela época. Para 2010, o INEP registra um total de 7.339 vagas, das quais, 6.184 estão em instituições privadas. Das vagas para ensino superior oferecidas em Anápolis, 84,26% estão em instituições privadas de ensino.

Em atividades comerciais e industriais, Anápolis possui atualmente uma média de 1.232 empresas, segundo registro da Federação das Indústrias do Estado de Goiás. A figura a baixo demonstra a quantidade de indústrias em cada seguimento, sendo que destaca empresas de construção civil, confecção, metalúrgica e alimentação.

Figura 4 quadro com o Número de Indústrias em Anápolis e sua classificação

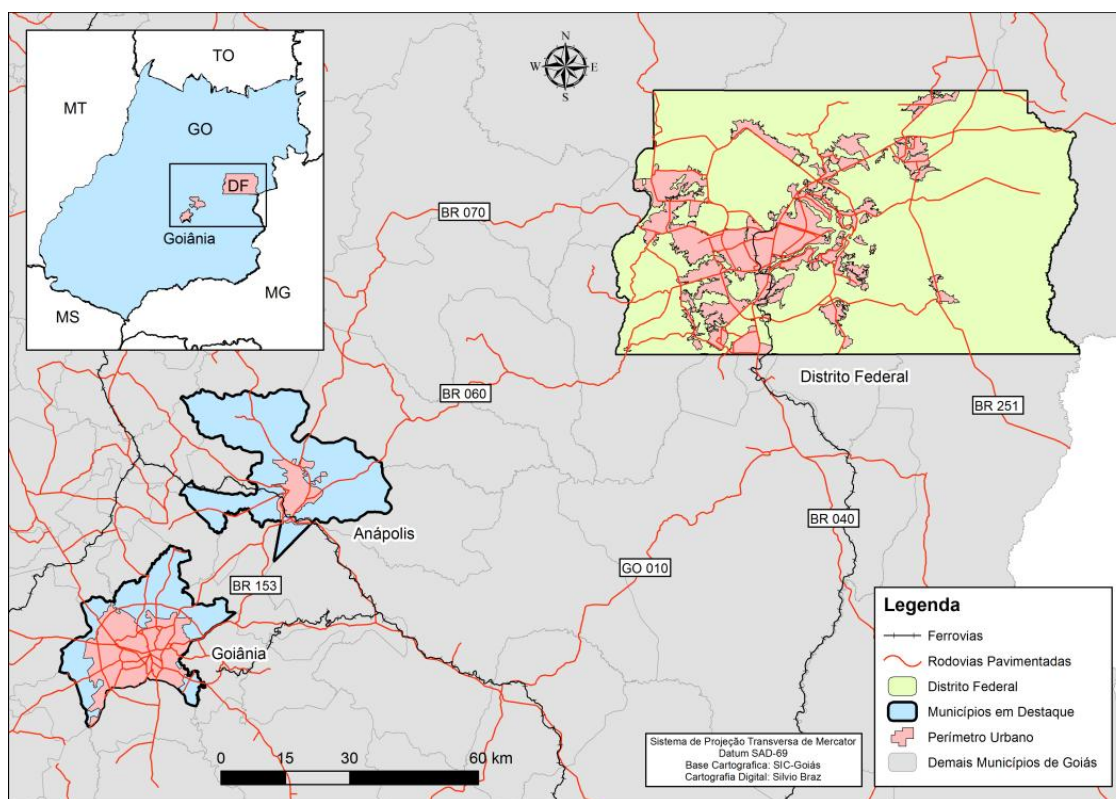
Seguimento	Número de empresas
Diversos	67
Álcool	02
Alimentação	126
Arroz	10
Café	04
Calçados	17
Carne	05
Cerâmica	29
Cimento	26
Confecção	163
Construção Civil	204
Extrativas	17
Farmacêutica	27
Gráficas	71

Laticínios	01
Metarlúgica	171
Móveis	62
Panificação	89
Plástico	28
Química	35
Reparação	78
	1.232

Fonte: anuário da Federação das Indústrias do Estado de Goiás – FIEG, 2011.

O Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) é uma área destinada a indústrias de médio e grande porte, onde estão instaladas as principais indústrias do município. “As empresas farmacêuticas do DAIA compõem o Pólo Farmacêutico de Goiás considerado o terceiro maior do país, composto por 23 empresas estão situadas no eixo Goiânia – Anápolis” (LUZ, 2009, p. 256). Essas empresas ligam a cidade de Anápolis às demais regiões do país, através de uma rede que compõem uma cadeia produtiva. Segundo a Associação Comercial Industrial de Anápolis (ACIA) o DAIA tem atualmente “100 empresas de médio e grande porte em pleno funcionamento, gera mais de oito mil empregos diretos e apresenta perspectivas de novas instalações nos próximos anos”.

Figura 5 mapa com a localização de Anápolis, Goiânia e Brasília, 2012.



Fonte: Borba (2011)

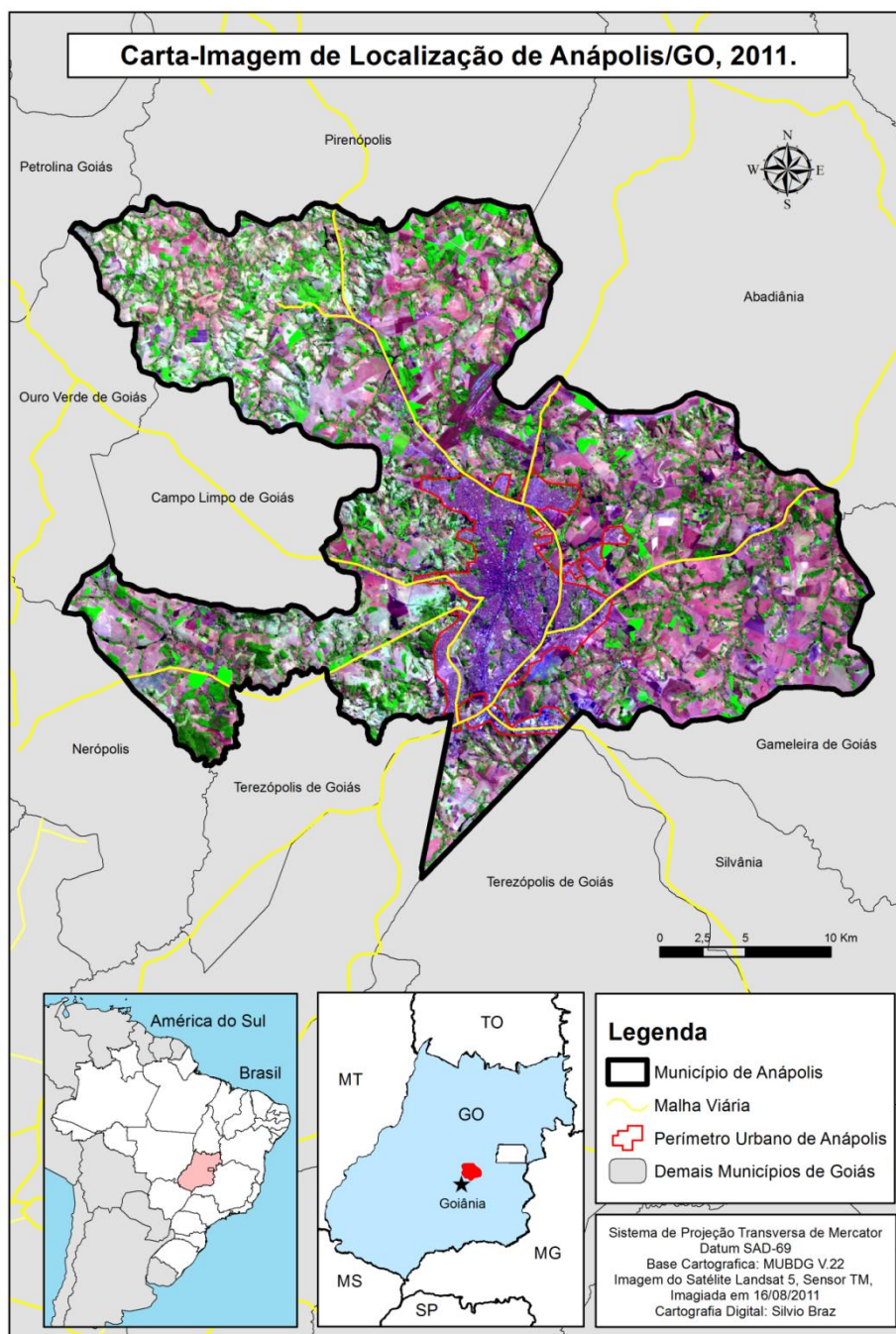
O fato de se localizar entre duas capitais (figura 5): uma estadual (a 57 km) e outra federal (a 160 km), de ter uma localização privilegiada, por ser eixo de ligação e cruzamento de

rodovias federais (BR 153, BR 414, GO 222, GO 330), e de ser entreposto de mercadorias, especialmente, direcionadas à região Norte do país, permite o poder articulador da cidade. A ferrovia Centro-Atlântica liga a cidade aos portos de Sepitiba, Vitória e Santos. Esse meio de transporte é utilizado para a exportação de grãos e dos produtos industriais do DAIA. A Ferrovia Norte-Sul tem o marco zero em Anápolis e proporciona a conexão com

a Ferrovia Centro-Atlântica, ramal da RFFSA [Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima], que integra o corredor de exportação Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo, acoplado à Estação Aduaneira do Interior (EADI) ou Porto Seco do Centro Oeste (BRITO, 2007, p. 31).

O projeto da plataforma multimodal de Anápolis prevê a ampliação do Aeroporto local para um aeroporto de cargas, integrando três importantes sistemas de transporte: rodoviários, aéreo e ferroviário.

Figura 6 mapa com a localização de Anápolis, 2011



Fonte: Borba, 2011

A condição de cidade média se efetiva pelo quantitativo populacional, a dinâmica urbana com oferta de serviços e produtos, os fluxos migratórios e a atividade industrial presente no município. Segundo Sposito et al (2007), a cidade média se caracteriza pela posição geográfica, por seu papel político-administrativo, por seu grau de influência, pelo nível de relações, pela rede de telecomunicações. Enfim, por articulações espaciais, sejam em função da “contiguidade ou conectividade”. Atualmente, as relações extrapolam o espaço próximo ou a região decorrente da expansão da rede de telecomunicações. Para se caracterizar uma cidade média, é preciso, então, considerar

[...] as relações que se estabelecem entre duas naturezas de fluxos – materiais e imateriais, de transportes e de telecomunicações – uma vez que eles não estão justapostos, nem apenas sobrepostos, mas articulados entre si (SPOSITO *et al*, 2007, p. 38).

Considerando os indicadores estabelecidos por Sposito *et al* (2007), Anápolis pode ser classificada como uma cidade média, uma vez que tem importante inserção regional em função do mercado consumidor proveniente de cidades próximas e áreas rurais que usufruem do comércio varejista; e de serviços de saúde e educação oferecidos na cidade. Moradores de cidades pequenas próximas, como Campo Limpo, Nerópolis, Goianópolis Corumbá de Goiás, Pirenópolis, Vianópolis, Abadiânia, Alexânia, Terezópolis, deslocam-se para a cidade, com frequência, seja utilizando de veículo próprio ou transporte coletivo em estradas pavimentadas e de fácil circulação, estabelecendo assim a fluidez territorial. Anápolis também se articula nacional e internacionalmente, devido à ação da produção industrial, das empresas atacadistas e da rede de circulação rodoviária, ferroviária e, em breve, aérea. O sistema de conectividade é também bastante intenso, permitindo a interação entre pessoas, bem como a realização de transações comerciais em diversos níveis.

O fluxo de pessoas, que de acordo com Santos (1998, p.77) “é o movimento, a circulação e assim eles nos dão, também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo”, é possível de ser dimensionado pela quantidade de linhas de ônibus que passam pela cidade. Em levantamento de campo, observamos que a cidade está articulada com cidades do interior, tais como Pirenópolis, Corumbá, Goiânia, Brasília, Goianópolis, Terezópolis, Campo Limpo, Porangatu, Uruana; e cidades de outros estados como Maranhão, Pará, Tocantins, Roraima, Minas Gerais, Bahia, Mato Grosso.

O fluxo mais intenso se dá pela articulação da capital Goiânia e de Brasília e param na Rodoviária de Anápolis para pegar mais passageiros, atendendo a um total 27 cidades do interior de Goiás e 36 cidades de outros estados.

A circulação entre Anápolis e Goiânia é bem intensa. Os ônibus são semiurbanos têm preço de passagem diferenciada, e saída a cada 20 minutos das 5:00h a 23:00h. As linhas de ônibus para Brasília também acontecem, diariamente, com 11 opções de horário.

De acordo com a administração do Terminal Rodoviária, 40% dos passageiros não embarcam na Rodoviária, pois optam por não pagar a taxa de embarque que é de R\$ 2,60. Esses passageiros embarcam em pontos espalhadas pela cidade de Anápolis. Os pontos registrados pelo Terminal Rodoviário são: Ponto da Jaiara, Ponto do Palitó (Recanto do Sol), Ponto da Praça Oeste.

Fluxos de veículos entre Anápolis/Goiânia e Brasília/Anápolis

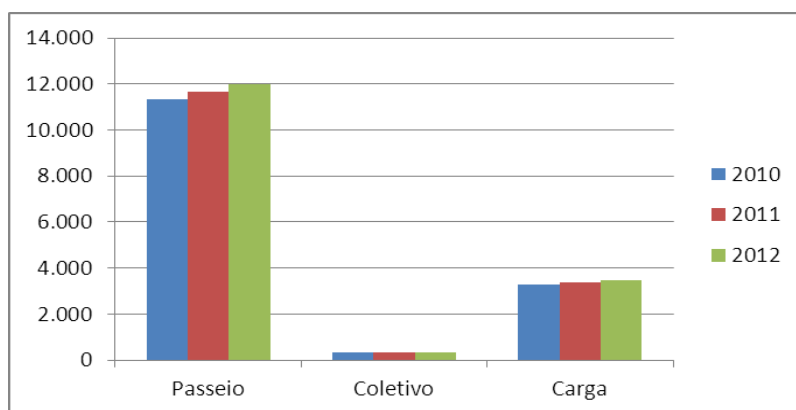
Com base nos dados coletados no DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – Regional GO/DF) o fluxo de carros de passeio em 2010, entre a capital federal Brasília e a cidade média Anápolis, chega a volume diário de 11.321 carros, com estimativas para o ano de 2012 de até 12.011 carros por dia. Em relação ao transporte coletivo, em 2010 foram registrados um volume de 316 carros diários com estimativa para 2012 de 337 carros diários. Já, em se tratando de veículos de cargas, o volume diário é de 3.267 carros por dia com estimativa para 2012 de 3.479 carros diários, como nos mostra a figura 7.

Figura 7 Fluxo diário de veículos entre Brasília/Anápolis

Ano	Volumes de Tráfego		
	Veículos - Tipo		
	Passeio	Coletivo	Carga
2010	11.321	316	3.267
2011	11.661	327	3.379
2012	12.011	337	3.479

Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – Regional GO/DF, 2011

Figura 8 gráfico do Fluxo diário de veículos entre Brasília/Anápolis



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – Regional GO/DF, 2011

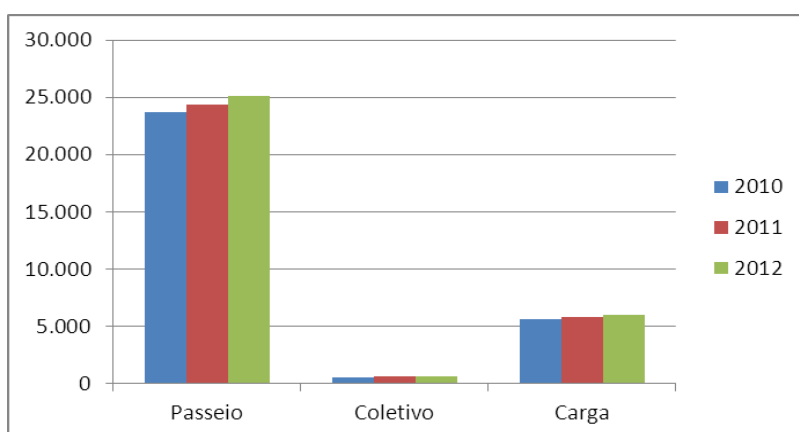
Em se tratando do fluxo entre Anápolis e Goiânia o número de veículos é maior se comparado com o fluxo entre Brasília/Anápolis no mesmo período. Em 2010, o volume de carro de passeio era de 23.665 carros, a estimativa para 2012 é de 25.107 carros. Em relação a transporte coletivo, o fluxo era de 568 veículos, com estimativa para 2012 de 603 veículos. Já com os transportes de cargas em 2010 o volume era de 5.658 veículos diários, o valor estimado para 2012 é de 6.008 veículos diariamente. Como nos mostra a figura 9.

Figura 9 Fluxo diário de veículos entre Anápolis/ Goiânia

Ano	Volumes de Tráfego		
	Veículos - Tipo		
	Passeio	Coletivo	Carga
2010	23.665	568	5.658
2011	24.376	585	5.833
2012	25.107	603	6.008

Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – Regional GO/DF, 2011

Figura 10: Fluxo diário de veículos entre Anápolis/ Goiânia



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – Regional GO/DF, 2011

Uso do transporte interestadual entre Anápolis/Goiânia e Anápolis/Brasília

Com o objetivo de caracterizar o perfil e as motivações para a circulação de usuários do transporte interestadual entre Anápolis/Goiânia e Anápolis/ Brasília foi realizada uma pesquisa de campo, na Rodoviária de Anápolis. A pesquisa foi realizada nos meses de junho e julho de 2012, com amostra definida por conveniência, considerando voluntários que consentiram em participar voluntariamente da pesquisa, com um total de 43 participantes. O instrumento de coleta de dados foi um formulário com questões fechadas contendo perguntas sobre o a origem e destino; perfil; local de moradia; motivação para a viagem; quantidade média de viagens semanais; atividade a ser desenvolvida na cidade de destino.

O perfil dos usuários participantes da pesquisa é de 47,6% solteiros, 35,7% casados, 7,1% são viúvos, 2,4% são desquitados, 7,1% são divorciados. Dos 43 participantes da pesquisa, 76,5% declaram ser naturais de Anápolis e 23,5 de Brasília. Quanto ao local de

moradia, 72,7% dos passageiros pesquisados residem em Anápolis, 15,2% residem em Goiânia e 12,1% em Brasília.

Dentre as ocupações, a que mais se destacou foi a de trabalhador autônomo, em que 40% dos passageiros praticam essa função. 20% são estudantes, 15% são do lar, 15% são funcionários públicos, 5% são comerciários e 5% são trabalhadores temporários.

Dos 43 usuários do sistema de transporte interestadual, participantes da pesquisa, 41,9 % tinham como destino Brasília, 46,5% tinham como destino Goiânia e 11,6% tinham como destino Anápolis. Essas pessoas viajam em média duas a três vezes por semana. A motivação da viagem principal é para trabalho (56,5%), 39,1% declaram viajar para atividades de lazer e 4,3% viaja a estudo. As motivações de viagem informadas pelos sujeitos da pesquisa são: trabalho, estudo, visita a familiares, busca por serviços de saúde, compras.

O maior fluxo de usuários do sistema de transporte interestadual de Anápolis são as duas capitais: Brasília e Goiânia. É grande a oferta de serviços nessas capitais como empregos, instituições de ensino, shoppings, serviços especializados de saúde entre outros. Esse fluxo contínuo evidencia a articulação dessa rede urbana e as interações espaciais cotidianas no eixo urbano Anápolis, Goiânia e Brasília.

CONCLUSÃO

As cidades do eixo urbano Goiânia/GO, Anápolis/GO e Brasília/DF tem uma dinâmica própria de áreas metropolitanas, facilitada pelas rodovias estaduais e federais que percorrem essa região. A intensificação das atividades urbanas é motivada pela oferta serviços, empregos, assistência especializada de saúde, circulação de pessoas e mercadorias entre as cidades do eixo, ou mesmo dessas cidades para outras cidades do interior de Goiás ou outros estados. Anápolis, objeto dessa pesquisa, tem um destaque por ser uma cidade média localizada no centro do país e ter sua sede entre duas regiões metropolitanas: Goiânia e Brasília. A condição de pólo industrial e por sediar empresas atacadistas e distribuidoras faz com que o fluxo de pessoas e mercadorias potencializem a economia local.

Tendo uma situação geográfica favorável, Anápolis se tornou entreposto comercial e concentra parte significativa das atividades econômicas do Estado de Goiás, o que provoca fluxos migratórios permanentes ou pendulares para a cidade. O movimento diário é também intenso, o que é comprovado pelo quantitativo de linhas de ônibus com destino para Goiânia e Brasília.

O município de Anápolis tem uma economia bem diversificada dada o quantitativo de 1.232 empresas, segundo registro da Federação das Indústrias do Estado de Goiás. A cidade possui o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), que é uma área destinada a indústrias de

médio e grande porte, onde estão instaladas as principais indústrias do Estado. Essas empresas ligam a cidade de Anápolis às demais regiões do país e até a outros países, através de uma rede que compõem uma cadeia produtiva.

A condição de cidade média se efetiva pelo quantitativo populacional, a dinâmica urbana com oferta de serviços e produtos, os fluxos migratórios e a atividade industrial presente no município. Anápolis possui importante inserção regional em função do mercado consumidor proveniente de cidades próximas, áreas rurais e até cidades mais distantes que usufruem do comércio varejista e de serviços de saúde e educação oferecidos na cidade.

Conclui-se que a cidade de Anápolis tem importância no cenário regional e nacional, tanto por ser uma cidade centenária, como por ser um entreposto comercial, se localizando estrategicamente entre duas regiões metropolitanas. A cidade é caracterizada como média que exerce uma centralidade, por polarizar serviços e produtos, possuindo boa oferta de serviços à população tanto local como de cidades vizinhas. Essa centralidade está articulada às regiões metropolitanas de Goiânia e Brasília, facilitada pela rede de comunicações que cruzam o município.

REFERÊNCIAS

ARRAIS, Tadeu Alencar. **Geografia contemporânea de Goiás**. Goiânia: Editora Vieira. 2004.

ARRAIS, Tadeu Alencar. **A região como arena política**. Goiânia: Vieira, 2007.

BARREIRA, C.M.A. **Vão do Paranã: a estruturação de uma região**. Goiânia: UFG, 2002. p. 188

BARREIRA, Aluizio Antunes. **Reconfiguração do Bairro no Espaço Urbano de Goiânia – O Caso do Setor Bela Vista**. Dissertação (mestrado em Geografia). Goiânia, 2006.

BORGES, Barsanufu Gomides. **O despertar dos dormentes**; estudo sobre a Estrada de Ferro de Goiás seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909-1922. Goiânia, Cegraf, 1990.

BRITO, Regina Maria de Faria Amaral. A evolução e produção da estrutura urbana em Anápolis (1993-2004). 2007. 192f. Dissertação (mestrado em Geografia). Instituto de Estudos Sócio-Ambientais da Universidade Federal de Goiás. 2007.

CHAUL, Nash Fayad. **A Construção de Goiânia e a transferência da capital**. Goiânia, Ed. UFG, 1988.

CHAUL, Nars Fayad. **A construção de Goiânia e a transferência da capital**. 2 ed. – 1ª Reimpr. – Goiânia: Ed. Da UFG, 2001.

- CHAVEIRO, Eguimar Felício; CALAÇA, Manoel; REZENDE, Mônica Cristina da Silva. A demografia e o território: unidades e diferencialidades In: **A dinâmica demográfica de Goiás**. Goiânia: Ellos. 2009. P. 79-119.
- DOLES, Dalísia Elizabeth Martins. **Interpretação histórica da economia goiana e posicionamento do setor agropecuário no contexto econômico e social da região**. Goiânia: Comissão Estadual de planejamento agrícola – CEPA, 1978, (mimeo).
- ESTEVAM, Luís. **O tempo da transformação**: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás. 2 Ed. – Goiânia: Ed. Da UCG, 2004.
- FREITAS, Revalino Antonio de. Anápolis: fundos públicos e expansão urbana. In TOSCHI, Mirza Seabra (org.). 100 anos Anápolis em pesquisa. Anápolis: Unievangélica, 2007;
- LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: DA SILVA, Catia Antonia; FREIRE, Désirée Guichard (Orgs.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006.
- LUZ, Janes Socorro. **A (re)produção do espaço urbano de Anápolis- GO: uma cidade média entre duas metrópoles**. 2009. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais.
- NUCADA, Miraci Kuramoto. **A trama e o drama no Entorno de Goiânia**: forças e tensões. 232 f. Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Estudos Socioambientais. Universidade Federal de Goiás, 2010.
- POLONIAL, Juscelino Martins. **Ensaio sobre a história de Anápolis**. – Goiânia: Kelps, 2011.
- SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. 4 Ed. – São Paulo: Editora de Humanismo, Ciência e Tecnologia HUCITEC Ltda, 1998.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão *et al.* **Cidades médias**: espaço em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.
- TEIXEIRA NETO, Antônio. A geografia de Anápolis na integração regional. **JORNAL “O CENTENÁRIO”**. Ano 3, n. 14, Anápolis, 2007.
- TOSCHI, Mirza Seabra (org.). **100 anos**: Anápolis em pesquisa. Anápolis: UniEVANGÉLICA, 2007.