



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
Câmpus Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e Humanidades
“Territórios e Expressões Culturais no Cerrado”

MARCELINO DE CARVALHO SANTANA

CAMINHOS ENTREPOSTOS:
O Crescimento Econômico de Anápolis/GO Sob a Ótica da Localização

Anápolis

2020

MARCELINO DE CARVALHO SANTANA

CAMINHOS ENTREPOSTOS:

O Crescimento Econômico de Anápolis/GO Sob a Ótica da Localização

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação TECCER, da Universidade Estadual de Goiás, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades na área interdisciplinar Territórios e Expressões Culturais no Cerrado, na linha de pesquisa: Dinâmicas Territoriais no Cerrado.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Joana D'arc Bardella Castro.

Anápolis

2020

MARCELINO DE CARVALHO SANTANA

CAMINHOS ENTREPOSTOS:

O Crescimento Econômico de Anápolis/GO Sob a Ótica da Localização

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação TECCER, da Universidade Estadual de Goiás, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades na área interdisciplinar Territórios e Expressões Culturais no Cerrado, na linha de pesquisa: Dinâmicas Territoriais no Cerrado.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Joana D'arc Bardella Castro.

Banca Examinadora

Prof.^a Dr.^a Joana D'arc Bardella Castro
Examinadora/PPG TECCER/UEG

Prof.^a Dr.^a Divina Aparecida Leonel Lunas
Examinadora/PPG TECCER/UEG

Prof. Dr. Mario Cesar Gomes de Castro
Examinador/Departamento de Economia/UEG CCSEH

Anápolis, ____ de _____ de 2020.

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DE DISSERTAÇÕES NA
BIBLIOTECA DIGITAL (BDTD)**

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Estadual de Goiás a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UEG), regulamentada pela Resolução, **CsA n.1087/2019** sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, para fins de leitura, impressão e/ou *download*, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

Estando ciente que o conteúdo disponibilizado é de inteira responsabilidade do autor / autora.

Dados do autor (a)

Nome Completo: **Marcelino de Carvalho Santana**

E-mail: **marcelino.carsan@gmail.com**

Dados do trabalho

Título: **CAMINHOS ENTREPOSTOS: O Crescimento Econômico de Anápolis/GO Sob a Ótica da Localização**

☒ Dissertação

Curso/Programa: **Programa de Pós-Graduação em Território e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER)**, ofertado pela Universidade Estadual de Goiás, Câmpus Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas (CCSEH).

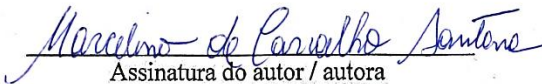
Concorda com a liberação documento?

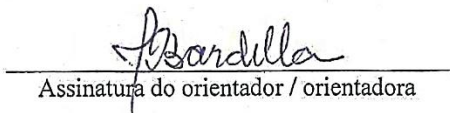
☒ SIM

☐ NÃO

Obs: Período de embargo é de um ano a partir da data de defesa

Anápolis (GO), 19/09/2020


Assinatura do autor / autora


Assinatura do orientador / orientadora

Ficha catalográfica

S232c

Santana, Marcelino de Carvalho.

Caminhos entrepostos (manuscrito): o crescimento econômico de Anápolis/GO sob a ótica da localização / Marcelino de Carvalho Santana. – 2020. 209f.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Joana D'arc Bardella Castro.

Dissertação (Mestrado em Territórios e Expressões Culturais do Cerrado). Universidade Estadual de Goiás, Campus de Ciências Socioeconômicas e Humanas, Anápolis, 2020.

Inclui bibliografia.

1. Economia regional – Anápolis (GO). 2. Crescimento econômico – Anápolis (GO). 3. Industrialização – Localização geográfica – Anápolis (GO). 4. Dissertações – TECCER – UEG/CCSEH. I. Castro, Joana D'arc Bardella. II. Título.

CDU: 330(817.3 Anápolis)(043)

Elaborado por Aparecida Marta de Jesus Fernandes
Bibliotecária/UEG/UnUCSEH
CRB1/2385



ATA DE SESSÃO PÚBLICA DE DEFESA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Aos trinta e um dias do mês de março do ano de dois mil e vinte, a partir das nove horas, realizou-se a sessão de julgamento da dissertação, por meio de videoconferência entre os componentes da banca, do discente **MARCELINO DE CARVALHO SANTANA**, intitulada **“CAMINHOS ENTREPOSTOS: O CRESCIMENTO ECONÔMICO DE ANÁPOLIS SOB A ÓTICA DA LOCALIZAÇÃO”**. A Banca Examinadora foi composta pelos seguintes Professores: Dra. Joana D'arc Bardella Castro (Orientadora), Dr. Mario Cesar Gomes de Castro (Examinador Externo) e a Dra. Divina Aparecida Leonel Lunas Lima (Examinador Interno). Os membros da banca fizeram suas observações e sugestões, as quais deverão ser consideradas pelo discente e sua orientadora. Em seguida a Banca Examinadora reuniu-se, em sessão secreta, atribuindo ao discente os seguintes resultados.

Dra. Joana D'arc Bardella Castro (Orientadora)

(X) aprovado(a) () reprovado(a).

*Assinatura *Joana D'arc Bardella*

Dr. Mario Cesar Gomes de Castro (Examinador Externo)

(X) aprovado(a) () reprovado(a).

*Assinatura *Mario Cesar Gomes de Castro*

Dra. Divina Aparecida Leonel Lunas Lima (Examinador Interno)

(X) aprovado(a) () reprovado(a).

*Assinatura *Marcelino de Carvalho Santana*

*Assinado Eletronicamente

Resultado Final: (X) aprovado(a) () reprovado(a).

Campus Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas
Av. Juscelino Kubitschek n. 146, Bairro Jundiá,
CEP: 75.110-300 Anápolis GO

(62)3328-1188
teccer@ueg.br www.ccseh.ueg.br

À minha família, aos amigos e aos excluídos da
história.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família, que me é sempre uma referência, aos amigos e às pessoas que, de forma direta e indireta, se colocam em minha lembrança, como influência de vida. À Universidade Estadual de Goiás, em especial à Unidade de Ciências Socioeconômicas e Humanas de Anápolis, a qual se tornou a minha segunda casa, se não a primeira. A todos os professores e demais profissionais envolvidos em sua gestão. Em especial, à coordenação do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e Humanidades “Territórios e Expressões Culturais no Cerrado”, à Coordenação Central de Bolsas da Universidade Estadual de Goiás e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Aos colegas de pós-graduação, pela partilha das inúmeras experiências, pelos instantes juntos, pelos diálogos e, principalmente, pela contribuição em nosso amadurecimento.

À professora Joana D’arc Bardella Castro, pela orientação e dedicação na correção, ao professor Mario Cesar Gomes de Castro, pela importância de suas ponderações, e à professora Divina Aparecida Leonel Lunas, pelas dicas e pelo incentivo de sempre. À direção do Museu Histórico de Anápolis Alderico Borges de Carvalho, ao Instituto Mauro Borges, à Associação Comercial e Industrial de Anápolis, ao Plano Diretor Municipal e, por último, a todas as pessoas que militam em favor da Memória e do Patrimônio Histórico de Anápolis.

Por último, àqueles que se mantêm firmes no desígnio e na convicção de que, somente pelo caminho da inclusão, da empatia, da reciprocidade e da busca incessante pelo saber, é possível levar adiante a missão de construir, em nós mesmos, seres humanos capazes de converter em calma os infortúnios da vida.

Meu reconhecimento a todos!

RESUMO

A presente pesquisa tem como proposta uma abordagem teórica referente à formação econômica de Anápolis, enfatizando a influência de sua localização geográfica sobre o seu crescimento. Localizada na região central de Goiás, Anápolis teve sua economia conduzida, inicialmente, pela agricultura, cujos rendimentos asseguraram a formação de suas bases produtivas, além de torná-la atrativa a outros agentes de transformação. Na medida em que os setores de sua economia foram se estruturando, em razão da incorporação desses novos agentes (migração, imigração, ferrovia, indústria etc.), foram ocorrendo alterações em suas relações em âmbito regional. Ainda na primeira metade do século XX, a agricultura, expressiva na região Centro-Sul, desde o declínio da economia aurífera, se viu potencializada com a chegada da ferrovia, a qual trouxe força de trabalho, estabeleceu novas demandas por consumo, sofisticou o sistema logístico, permitindo uma maior fluidez para a escoação de sua produção. Além de encurtar as distâncias, a ferrovia acentuou os lucros das exportações, a partir da redução dos custos com transporte, valorizou a propriedade fundiária e, por último, estabeleceu o seu multiplicador sobre as atividades econômicas urbanas. A segunda metade do século XX ficou marcada por inúmeras alterações, tanto no território, como no perfil econômico do município, numa espécie de relação de causa e efeito. No núcleo desse processo sobressaltam as emancipações de seus antigos distritos, os quais levaram consigo importantes áreas de cultivo, impossibilitando uma reorganização imediata da agricultura, que, por sua vez, se encontrava em desvantagem na disputa regional com a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG). Durante esse período, a cidade portou-se como um lugar central, frente ao polígono comercial regional, oferecendo serviços complementares e, ao mesmo tempo, auferindo condições materiais que viabilizassem a consolidação da atividade industrial em seus domínios. Conforme os documentos históricos do Governo do Estado de Goiás, a localização havia sido colocada no centro do debate, inaugurado a partir das políticas públicas de industrialização dos anos 1960. Nesse contexto, Anápolis se colocou no centro da disputa pela condição de sede da atividade industrial regional, tanto por sua localização, naturalmente privilegiada, como pelo histórico legado de sua economia sobre a antiga região do Mato Grosso de Goiás. Para melhor compreender a localização geográfica, enquanto fator de crescimento, e demonstrar a sua importância na formação e composição da economia de Anápolis, foram adotados os seguintes procedimentos: a) levantamento bibliográfico acerca da formação e a localização de Anápolis; b) levantamento de fontes documentais para respaldar a experiência histórica do município nos diferentes momentos de sua economia; c) revisão acerca da teoria da localização, desenvolvimento e crescimento regional, com ênfase para a agricultura e para a indústria; d) levantamento de dados secundários, relacionados ao desenvolvimento e crescimento do município. A somatória desses procedimentos possibilitou a identificação da presença do debate envolvendo a localização de Anápolis, em suas origens mais remotas, permitindo assim uma linearidade na análise. Além disso, foram identificados os principais entraves que haviam restringido sua economia em diferentes ocasiões, os quais estiveram igualmente relacionados à sua localização. Por último, foi possível identificar os fatores responsáveis por assegurar o seu desempenho e a sua permanência como a mais próspera cidade do interior de Goiás, desde sua emancipação até os dias atuais.

Palavras-chave: Agricultura. Crescimento Econômico. Economia Regional. Industrialização. Teoria da Localização.

ABSTRACT

This research proposes a theoretical approach regarding the economic formation of Annapolis, emphasizing the influence of its geographical location on its growth. Located in the central region of Goiás, Annapolis had its economy driven initially by agriculture, whose income ensured the formation of its productive bases, in addition to becoming attractive to other agents of transformation. As the sectors of its economy were being structured, due to the incorporation of these new agents (migration, immigration, railroad, industry, etc.), there were changes in their relations at the regional level. Still in the first half of the twentieth century, agriculture, expressive in the Center-South region, since the decline of the auriferous economy, was enhanced with the arrival of the railroad, which brought labor, established new demands for consumption, sophisticated the system logistics, allowing greater fluidity for the flow of its production. In addition to shortening the distances, the railroad accentuated the profits from exports, by reducing transportation costs, valuing land ownership and, finally, establishing its multiplier on urban economic activities. The second half of the twentieth century was marked by numerous changes, both in the territory and in the municipality's economic profile, in a kind of cause and effect relationship. At the core of this process, the emancipations of their former districts are highlighted, which took with them important areas of cultivation, preventing an immediate reorganization of agriculture, which, in turn, was at a disadvantage in the regional dispute with the Goiás National Agricultural Colony (CANG). During this period, the city behaved as a central place, facing the regional commercial polygon, offering complementary services and, at the same time, obtaining material conditions that enabled the consolidation of industrial activity in its domains. According to the documents of the Government of the State of Goiás, the location had been placed at the center of the debate, inaugurated from the public industrialization policies of the 1960s. In this context, Annapolis placed itself at the center of the dispute for the condition of seat of regional industrial activity, both for its location, naturally privileged, and for the historical legacy of its economy over the old region of Mato Grosso of Goiás. In order to better understand the geographical location, as a growth factor, and demonstrate its importance in the formation and composition of the Annapolis economy, the following procedures were adopted: a) bibliographic survey about the formation and location of Annapolis; b) survey of documentary sources to support the historical experience of the municipality at different times in its economy; c) review of the theory of location, development and regional growth, with an emphasis on agriculture and industry; d) survey of secondary data, related to the development and growth of the municipality. The sum of these procedures enabled the identification of the presence of the debate involving the location of Annapolis, in its most remote origins, thus allowing linearity in the analysis. In addition, the main obstacles that had restricted its economy on different occasions were identified, which were also related to its location. Finally, it was possible to identify the factors responsible for ensuring its performance and permanence as the most prosperous city in the interior of Goiás, from its emancipation to the present day.

Keywords: Agriculture. Economic Growth. Regional Economy. Industrialization. Location Theory.

“Para a vida de uma cidade a posição é muito mais importante do que o seu sítio.”
(Leo Waibel)

“Os eventos econômicos têm sua lógica, que todo homem prático conhece e que temos apenas de formular conscientemente com precisão.”
(Joseph A. Schumpeter)

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Polígono comercial com epicentro em Antas, Centro-Sul de Goiás, 1870 .	31
Figura 02	Largo de Santana, primeiro núcleo urbano de Anápolis, 1888 e 2015.....	36
Figura 03	Planta urbana aérea e suas projeções, Vila de Santana das Antas, 1904.....	37
Figura 04	Denominações toponímicas de Anápolis, 1819-2020	38
Figura 05	Rua dos Turcos (General Joaquim Inácio), Anápolis, 1934, 1954, 1965 e 2015	57
Figura 06	Cafezal de propriedade da família Stival, Colônia de Nova Veneza, Anápolis, década de 1920.....	62
Figura 07	Evolução das estradas de rodagem, Centro-Sul de Goiás, 1920-1949	73
Figura 08	Malha ferroviária de Araguari/MG à Anápolis/GO, 1889-1932	75
Figura 09	A ferrovia e o seu multiplicador sobre os serviços, Anápolis, décadas de 1950 e 1960	76
Figura 10	Fragmentação municipal territorial, Anápolis, 1940-2019.....	80
Figura 11	Área destinada ao Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), década de 1970	90
Figura 12	Localização, encadeamento produtivo e integração dos modais da Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG).....	99
Figura 13	O equilíbrio entre preço e custo no modelo de estado isolado	123
Figura 14	Dinâmica dos custos com transporte no modelo de estado isolado	124
Figura 15	Ponto de equilíbrio da renda em relação à distância dos mercados no modelo de estado isolado.....	126
Figura 16	Distribuição da renda no modelo clássico	130
Figura 17	Adição do mercado de Anápolis no eixo Goiânia/Anápolis/Brasília (simulação)	141
Figura 18	Triângulo locacional e triângulo de peso.....	149
Figura 19	O equilíbrio pela combinação dos triângulos de peso	151
Figura 20	Principais entroncamentos rodoviários, Anápolis, 2015	152
Figura 21	Unidades produtivas deslocadas do DAIA (Brejeiro; Novafarma), Anápolis, 2020.....	154
Figura 22	Esquema de estrutura espacial básica de Launhardt-Palander, utilizada por Isard.....	155
Figura 23	Evolução do espaço intraurbano de Anápolis, 1904-2017	163
Figura 24	Região Geográfica Imediata de Anápolis.....	167
Figura 25	Evolução financeira de Anápolis, 1898-1949.....	172
Figura 26	Municípios com maior participação relativa (%) em prestação de serviços e números de estabelecimentos comerciais em Goiás, 1950	175
Figura 27	Municípios com maior participação relativa (%) em prestação de serviços e números de estabelecimentos comerciais em Goiás, 1960	176
Figura 28	Municípios com maior participação relativa (%) em prestação de serviços	

	e números de estabelecimentos comerciais em Goiás, 1970.....	177
Figura 29	Evolução demográfica de Anápolis, 1872-2019.....	180
Figura 30	Municípios com maior participação relativa (%) em prestação de serviços e números de estabelecimentos comerciais em Goiás, 1980.....	183
Figura 31	Corredor de exportação da Ferrovia Centro-Atlântica (Estação General Xavier Curado/ desativada), Anápolis, 2014.....	187
Figura 32	Malha da ferrovia Norte-Sul (Anápolis/GO-Açailândia/MA), inauguração do trecho Anápolis, 2014.....	188

LISTA DE QUADROS

Quadro 01	Localização dos sírio-libaneses no comércio de Anápolis, 1915-1946.....	56
Quadro 02	Instrumentos legais para promoção do desenvolvimento em Goiás, 1968-1974	89
Quadro 03	Legislação da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, 2001-2011	100
Quadro 04	Comparativo teórico entre Johann Von Thünen e Alfred Weber	120
Quadro 05	Roteiro básico de atividades do Porto Seco Centro-Oeste	191

LISTA DE TABELAS

Tabela 01	Principais municípios produtores de café em Goiás, 1932.....	64
Tabela 02	Evolução da geração das Centrais Elétricas de Goiás, 1958-1971.....	83
Tabela 03	Atividade industrial, Anápolis, 1973.....	87
Tabela 04	Produto Interno Bruto mundial, 2016.....	113
Tabela 05	Produto Interno Bruto Goiás/Brasil, 2010-2017	114
Tabela 06	Variações reais anuais de ICM da agricultura (%), Goiás, 1971-1978	116
Tabela 07	Evolução financeira d Anápolis, 1898-1957	171
Tabela 08	Evolução da agricultura de Anápolis, 1974-2018	178
Tabela 09	Renda por número de pessoas em salários mínimos (R\$), Anápolis, 1991-2000	179
Tabela 10	Evolução do PIB e PIB <i>per capita</i> (R\$), Anápolis, 1999-2016.....	181
Tabela 11	Evolução do emprego por setores, Anápolis, 2000-2010.....	193
Tabela 12	Evolução do emprego formal, Anápolis, 1998-2010.....	193

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01	Participação aproximada dos sírio-libaneses nos setores da atividade econômica em Anápolis, 1903-1991	58
Gráfico 02	Volume de capital aplicado (Cr\$1.000) no comércio varejista, Anápolis/Goiânia, 1940-1960	77
Gráfico 03	Volume de capital aplicado (Cr\$1.000) no comércio atacadista, Anápolis/Goiânia, 1940-1960	78
Gráfico 04	Distribuição dos recursos (R\$ 1.000) aprovados e o número de empregos gerados pelo PRODUZIR, Microrregião de Anápolis, 2001-2011.	96
Gráfico 05	Distribuição dos recursos (R\$ 1.000) aprovados e o número de empregos gerados pelo PRODUZIR, Microrregião de Goiânia, 2001-2011.	97
Gráfico 06	Distribuição dos recursos (R\$ 1.000) aprovados e o número de empregos gerados pelo PRODUZIR, Entorno do Distrito Federal, 2001-2011.	97
Gráfico 07	Evolução do V.A. nominal do setor de indústria de Goiás, 1948-2014	115
Gráfico 08	Número de empresas no DAIA por segmento, Anápolis, 2019	145
Gráfico 09	Perfil do emprego por setores, Anápolis, 2007-2019	194

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACA	Associação Comercial de Anápolis
ACIA	Associação Comercial e Industrial de Anápolis
AIA	Associação Industrial de Anápolis
AMBEV	Companhia de Bebidas das Américas
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
ALALC	Associação Latino-Americana de Livre Comércio
ALCA	Área de Livre Comércio das Américas
APEC	Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico
ASPA	Cúpula América do Sul/Países Árabes
BEG	Banco do Estado de Goiás
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BREJEIRO	Produtos Alimentícios Orlândia S/A Comércio e Indústria
BRICS	Brazil, Russia, India, China and South Africa
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CANG	Colônia Agrícola Nacional de Goiás
CDL	Câmara de Dirigentes Lojistas
CEASA	Centro de Abastecimento Regional de Anápolis
CELG	Centrais Elétricas de Goiás
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CITAG	Cooperativa Italiana de Técnicos Agrícolas
CLT	Consolidação das Leis de Trabalho
CODECO	Comissão de Desenvolvimento do Centro-Oeste
CRA	Clube Littero-Recreativo Anapolino
DAIA	Distrito Agroindustrial de Anápolis
DAIL	Distrito Agroindustrial de Luziânia
EADI	Estação Aduaneira do Interior
EFG	Estrada de Ferro Goiás
FAIANA	Feira Agroindustrial de Anápolis
FCA	Ferrovia Centro-Atlântica
FCO	Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste
FDI	Fundo de Desenvolvimento Industrial
FEICON	Fundo de Expansão da Indústria e Comércio
FIEG	Federação das Indústrias do Estado de Goiás
FMI	Fundo Monetário Internacional
FNS	Ferrovia Norte-Sul
FOMENTAR	Fundo de Participação e Fomento à Industrialização do Estado de Goiás
FRIGOIAS	Indústria e Comércio de Carne Ltda.
GOIASINDUSTRIAL	Companhia dos Distritos Industriais de Goiás
HEG	Hospital Evangélico Goiano
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

IMB	Instituto Mauro Borges
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
NAFTA	Tratado Norte-Americano de Livre Comércio
NOVACAP	Companhia Urbanizadora da Nova Capital
PIB	Produto Interno Bruto
PLMG	Plataforma Logística Multimodal de Goiás
PDEG	Pano de Desenvolvimento do Estado de Goiás
PNB	Produto Nacional Bruto
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PRODUZIR	Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás
PSI	Processo de Substituição de Importação
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
SEGPLAN	Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento de Goiás
SENAI	Serviço Nacional da Aprendizagem Industrial
SIDRA	Sistema IBGE de Recuperação Automática
STC	Serviço Técnico do Café
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
SUDECO	Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
SULACAP	Agência Sul América de Capitalização
UE	União Europeia
UEG	Universidade Estadual de Goiás

SUMÁRIO

	CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	21
1	BREVÍSSIMO ENSAIO ACERCA DA FORMAÇÃO HISTÓRICO-ECONÔMICA DE ANÁPOLIS.....	25
1.1	A velha Santana das Antas: abundância em tempos de decadência, 1819-1907	26
1.2	A constituição da cidade: composição demográfica, migração, imigração e expansão agrícola, 1907-1935	47
1.2.1	Da mascateação aos armazéns: a desenvoltura da comunidade sírio-libanesa na expansão do comércio da “Ribeirão Preto de Goiás”	49
1.2.2	A formação da Colônia Italiana de Nova Veneza: um incremento à agricultura de exportação de Anápolis.....	60
1.2.3	A formação da Colônia Nipônica do Cerrado: outro incremento à agricultura de exportação de Anápolis.....	65
1.3	Nos trilhos da competitividade: o avizinhar de uma nova capital, 1935-1948.....	71
1.4	A longa transformação: da redução territorial à reorientação da indústria, 1948-1999.....	79
2	INTRODUÇÃO À TEORIA DA LOCALIZAÇÃO, DO DESENVOLVIMENTO E DO CRESCIMENTO REGIONAL PARA PENSAR ANÁPOLIS.....	101
2.1	A pesquisa econômica regional: enfrentamentos teóricos e metodológicos.....	102
2.2	O dilema da instabilidade econômica brasileira: retorno ao debate sobre crescimento e desenvolvimento com aplicação para Anápolis.....	108
2.3	Princípios básicos da teoria da localização e sua importância na análise econômica regional	119
2.3.1	Dinâmica agrícola: a influência dos custos de transporte na formação dos preços e a gênese da análise espacial no modelo de estado isolado.....	121
2.3.2	A localização da indústria e a importância da região econômica de Anápolis.....	136
2.3.3	O Distrito Agroindustrial de Anápolis: evolução, potencialidades e perspectivas..	142
2.4	Os triângulos locacionais e as relações de equilíbrio na atividade industrial	149
3	ESTRUTURA LOGÍSTICA E DINÂMICA ECONÔMICA EM ANÁPOLIS.....	157
3.1	A segunda expansiva do terciário e a Região Geográfica Imediata de Anápolis ...	158
3.2	O crescimento ininterrupto de Anápolis na segunda metade do século XX: os preparativos para a indústria	168
3.2.1	A segunda expansiva demográfica e o retorno da ferrovia na agenda econômica de Anápolis, 1999-2019	184
3.2.2	A estrutura alfandegária em Anápolis e os custos com transporte	189
3.3	A cidade de Anápolis nos quadros da economia global: crescimento indiscutível, desenvolvimento questionável	195
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	200

REFERÊNCIAS.....	204
FONTES CONSULTADAS	210
ENDEREÇOS ELETRÔNICOS	211

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A presente pesquisa partiu de interesses relacionados à formação histórico-econômica de Anápolis e à dinâmica de seu crescimento, trazendo, como objetivo geral, uma abordagem amparada na teoria da localização e do crescimento regional. Essa vinculação interdisciplinar emergiu, primeiramente, de nossa formação, e, num segundo instante, dos aspectos peculiares que acompanham a cidade de Anápolis desde as suas origens. Desse modo, compreende-se que, em todos os momentos de sua formação, o desempenho econômico esteve associado às relações regionais que foram se constituindo ao longo do tempo e do espaço. Não obstante, a localização é posta no centro dessas relações, tanto pelas características fitogeográficas do lugar, as quais favoreceram densamente a economia, em sua fase agrícola, como pelo seu caráter estratégico, em decorrência das estruturas materiais constituídas em seus arredores.

A partir de uma abordagem interdisciplinar, buscou-se demonstrar o nível de relação entre o crescimento econômico, alcançado pela cidade, ao longo dos anos, e os fatores que condicionaram a sua dinâmica. Para tanto, tornou-se necessário uma reconstrução do percurso histórico, na tentativa de se chegar às origens do discurso que coloca a disposição geográfica do município como fundamental para a ocupação, formação e evolução de suas atividades.

Diferente de Goiânia, que teve na função político-administrativa o seu fator inicial de crescimento, Anápolis emergiu da movimentação comercial, produzida como consequência da exaustão da atividade aurífera da antiga região de Meia Ponte. Esse fator, somado a outros elementos, sobretudo, de tradição e religiosidade, permitiu a manifestação dos primeiros ajuntamentos sobre a região de Antas, assinalada pelos viajantes do século XIX como lugar de grandes possibilidades, devido às suas características fisiográficas e climáticas.

A pesquisa parte da hipótese de que a localização, objeto central a ser estudado, não apenas havia sido fundamental para a formação de Anápolis, como também instituiu a sua acuidade ao longo das décadas seguintes, auferindo importância ao município e viabilizando funções socioeconômicas centrais, dentro do contexto regional de suas relações. No que diz respeito ao contexto nacional, a experiência histórica, de transição do modelo agroexportador para o industrial-urbano, fez com que a agricultura do Sudeste brasileiro cedesse parte de seu espaço à atividade industrial, possibilitando uma vinculação econômica, entre essa região e o município de Anápolis, através da estrada de ferro. Ao longo desse período, a cidade obteve destaque como importante núcleo cafeeiro do Centro-Oeste e como destino último da ferrovia, porém, numa restringida e desvantajosa relação de centro e periferia.

Tendo, como metodologia, a análise conjunta entre os aspectos históricos de formação e a teoria econômica, buscou-se uma reconstrução linear evolutiva da cidade, desde a sua formação, a fim de apreender os contextos em que se deram as transformações mais pertinentes, as quais definiram o seu perfil socioeconômico. Com relação ao aspecto teórico, a pesquisa orientou-se pelo método descritivo-analítico, através de uma abordagem histórico-estruturalista, tencionando descrever agentes de formação que se mantiveram ativos na trajetória do município, dirigindo os rumos de seu crescimento. As fontes antigas permitiram desvelar um modelo de sociedade, há muito ratificado na antiga região de Meia Ponte, o qual foi reproduzido por Anápolis, assim como pelas demais municipalidades vizinhas, como fator de formação política, econômica, social e cultural.

Com relação ao contexto regional, Anápolis teve sua origem atrelada ao processo de transição entre a economia aurífera e a economia agropecuária comercial, a qual resultou numa atividade agrícola intensiva sobre a região Centro-Sul. Além disso, grande parte de sua população inicial havia se deslocado de Pirenópolis e outras localidades adjacentes, sendo alguns indivíduos provenientes das famílias abastadas, fator que contribuiu diretamente na formação de clãs genealógicos, os quais se colocariam à frente da administração local por longo período. Essa forma de relação de poder, remanescente dos séculos anteriores, foi ratificada através da força do patrimonialismo, da influência política regional, por parte de alguns de seus fundadores, e, em última instância, pelo uso da intimidação.

Para iniciar o desenvolvimento, adotou-se, como recurso didático, uma periodização pautada em acontecimentos de caráter econômico. Embora, esse recurso apareça nitidamente no primeiro capítulo, ele é também recuperado para referenciar o terceiro. O primeiro período (1819-1907) abrange à ocupação, formação da sociedade, emancipação e elevação à condição de cidade. Tal reconstrução se prendeu, basicamente, ao roteiro dos primeiros viajantes que, ao passarem por Antas, descreveram a região com base na observação e na experiência. O objetivo dessa leitura foi estabelecer um elo entre os relatos referentes ao reconhecimento da região no século XIX e a exposição feita pelos autores que escreveram a história da cidade em tempos recentes. Dentre a literatura contemporânea local destacaram-se Borges (2011), Ferreira (2011), Polonial (1995; 2007), Freitas (1995), Asmar (2010; 2011), Jayme (1975) entre outros, além da consulta a fontes históricas, compostas por jornais, revistas, fotografias, documentos oficiais, boletins e outros recursos de época, com ressalvas para a utilização desse material em caráter excepcionalmente informativo.

Dando sequência à periodização, foi estabelecida uma etapa para a imigração (1907-1935), a qual contribuiu na composição demográfica e no incremento econômico. O terceiro

período (1935-1948) corresponde à chegada da ferrovia e todas as transformações ocorridas no quadro econômico regional, em virtude do crescimento exponencial de Goiânia. Durante essa fase, a economia agrícola alcançou o melhor desempenho de sua curva de crescimento, sendo sucedido por um paulatino declínio. Por conseguinte, no penúltimo período (1948-1999), que compreende, de forma integral, à segunda metade do século XX, destacam-se as transformações ocorridas internamente, as quais contribuíram por inserir Anápolis na disputa regional pela condição de sede do primeiro distrito agroindustrial de Goiás, no âmbito das políticas públicas de industrialização, iniciadas a partir da década de 1960. Por fim, o último período refere-se aos anos 2000, ou seja, o contexto recente, não apresentando nenhuma conotação especial que não se relacione ao crescimento da cidade.

O trabalho foi organizado em três capítulos, não incluindo as considerações iniciais e finais. Na intenção de adentrar ao assunto relacionado à cidade de Anápolis, optou-se pela abordagem referente à localização, composição demográfica e aspectos socioeconômicos, tanto em perspectiva histórica como em discussão teórica. Logo na sequência, a discussão se detém aos aspectos teóricos do tema, onde é feita uma introdução à teoria da localização, do crescimento regional e de outras teorias consideradas como essenciais para o entendimento da economia de modo geral. Com base no arcabouço teórico, é retomado o assunto envolvendo o crescimento econômico da cidade, porém, dentro de um contexto atual, relacionando as principais transformações do quadro econômico à experiência histórica passada.

No primeiro capítulo, parte-se do pressuposto de que a região de Antas, assim como a de Bonfim, Santa Luzia, Santa Cruz entre outras, correspondia a uma extensão da atividade econômica das Minas de Nossa Senhora do Rosário Meia Ponte (Pirenópolis). De modo que, a nossa reconstrução do passado, cuja intenção foi substituir a causalidade pela ideia de “região complementar”, propõe um recuo temporal em relação à narrativa mítico-religiosa vigente. Embora indispensável para a compreensão parcial de sua ocupação, a interpretação mítico-religiosa corresponde a uma das vertentes possíveis, beneficiada pela presença maciça de relatos, documentos e testemunhos. Em contrapartida, os relatos anteriores a essa narrativa oficial, os quais são datados a partir de 1819, se viram prejudicados, tanto pela escassez de informações específicas como pelo distanciamento cronológico entre um autor e outro, o que acaba por produzir lacunas, sobre as quais, pouco ou nada se sabe.

No segundo capítulo foram discutidos os aspectos teóricos e metodológicos da ciência econômica, voltados para um estudo relacionado ao desenvolvimento das regiões. Entendendo que as transformações nas estruturas produtivas elencaram novos arranjos à economia de Anápolis, busca-se relacionar o desenvolvimento da cidade com os modelos propostos pela

ciência econômica regional. Trata-se de um capítulo teórico, onde são abordadas algumas das doutrinas da localização, do desenvolvimento e do crescimento, a fim de entender os fluxos e a dinâmica estabelecida em decorrência da localização. Considera-se como sendo pertinentes, a essa abordagem, as temáticas que compõem o arcabouço da teoria da localização devido às variáveis alistadas, as quais se mostram arraigadas à realidade socioeconômica de Anápolis. Nesse aspecto, a revisão bibliográfica, proposta sobre diferentes tipos de abordagens, buscou responder às transformações, ocorridas ao longo da formação do município, assim como as suas funções, em virtude das especializações adquiridas ao longo desse processo.

No último capítulo foram utilizados alguns recursos da ciência econômica, as quais visaram produzir uma análise dos dados recentes do município. Embora sempre constante no seu crescimento, a capacidade de polarização de Anápolis somente deve ser comentada a partir da efetivação da atividade industrial, isto é, dentro de um contexto recente, dado o baixo dinamismo do setor primário. Nesse sentido, se fez indispensável uma avaliação dos efeitos da atividade industrial sobre os indicadores socioeconômicos do município, a fim de auferir um mínimo de conteúdo científico ao argumento sobre a localização estratégica.

Ainda que, considerada um fator constante, a localização carece de uma abordagem dentro de um contexto, no qual, a economia de Anápolis apresente um maior dinamismo. Essa condição justifica a necessidade de uma abordagem da transição de seu perfil econômico, haja vista que a agricultura não detém capacidade de estímulo tal como a indústria. No caso de Anápolis, assim como de outras cidades alcançadas pela estrada de ferro, a própria ferrovia é considerada como um signo da indústria, estendido do centro para o interior do Brasil. Partindo desse pressuposto, torna-se possível compreender a sua capacidade de dinamização dos setores da economia, conforme se verificou no comércio e nos serviços do município. Outro aspecto da ferrovia é observado em sua capacidade de aglomeração, fato que justifica a nossa insistência pela função regional de Anápolis, enquanto destino final da mesma. Essa condição expandiu o terciário, instituiu um multiplicador no setor de transporte, abrindo mercado para empresas de logística e viação, além de estimular os serviços de beneficiamento e comércio de grãos, incluindo as demandas de outros estados.

Assim sendo, nossa pesquisa teve como objetivo central, uma análise do crescimento econômico de Anápolis, tendo a localização como fator determinante. Ainda que se tenha recorrido ao levantamento de variáveis ligadas a um setor e outro, não se trata de uma análise setorial, mas sim do próprio crescimento, enquanto campo para uma abordagem econômica que, condicionado a um dado real e irrevogável, a saber, a localização, se mostrou estável e contínuo ao longo de toda a história do município.

1. BREVÍSSIMO ENSAIO ACERCA DA FORMAÇÃO HISTÓRICO-ECONÔMICA DE ANÁPOLIS

Este capítulo destina-se a remontar parte da história de Anápolis, não objetivando refazer esse percurso com todos os seus pormenores, mas, ressaltando os principais momentos que condicionaram sua formação histórico-econômica. Buscou-se construir uma narrativa que concebesse a fundação oficial como sequência da história econômica regional, na qual Santana das Antas se esvai da condição de coadjuvante para se tornar um forte “ator social” no processo de desenvolvimento da região Centro-Sul de Goiás. É a partir da ideia de um processo contínuo, em constante alteração, que se justifica uma introdução amparada no período referente aos relatos dos primeiros viajantes, na qual a região de Antas é descrita, não somente como localidade próspera, mas também, como lugar de grandes potencialidades, as quais se ratificariam num futuro muito próximo do tempo em que escreveram esses autores.

Devido à carência de informações sobre a região de Antas¹, entre 1819 e 1870, período inaugurado com o primeiro relato sobre a região e finalizado com a publicação do termo de doação das terras para a construção da Capela em Louvor a Nossa Senhora de Santana (Sant’Anna), estabeleceu-se pontos comuns entre Saint-Hilaire (1817), Cunha Mattos (1836) e Castelnau (1849). O diálogo entre esses viajantes visou confirmar uma possível construção narrativa ao recorte temporal, completando as lacunas existentes na intermitência do relato de cada um deles. Entre os pontos comuns observados, destacou-se a caracterização de um lugar, cujos aspectos naturais, como o clima, a vegetação, o relevo e, sobretudo, a qualidade do solo, causavam grande entusiasmo, em quem observava, ao passo que revelavam um cenário ideal para o repouso dos viajantes lançados na aventura de desbravar o Brasil.

Foram essas as características que objetivaram a ocupação inicial, as quais permitiram, num primeiro momento, remover da localização geográfica o termo “estratégico” e substituí-lo por “privilegiado”. Há que se dizer ainda que, as circunstâncias históricas, em que a região de Antas se viu imersa, contribuíram para a evolução de uma cidade situada em uma localidade de grande prestígio econômico e social para Goiás, em relação ao referido período. Não bastasse isso, essa região é também servida por extraordinária topografia, vegetação e clima, numa combinação dificilmente registrada em outro lugar.

¹ No decorrer da redação, utiliza-se a denominação de “Antas” para descrever, de modo geral, a região referida pelos viajantes e que consta na cartografia goiana do século XIX. Quando referido o período entre 1870 a 1907, utiliza-se “Santana das Antas” (Sant’Anna), que é a denominação que acompanha os topônimos do período (capela, freguesia e vila). A denominação de “Anápolis” é utilizada para a cidade, a partir de 1907, ou quando se referir a Anápolis de modo generalizante, ex.: “a história de Anápolis” ou “a formação de Anápolis”.

Desse modo, inicia-se essa escrita, considerando a região de Antas como parte de um processo maior de superação da ameaçadora imagem do atraso, a qual havia sido inaugurada com o declínio da mineração na antiga região de Meia Ponte². Esse movimento é interpolado por uma evolução prodigiosa, a qual legou à cidade a função de destino final de uma das primeiras etapas do longo processo de incorporação das fronteiras pelo interior do Brasil.

1.1 A velha Santana das Antas: abundância em tempos de decadência, 1819-1907

Pensar a cidade de Anápolis, a partir da perspectiva econômica, é pensá-la em sua integridade, uma vez que o apelo econômico já se revelava nas raízes de sua fundação. Desde a sua origem, Anápolis sagrou a agricultura como o caminho a ser trilhado, na tentativa de reversão do controverso quadro de “decadência”, inaugurado com a escassez das lavras auríferas das Minas de Nossa Senhora do Rosário Meia Ponte. Bertran (1978) relaciona esse momento com a consolidação da vida urbana em Goiás, representada, principalmente, pelo crescimento do comércio e das atividades correlacionadas. Não obstante, esse crescimento foi seguido por uma evasão demográfica, referente à migração de parte da população urbana da antiga Capitania para as áreas rurais, devido à atividade agropecuária crescente.

De acordo com Borges (2011), o esgotamento das lavras da região Meia Ponte se deu em escala, alastrando-se por Santa Luzia, Corumbá, Bonfim, Santa Cruz, Anicuns, Vila Boa, Córrego de Jaraguá e Pirenópolis. De modo que, estando a região de Antas localizada entre os principais núcleos hegemônicos³ da região Centro-Sul da antiga Capitania, é notável que a mesma tenha se tornado palco da inquietação dos mercadores e rota dos tropeiros, que por ela se ataviavam em busca de melhores proventos. Essa etapa do processo de povoamento da região ocorreu ao longo de grande parte do século XIX, tendo o seu desfecho entre 1870 e 1871, quando foi inaugurada a Capela em invocação a Nossa Senhora de Santana, edificada sobre o Largo de Santana, às margens do ribeirão das Antas (FERREIRA, 2011).

² Não confundir com a atual microrregião de Meia Ponte, ao sul do estado de Goiás. Trata-se da antiga região correspondente ao Centro-Sul (atual Centro Goiano), a qual foi dominada por Pirenópolis entre os séculos XVIII e XIX. Os limites geográficos da Capitania de Goiás não estavam estabelecidos durante a segunda metade do século XVIII. Portanto, os arraiais ou julgados eram tidos como núcleos “regionalizantes” ou delimitadores do território durante esse período. Ver: BERTRAN, 1978, p. 23-39.

³ Trata-se de Vila Boa (Goiás), Meia Ponte (Pirenópolis), Santa Luzia (Luziânia), Corumbá e Bonfim (Silvânia), sendo as três últimas consideradas núcleos menores. São considerados núcleos importantes da atividade mineradora de Goiás, aqueles que, durante o período aurífero, desenvolveram as três etapas da extração do ouro, isto é, a fase errática da garimpagem com bateia, a fase de desmonte de tabuleiros ribeirinhos e grupiaras e a fase de talho nas montanhas e formação de túneis. Oficialmente, as regiões que desenvolveram as três fases completas foram Pilar, Santa Cruz, Vila Boa, Cavalcante e Meia Ponte, todos os demais desenvolveram essas técnicas de forma parcial. *Ibid.*, p. 29-30.

De modo geral, os registros mais antigos que, pela primeira vez mencionaram a região de Antas, são encontrados nos itinerários dos viajantes naturalistas do século XIX, os quais reconheceram a paisagem e suas características climáticas. Entre os mais importantes desses relatos, destaca-se o do cientista e botânico francês Auguste de Saint-Hilaire (1779-1853), datado de 1819, ano em que este esteve hospedado em uma Fazenda em Antas, conforme ele próprio testifica. Em seu breve comentário, referente à estadia, Saint-Hilaire (1975) fala da fazenda que acomodava um engenho de açúcar⁴ localizado às margens do ribeirão das Antas.

É provável que o trabalho desenvolvido no engenho mencionado confluísse para uma relação de complementaridade econômica em relação às atividades desenvolvidas na região de Meia Ponte, devido ao gradativo declínio da produtividade nas minas, registrado por alguns autores, e à dificuldade de deslocamento de mão de obra escrava, tanto pela distância como por outras condições impostas pela própria natureza. No que diz respeito ao processo de deslocamento, a pecuária serviu de mecanismo de penetração do território goiano, uma vez que os rebanhos eram conduzidos para as áreas de campos fartos, a fim de serem engordados e, em seguida, negociados junto às regiões de intenso comércio, como no caso da Comarca de São João del-Rei em Minas Gerais (SAINT-HILAIRE, 1975).

Entretanto, a escassez de informação, referente à pecuária na região de Antas, impede a afirmação de que esse mecanismo tenha sido nela reproduzido. Por outro lado, o que se tem como certo, desde 1870, quando se inicia a narrativa oficial de sua formação, é a presença de uma ressaltada agricultura de gêneros diversos (fumo, café, cana-de-açúcar etc.) abrangendo grande parte de seu território, sendo alguns destinados à exportação⁵. Alves (2011), citando um documento oficial do Conselho Municipal de Santana das Antas, de 1893, faz menção da presença desses cultivos às proximidades da vila, como se a mesma estivesse circundada por lavouras. Desse modo, entende-se que a expansão urbana foi, paulatinamente, deslocando a agricultura para regiões distantes da sede administrativa, tal como se observou no decorrer da formação das colônias agrícolas dos distritos de Capivara (Nerópolis) e de Nova Veneza.

⁴ Geralmente o termo “engenho de açúcar” é utilizado na designação toponímica de um lugar, conforme as relações nele estabelecidas. Desse modo, o engenho de açúcar corresponderia a uma estrutura privada que incluía não apenas o artefato de moenda, isto é, o engenho propriamente dito, mas também a sede da fazenda (casa grande), a senzala, a capela, as culturas cultivadas (os canaviais) e um pequeno estabelecimento comercial. Para tanto, a utilização do termo, por Saint-Hilaire, deixa claro o entendimento do autor de que as atividades executadas fora do núcleo das Minas de Nossa Senhora do Rosário Meia Ponte correspondiam a desdobramentos da atividade dominante, isto é, a mineração, por isso ele considera Meia Ponte como ponto de orientação ao se referir às demais localidades. Neste caso, recomenda-se utilizar o termo “engenho” ou “engenho de cana”, designando a matéria-prima transformada no mesmo. Ver: SAINT-HILAIRE, 1975, p. 102.

⁵ A expressão “exportação”, para esse período, refere-se ao abastecimento de outras regiões com os respectivos produtos relacionados. Os registros mais antigos de exportação do café goiano datam de 1919, sendo difícil a comprovação de exportação internacional antes disso. No caso do café anapolino não há registro de exportação para outros países. Ver: A INFORMAÇÃO GOIANA; 1932; CHAUL, 1997, p. 99.

Por conseguinte, os tropeiros que passavam pela região de Antas, na maioria das vezes, praticavam o comércio de artefatos de couro, de artigo para caça e de gado vivo, o que pressupõe que a região já se encontrava provida de uma população considerável, caso contrário, não faria sentido a presença desses negociantes no referido lugar:

Foi nesse galpão que encontrei os mercadores de Araxá a que já me referi ligeiramente em outro relato. Eles percorriam as fazendas levando cobertores, chumbo para caça e outros artigos, que trocavam por bois. O gado assim adquirido era posto a engordar nas excelentes pastagens de sua terra e depois vendido aos mercadores da Comarca de São João del-Rei, os quais, como já foi explicado em outro relato, vão todos os anos comprar boi no distrito de Araxá (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 102).

Nesse período, muitos produtos da terra eram comercializados por caixeiros viajantes, que partiam de Meia Ponte em direção aos centros mais desenvolvidos, dotados de produtos como fumo, aguardente, derivados do leite etc. (FERREIRA, 2011). Esse tipo de atividade se prolongou durante os primeiros anos de Santana das Antas, com destaque para o comércio de porta em porta, praticado pelos imigrantes sírio-libaneses e que serviu de referência para a consolidação do comércio convencional. (ASMAR, 2010), (ARIMATHEA; CURY, 2009).

Na sequência do relato de Saint-Hilaire, aparece o itinerário do militar luso-brasileiro Raimundo José de Cunha Mattos (1776-1839), descrito entre 1823 e 1826, o qual fornece outro importante registro relacionado à região de Antas. Em seu roteiro, desenvolvido durante duas viagens que se iniciaram no Rio de Janeiro em direção ao norte do Brasil, Cunha Mattos, da mesma forma com que fez Saint-Hilaire, anteriormente, foi acolhido em uma fazenda situada em um engenho localizado na região de Antas.

Engenho das Antas, quatro léguas, 17 de agosto, domingo, saí de casa do Capitão Abrantes às 3 horas da manhã; passei os córregos do Carneiro, e Lageas sem ponte; o ribeirão da Forquilha ou braço do Capivari, e o dos Anicuns ramo da Forquilha, os quais unidos entram no Capivari, e este no Corumbá, e cheguei à ponte do Capetinga às 6 horas e 15 minutos. Neste lugar se cruza a Estrada de Meia Ponte com a que eu segui para Goiás no dia 8 de Junho. Da Capetinga continuei a marcha até ao Engenho das Antas do Tenente Borges, onde havia pernoitado no dia 7 de junho passado. Os ribeirões do Capivari, Forquilha e Antas nascem a pouco mais de três léguas dos lugares em que os atravessei (CUNHA MATTOS, 1836, p. 155 e 156).

A evidência de que se tratava da região abordada, encontrar-se-á na descrição do autor acerca dos três ribeirões situados às proximidades de Antas, a saber, Capivari⁶, Forquilha⁷ e

⁶ Às suas margens se formaria o Povoado de Capivara, que se tornaria a Colônia do Cerrado (Nerópolis).

Antas. Conforme o autor, a distância percorrida, da Fazenda localizada em Antas, até a região de Bonfim (Silvânia), correspondia há quatro léguas (26,4 km), de onde ele saiu em marcha pelo início da madrugada, partindo com seus homens da Fazenda de São João das Antas rumo ao Arraial do Bonfim e chegando às 17 horas ao destino almejado. Com base nos comentários de Cunha Mattos, a respeito da distância entre Anápolis e Bonfim, assim como na observação da cartografia do período, que considera os territórios em sua integridade, certifica-se de que se tratava de Antas, a região por ele mencionada.

Observa-se, no trecho do relato de Cunha Mattos (1836), a mesma descrição feita, na sequência, por Castelnau (1849), entre o córrego Capivari e o ribeirão homônimo. O primeiro refere-se ao curso que corta a região, onde se constituiria um dos distritos⁸ de Santana das Antas, correspondente ao atual município de Nerópolis. Com relação ao ribeirão Capivari, os dois viajantes confirmaram se tratar de um afluente do rio Corumbá, o qual deságua em direção à Província do Rio Grande do Sul. Embora estivesse atento às espécies vegetais, como interesse de seus registros, Saint-Hilaire (1975), não deixou de notar a constância de córregos, rios e ribeirões denominados de Capivari (Capivary), por entre as províncias do Rio Grande do Sul, São Paulo, Santa Catarina, Minas Gerais e Goiás. Todavia, somente em Antas se ratificou a presença dos ribeirões Capivari, Forquilha e Antas, reunidos num mesmo espaço.

Por último, o relato do Conde de Castelnau⁹ (1810-1880) é basicamente constituído de descrições presentes tanto em Saint-Hilaire como em Cunha Mattos. Conforme expôs, não houve recepção de sua comitiva, por parte de nenhum proprietário da fazenda¹⁰, antes, tiveram que pernoitar ao ar livre, para que na manhã seguinte, isto é, do dia 17 de março de 1844, pudessem atravessar o ribeirão chamado de Antas, situado na região de mesmo nome.

Ao raiar o dia nos achávamos numa formosa paragem, cheia de agradável vegetação, onde se viam tucanos em grande número, refugiados nas árvores. Nossos companheiros gastaram todo o dia, em percorrer o campo, à procura da estrada, surpreendendo-os assim a noite. Os guias tinham perdido o caminho e não houve outro remédio senão acamparmos ao ar livre, num lugar próximo das cabeceiras de vários córregos, afluentes do Corumbá, que vai se reunir no rio Grande do Sul (CASTELNAU, 1949. p. 216).

⁷ Forquilha se refere à região às margens do Piancó, a qual faz divisa com Corumbá. O tráfego de tropeiros por essas regiões à margem desses córregos e ribeirões se deve ao fato destes lugares oferecerem descanso e frescor para as cansativas viagens sob o sol do Cerrado. Ver: BORGES, 2011, p. 35.

⁸ Nos tempos da Vila, a lei nº 45 de 1904 dividiu o território em quatro distritos: Santana das Antas (primeiro núcleo urbano), Capivara (Campo Alegre, Cerrado, Nerópolis), Boa Vista de Traíras (Aracati; Souzaânia) e Santa Bárbara da Cachoeira (Colônia de Nova Veneza, Goianás, Nova Veneza). Ver: ASMAR, 2011, p. 49.

⁹ François Louis Nompur de Caumont Laporte, naturalista inglês que esteve a serviço da França. Sua expedição científica pela América, na qual cruzou o Peru e o Brasil pelo rio Amazonas, ocorreu entre 1843 e 1847.

¹⁰ Embora Saint-Hilaire tenha se referido ao lugar, onde ele ficou hospedado, apenas como Fazenda das Antas, ou seja, localizada na região de Antas, o cenário descrito por Castelnau induz a afirmação de que se tratava do mesmo lugar, principalmente pela presença do engenho de açúcar e pela proximidade com o ribeirão das Antas.

A “formosa paragem”, de que fala o Conde de Castelnau, refere-se à região de Antas, tendo como pista a própria paisagem descrita, permeada por formações florestais, também conhecidas como “matas de interflúvio”, as quais são típicas da Zona Fisiográfica do Mato Grosso de Goiás¹¹ (PELÁ; CASTILHO, 2010). Na sequência, o autor descreve o curso do ribeirão das Antas, localizado às cabeceiras do Corumbá, que, junto com outros afluentes, corre para o Rio Grande do Sul, compondo assim a Bacia da Platina. Observa-se nesse trecho uma incrível habilidade de orientação espacial, por parte desses viajantes, tanto no que diz respeito ao direcionamento, dado pelos fluxos fluviais e seus destinos, como pela precisão hemisférica, amparada pela utilização de uma simples bússola magnética.

Forquilha, aonde a comitiva chegou depois de uma marcha de quatro léguas, é simplesmente um rancho ordinário, com três ou quatro casinhas em volta. Tiveram aí os companheiros uma boa ceia de feijão preto; mas padeceram muito frio durante a noite. A estrada por eles percorrida era formada de itacolomito com o aspecto de quartzo. As rochas deste gênero encontradas depois contêm maior quantidade de mica. É preciso não confundir o rio Capivari, de que há pouco falamos, com um outro do mesmo nome, que tínhamos deixado à nossa direita; este é maior e corre para o rio Corumbá (CASTELNAU, 1949. p. 216).

Mais uma vez a região de Forquilha é referida, desta vez por Castelnau (1949), que a situou às margens do Piancó, no limite de Corumbá, tal como havia feito Cunha Mattos (1836) anteriormente. Castelnau (1949) adverte para que não se confunda o rio Capivari, o qual margeava os arredores do povoado de Capivara, com o afluente homônimo, o qual a comitiva havia avistado anteriormente, isto é, à direita do percurso trilhado. Esse detalhe é de grande valor, pois faz alusão à passagem dessa expedição pelo povoado de Capivara, o qual é caracterizado como um “rancho ordinário composto por três ou quatro casinhas”. Por último, o caminho tomado pela comitiva do Conde de Castelnau em direção ao Norte, avistando adiante a Serra dos Pirineus, imprime uma grande margem de evidência de que Antas havia sido o “ponto de partida” para essa nova etapa da empreitada. Conforme um dos documentos oficiais do Conselho Municipal de Santana das Antas¹², a Serra dos Pirineus era, de fato, avistada a uma distância de 6 km da região onde se fundou o primeiro núcleo urbano da vila.

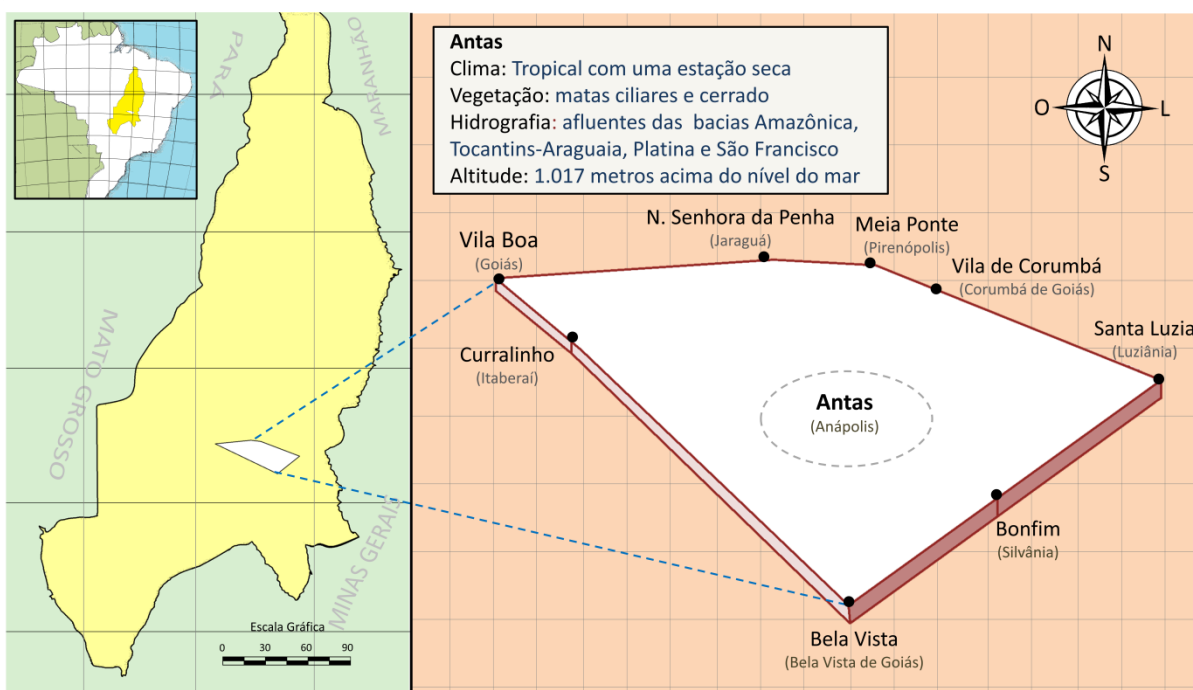
Essa passagem, de relance, pelos primeiros apontamentos referentes à região de Antas, buscou revelar que, desde as suas origens, Anápolis atraía olhares empreendedores em direção

¹¹ Alcinha atribuída a Saint-Hilaire e recuperada pelo geógrafo Speridião Faissol (1923-1997) no século XX.

¹² Informação colhida do documento oficial do Conselho Municipal de Santana das Antas de 1983, denominado “Resposta ao Questionário do Senhor Alfredo Moreira Pinto, Enviado ao Conselho Municipal desta Vila por Intermédio do Exmo. Sr. Ten. Cel. Antônio José Caiado, Digníssimo 1º Vice-Presidente deste Estado”. Ver: ALVES, 2011, p. 53.

às suas promissoras terras. Com o declínio das lavras de ouro, a região Centro-Sul se tornou intensamente agitada, em função da presença de mercadores e tropeiros, aglomerados em seus domínios em busca de novos negócios. Esse processo consolidou um importante polígono comercial em torno de Antas, formado por Nossa Senhora da Penha (Jaraguá) ao norte, em relação à região central, Meia Ponte, Vila de Corumbá e Santa Luzia ao leste, a capital Vila Boa e Curralinho (Itaberaí) ao noroeste e Bela Vista e Bonfim ao sul. Apresentando essa disposição espacial central, Antas tornou-se um entreposto comercial da região Centro-Sul da Província de Goiás, função essa que se alteraria com o passar do tempo (ver figura 01).

Figura 01 – Polígono comercial com epicentro em Antas, Centro-Sul de Goiás, 1870



Fonte: Elaboração própria (2019), inspirado nos itinerários de Saint-Hilaire (1819), Cunha Mattos (1836) e Castelnau (1849).

Apesar de não se encontrar inserida na economia aurífera, como núcleo de extração, mas, apenas como região de atividade complementar, os relatórios dos viajantes revelam ter ocorrido deslocamento de mão de obra de núcleos vizinhos para incrementar as atividades ligadas aos engenhos situados em Antas. Desse modo, ainda que os 249 engenhos de açúcar, registrados pelo Conde de Castelnau, referentes ao ano de 1828, tenham representado uma atividade secundária, frente ao contexto econômico regional dos séculos XVIII e XIX, eles haviam sido de grande relevância ao longo do processo de transição da sociedade mineradora para a sociedade agropastoril em Goiás (BERTRAN, 1978).

Com relação à ocupação inicial de Antas, ocorrida na primeira metade do século XIX, dois fatores se destacam como atrativos. Em primeiro lugar, a abundância de seus campos, favorável à engorda de rebanhos, e, em segundo lugar, a já mencionada fertilidade de seu solo, ideal para quase todos os gêneros agricultáveis. Não há dúvida de que esses foram os grandes motivadores que fizeram com que as atividades econômicas de Meia Ponte e Jaraguá se desarticulassem em direção ao seu território. Não obstante, a própria localização da região representava um ponto de convergência para o estabelecimento de relações comerciais entre, pelo menos, quatro dos importantes núcleos auríferos do período, a saber, Vila Boa, Meia Ponte, Santa Luzia e Bonfim, conforme se observou na figura 01.

A relação do desenvolvimento de Anápolis, a partir de sua dinâmica locacional, é vista com fator elementar para se compreender os mecanismos de crescimento da cidade ao longo de sua história. Para tanto, a dinâmica referida está relacionada à localização, em decorrência de sua capacidade de aglomeração, haja vista que, de modo geral, a agricultura rudimentar não apresenta tais características. De acordo com Santos (2002), a tendência da ocupação do espaço é fazer como que as suas principais linhas de força se reproduzam. Conforme sugere o próprio termo “entrepasto comercial”, as linhas de força que conduziram a ocupação de Antas estiveram, desde o início, ligadas ao comércio praticado na região (POLONIAL, 2011).

Entretanto, Bertran (1978) observa que, pelo fato de ser inicialmente “despossuída” de região, foi através da agricultura que Anápolis edificou suas bases materiais fundamentais. Se comparada com Meia Ponte do século XIX, Anápolis estaria provida de vantagens, com relação, não apenas à agricultura, mas também ao comércio. Esses fatores viabilizaram uma interdependência circular entre agricultura e comércio, sendo a primeira potencializada pelos fatores internos, aqui já elencados, enquanto que o segundo se estruturou com base em fatores externos, a saber, as aglomerações de tropeiros, que passavam com frequência pela região em busca de negócios, e de migrantes e imigrantes à procura de residência e ocupação.

No que diz respeito ao povoamento, observa-se que este se processou aos moldes de uma colonização propriamente dita, isto é, por migrantes que se estabeleceram junto às áreas vazias da região de Meia Ponte. Entre os primeiros vultos que se menciona, ao longo do desse período, encontra-se a figura de Manuel Rodrigues dos Santos, que, de acordo com a tradicional narrativa, era proprietário de uma fazenda na região, onde, desde 1833, costumava reunir fiéis em novenas em Louvor a Nossa Senhora Santana. Por volta de 1850, a região, na qual se encontrava a sua propriedade, já contava com aproximadamente quinze residências habitadas (IMAGEM ATUAL, 1993). Em determinadas variações dessa narrativa, Manuel Rodrigues dos Santos teria sido um dos doadores das terras, onde foi construída a Capela em

Louvor à Santana das Antas. Contudo, no documento original consta Manuel “Roiz” dos Santos, e não “Rodrigues”, detalhe este que restringe qualquer afirmativa.

Oficialmente, a primeira família deslocada das regiões circunvizinhas, a fim de residir em Antas, havia sido a de Gomes de Souza Ramos, que teria partido de Bonfim rumo à região em 1870. Alves (2014), baseando-se em documentos oficiais do Conselho Municipal de Santana das Antas, questiona essa afirmação de que Gomes de Souza Ramos tenha realmente vindo de Bonfim para Antas em 1870. O documento mostra que, até 1869, o pioneiro de Anápolis residia em Jaraguá. De modo que, seria quase inconcebível que Gomes de Souza Ramos tivesse se transferido, juntamente com sua família, de Jaraguá para Bonfim e, em seguida, de Bonfim para Antas, em um tão curto espaço de tempo. O conteúdo descreve ainda que a motivação para a mudança dessa família esteve diretamente relacionada à fertilidade do solo da região e não à questão religiosa, conforme estabelece a narrativa tradicional. Desse modo, entende-se que a ocupação da região de Antas, analisada de forma mais abrangente, se deu em torno de interesses de natureza prioritariamente econômica.

De acordo com as fontes documentais, as terras destinadas à formação de Santana das Antas haviam sido fruto de doação, segundo consta no termo de doação de 25 de abril de 1870, considerado o mais antigo documento oficial de Anápolis, assinado por Camilo Mendes de Moraes, um dos lavradores que detinha posse sobre a região localizada às margens do ribeirão das Antas. Pelo fato de ser o único alfabetizado, Camilo foi também o único assinante do referido documento, o qual foi confirmado pelos demais proprietários (BORGES, 2011).

Pode-se dizer que a doação do terreno implica numa evidência da ocupação que já vinha ocorrendo antes da narrativa oficial, perpetrada com base na emissão do documento.

“Dizemos nós, abaixo assinado que entre os bens que possuímos livre e desembargados, como bem uma parte de terras que temos a beira do rio das Antas que divide pelo veio d’água acima com os Nunes, e por estra, digo, para baixo pela estrada para o campo como o Catingueiro. Damos de nossa livre vontade para Nossa Senhora Sant’Anna e por haveremos dado mandamos passar esse título que ficara pertencendo, de hoje em diante, a essa Santa e, por haveremos dado, mandamos este. Sítio do Monjolo, 25 de abril de 1870. A rogo de Joaquim Rodrigues dos Santos – Elias Gomes da Paixão,; a rogo de Inácio José de Souza – João Gomes de Moraes; a rogo de Manuel Roiz dos Santos: - Damião Alves Peixoto; Camilo Mendes de Moraes; a rogo de Pedro Roiz dos Santos – Joaquim Inácio de Godoi.” (TERMO DE DOAÇÃO, 1870, *apud* FERREIRA, 2011, p. 19).

Não se sabe exatamente as motivações que levaram os proprietários a doar as terras denominadas de Sítio do Monjolo. Contudo, o que se pode verificar, com base do termo de doação, é que se tratava de uma oferta coletiva e espontânea. De acordo com Bertran (1978),

grande parte das ocupações em Goiás, ao longo do século XIX, se deu por concessões de terras, procedimento recorrente ao longo de sua formação econômica. Nesse processo, muitos indivíduos se apropriaram de terrenos, sobre os quais não detinham condições de cultivo. Esse fenômeno acabava por induzir ao abandono ou à subutilização dessas áreas como pastos para a prática da pecuária rudimentar, comum na região Norte de Goiás (COSTA, 1987).

Bertran (1978) chama a atenção para o fato de que, desde 1854, vigorava em Goiás o registro paroquial como instrumento precário de cadastramento fundiário. De acordo com Alves (2014), durante esse período, a Igreja Católica esteve aliada ao Império através das relações de “padroado”¹³. Grosso modo, essa estratégia tencionava o abrandamento da Lei de Terras de 1850, tendo em vista que, a partir da doação de uma propriedade, praticada por um devoto, em louvor a um determinado ídolo, as autoridades eclesiásticas, juntamente com as políticas, autorizavam o culto e reconheciam a legitimidade da localidade em questão.

Por sua vez, o reconhecimento de uma comunidade rural, tal qual a que se tinha em Antas, requereria que esta detivesse certo número de indivíduos. Conforme o recenseamento demográfico oficial para a época, a população que se formou em Antas, entre os anos de 1870 e 1873, era de aproximadamente três mil pessoas, sendo a maior parte oriunda de localidades próximas (POLONIAL, 2011). Em decorrência da evasão das populações, concentradas nos antigos núcleos de mineração, esse número mais que dobrou, atingindo a marca de 6.296 almas, em 1900, e elevando a média de crescimento demográfico, a qual atingiu 154,7%, em meados da década de 1940. Freitas (1995) ressalta que os fluxos migratórios, procedentes dos estados de Minas Gerais, Maranhão, Piauí e Bahia, foram elementares para a composição demográfica de Santana das Antas, durante as primeiras décadas do século XX.

De acordo com Alves (2014), a confirmação do território de Antas se deu através da formação de pequenos povoados que, posteriormente, foram elevados à condição de distritos, auxiliando a administração central. Provavelmente a agricultura tenha distribuído a população para regiões de solo mais fértil, formando pequenos povoados. Bertram (1978) mostrou que, nos casos em que a população era incipiente, esse reconhecimento territorial geralmente se dava pela agropecuária extensiva, que, além de uma prática alternativa para assegurar a posse, se revelava compensatória, em relação aos dispêndios com a mão de obra escrava remanescente, considerada um investimento fixo de alto custo de manutenção para o período.

¹³ As relações de padroado no Brasil Colônia eram distintas das que remanesceram pelo Brasil Império. Durante o século XVIII, Igreja e Estado (Império) se relacionavam através de um conjunto de direitos e obrigações mútuas que se sobrepunham, no âmbito da administração do território. De um lado os monarcas ficavam responsáveis por estabelecer diretrizes para a estruturação do território, cabendo lhes as funções administrativas, fiscalizar impostos, fundar cidades e construir edifícios religiosos. Ao encargo da Igreja ficavam as normas e os dogmas cristãos a serem passados à população. Ver: BOAVENTURA, 2007, p. 147.

Com relação à escravidão em Goiás, Castelnau (1949) assinala uma forte redução no número de escravos, já na primeira metade do século XIX. De acordo com Estevam (1998), grande parte dos escravos remanescentes exercia funções diversificadas, tais como lavradores, pedreiros, sapateiros, alfaiates, ferreiros, tecelões, fiandeiros e atividades não declaradas. Outro aspecto característico da escravidão em Goiás diz respeito ao seu alto grau de miscigenação, sendo 85,95% da população composta por mestiços, contra apenas 14,05% de brancos (ESTEVAM, 1998). Além disso, as relações, entre esses escravos e os seus antigos donos, se viram distanciadas geograficamente a partir de um determinado momento, fator que contribuiu para o fenômeno da “alforria consentida”, como para o impedimento de conflitos maiores, decorrentes da promulgação da Abolição em 1888.

No que diz respeito a essa questão, as fontes relacionadas ao comércio de escravos, em Antas, são insuficientes para estender o tema a um estudo de caso. Entretanto, um documento encontra-se disponível nos arquivos históricos do município, datada de 18 de julho 1884. Trata-se de um registro em cartório da venda de uma garota de 17 anos de nome Tereza, natural de Pilar, de propriedade do Tenente José de Melo Lobo Fleury, a qual havia sido vendida, ainda nos tempos da Freguesia, ao Alferes Francisco Joaquim de Carvalho Fontes.

Ainda que as evidências do comércio e da utilização de mão de obra escrava na região de Antas sejam escassas, Ferreira (2011) e Borges (2011), respaldados por um recenseamento feito no ano de 1873, citam a presença de 8.096¹⁴ pessoas residindo em Santana das Antas, distribuídas em 7.596 indivíduos livres e 500 escravizados. Essa informação aponta uma pista de que provavelmente tivesse corrido relações de trabalho escravo nos engenhos em Antas. Com base em levantamentos cartoriais, Alves (2014) registrou três ocorrências, ao longo do período de formação, o qual coincidiu com primeiras formulações de leis abolicionistas, como a Lei Euzébio de Queiroz (1850) e a Lei dos Sexagenários (1885).

No que diz respeito à população, observa-se um aumento expressivo durante o período entre a fundação em 1870 (Capela e Freguesia) e a emancipação (Vila) em 1887. A partir da década de 1920, em razão das alterações ocorridas em âmbito regional, Santana das Antas elevou sua população de 3.000 para 16.037 habitantes (IBGE). Esse crescimento também pode ser atribuído ao surto imigratório, ocorrido no Brasil entre 1870 e 1930, o qual se projetou para o Centro-Oeste através da ferrovia, a partir das primeiras décadas do século XX. De acordo com Polonial (2011), o percentual de imigrantes em Anápolis, entre os anos de 1930 e 1940, girava em torno de 60 a 70% da população total. Essa imigração havia se

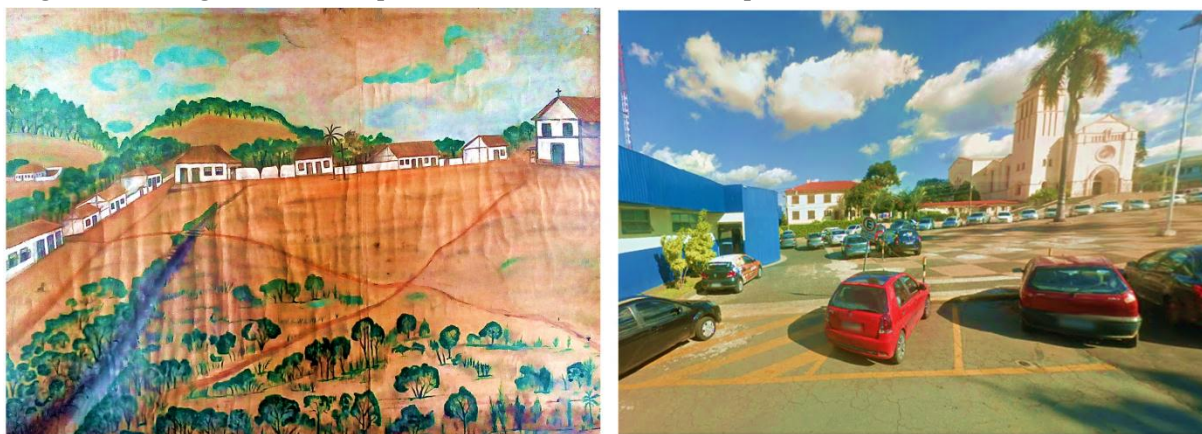
¹⁴ Não foi possível identificar a origem desse recenseamento. Ver: FERREIRA, 2011, p. 25.

tornado um eficiente fator expansivo, sobretudo em relação aos árabes, italianos e japoneses, três grupos considerados decisivos na composição social e econômica do município. Durante grande parte do século XX, isto é, de 1920 até 1970, o crescimento demográfico se deu de forma regular, aumentando a uma média de 20 mil habitantes a cada década desse período.

Escrevendo uma nota sobre Anápolis para o periódico “A Informação Goiana”, no ano de 1928, José de Almeida Costa Junior atribuiu, a essas correntes imigratórias, a trasladação do sistema paulista de cafeicultura para Santana das Antas, corrigindo as irregularidades da incipiente produção da região. De acordo com este mesmo periódico, a origem da cafeicultura na Capitania de Goiás data de 1774, ano em que as primeiras sementes, trazidas da Bahia, foram plantadas em Santa Luzia. Essa informação fortalece a hipótese inicial de que havia ocorrido uma canalização de fluxos de excedentes advindos, especialmente, da economia do Sudeste brasileiro. Para Estevam (1998), essa articulação com o centro dinâmico paulista traz em si uma conotação de caráter metodológico para se entender a forma como se organizou a economia de Goiás, ao longo de seu processo de modernização. No caso de Anápolis, essa articulação é visível desde meados da década de 1920, quando o desempenho da cafeicultura lhe rendera o *status* de maior produtor da região Centro-Oeste.

O primeiro núcleo urbano se fez em torno do Largo de Santana (atual Praça Santana), onde foi erguida a primeira capela para congregar os devotos de Nossa Senhora de Santana. Embora o terreno fosse consideravelmente acidentado, a área era servida de importantes recursos hídricos, como o famoso ribeirão das Antas, o Córrego do Góis, o Córrego dos Cesários e um rego d’água (extinto), procedente no Largo da Boa Vista, onde, posteriormente, foi construída a Praça das Mães, o qual atravessava todo o perímetro urbano (ver figura 02).

Figura 02 – Largo de Santana, primeiro núcleo urbano de Anápolis, 1888 e 2015



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho e <https:// Google Satélite>. Acesso em 12/06/2019 às 07h23.

Conforme a figura 02, a Igreja Matriz tinha sua frente voltada ao leste, em direção ao que seria o bairro Jundiá. Às margens do Córrego dos Cesários se estendeu uma rua, batizada no seu início de São José (atual 1º de Maio) e de São Bento (atual Cel. Batista) no seu traçado ao Sul. Em 1905, à retaguarda da Igreja, foi erguida a Cadeia Pública, considerada a primeira edificação com dois pavimentos na vila, localizada na Rua Dr. Jaime (Atual Desembargador Jaime), na esquina com a Avenida Barão do Rio Branco, onde atualmente se situa o Colégio Estadual Antensina Santana. Ao oeste se projetou a primeira avenida comercial, denominada respectivamente de Rua do Comércio, Rua 15 de Novembro, Rua Antônio Carlos e, por último, Avenida Manuel d'Abadia. Por sua vez, essa rua dava acesso à Avenida Padre Cunha (atual Xavier de Almeida), contornando o cemitério (atual Praça Americano do Brasil) e terminando na estrada de acesso à Jaraguá. Deste modo, a vila encontrava-se delimitada pelos afluentes próximos e pelas antigas vias de acesso às regiões circunvizinhas (ver figura 03).

Figura 03 – Planta urbana aérea e suas projeções, Vila de Santana das Antas, 1904

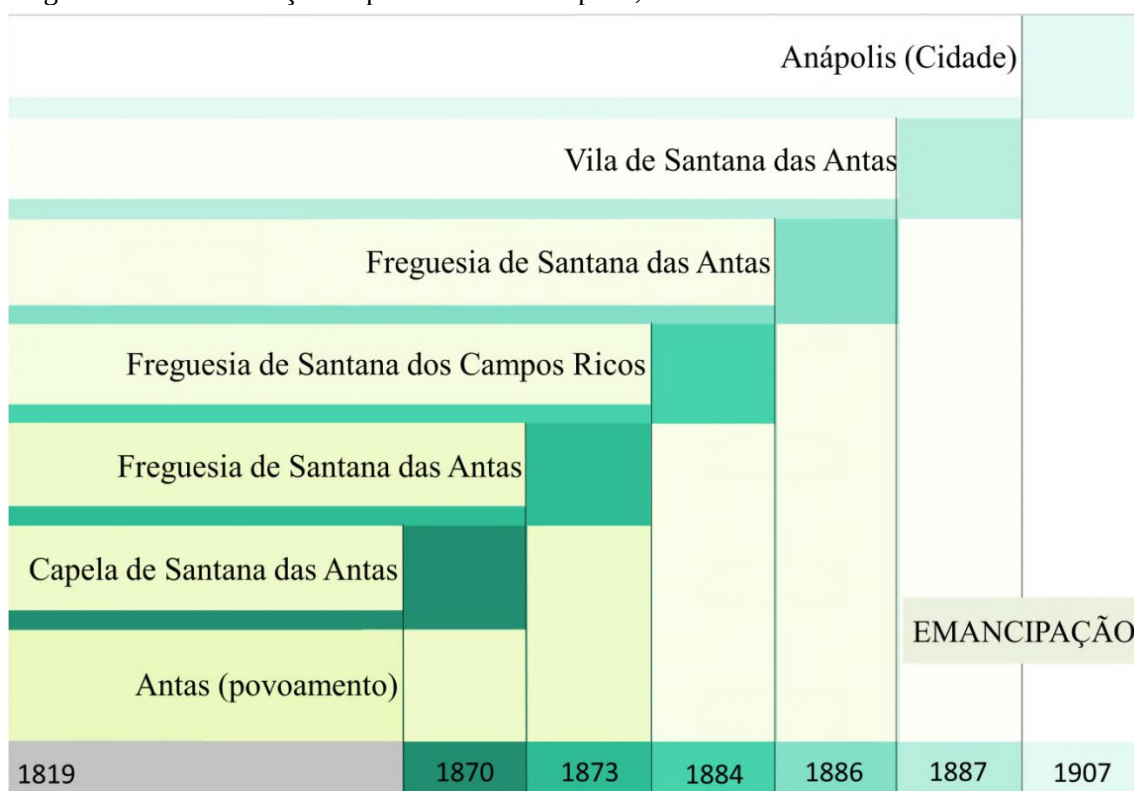


Fonte: Elaboração própria, adaptado de França (1974) e do levantamento de Paulino Horácio Barbosa in Borges (2011).

Até meados da década de 1940, a Rua do Comércio era mencionada como o centro comercial de Anápolis, pois, ao longo de sua extensão encontrava-se a Prefeitura Municipal, o Hospital Evangélico Goiano, o Banco Comercial do Estado de Goiás (Goyaz Banc) e algumas das principais lojas de departamento (ASMAR, 2010). Com a chegada da Ferrovia, na década de 1930, o comércio foi rapidamente se expandindo em direção à Estação. Assim sendo, a Rua do Comércio foi perdendo a sua função referencial, a qual foi sendo delegada às duas ruas que, paralelamente, se estenderam da estação ferroviária, a saber, a Rua Aurora (atual Avenida General Joaquim Inácio) e a Rua 21 de Abril (atual Avenida Engenheiro Portela).

Através do empenho coletivo da população, em conjunto com as lideranças políticas locais e regionais, Santana das Antas foi, cada vez mais, adquirindo influência sobre a antiga região, anteriormente, dominada por Pirenópolis. A emancipação política havia ocorrido em 15 de dezembro de 1887, com a elevação da freguesia à condição de vila, obedecendo à legislação vigente, que tinha como formas de municipalidade (termo) as categorias de vila e cidade. Posteriormente, em 31 de julho de 1907, a Vila Santana das Antas, emancipada desde então, foi elevada à categoria de cidade com o nome de Anápolis (ver figura 04).

Figura 04 – Denominações toponímicas de Anápolis, 1819-2020



Fonte: Elaboração própria (2020). O povoamento corresponde à fase de ocupação, ocorrida ao longo do período relatado pelos primeiros viajantes estrangeiros que passaram por Antas no século XIX, cujo mais antigo relato é o de Auguste de Saint-Hilaire de 1819.

No ato de instalação da Vila, em 1887¹⁵, criou-se a Intendência Municipal, composta por um núcleo que, durante décadas, esteve envolvido com a delimitação do território. Deste núcleo originaram-se as gerações que participaram direta ou indiretamente da administração pública, caracterizando assim o perfil “familiocrático” da política dos primeiros anos. O nome de Anápolis (Cidade de Ana) havia sido sugerido pelo jornalista e intendente Moisés Augusto Santana¹⁶ por recomendação de Abílio Wolney, duas importantes personalidades da história política de Goiás (BORGES, 1980). O periódico “Lavoura e Comércio”, considerado um dos veículos de comunicação mais relevantes da época, havia publicado um artigo em 23 de novembro de 1904, mencionando pela primeira vez o topônimo. Por sua vez, a denominação de “Anápolis” repercutiu de forma positiva entre as autoridades locais, as quais não hesitaram em adotá-lo definitivamente durante o ato de elevação da vila à condição de cidade em 1907.

Nos primórdios da composição urbana, isto é, da Capela e da Freguesia, Gomes de Souza Ramos (1837-1889), foi quem esteve à frente dos requerimentos, como uma espécie de chefe político aclamado. Natural de Arraias (atualmente Tocantins), esse pioneiro era filho de Gomes Pereira Ramos e Ana das Dores de Almeida, figura memorável na narrativa mítico-religiosa, cujo nome coincide com a padroeira local e, por conseguinte, com o topônimo posterior da cidade. Tendo falecido em 1889, Souza Ramos não pôde testemunhar o triunfo da vila na virada do século XX. Não obstante, a sua posteridade se mostrou fortemente influente, a exemplo de Lopo de Souza Ramos¹⁷, primeiro intendente eleito em 1893.

Contudo, o sucessor direto de Gomes de Souza Ramos havia sido o Coronel José da Silva Batista (1855-1910), lembrado como o homem que liderou a emancipação. Ao lado de seus correligionários, Zeca Batista conseguiu, no ano de 1905, revogar a lei nº 155 de 17 de junho de 1898, e confirmar os limites geográficos¹⁸ de Santana das Antas, frente à obsessão de seus conterrâneos pirenopolinos em manter o controle sobre a região (FERREIRA, 2011).

¹⁵ Lei nº 811, de 15 de dezembro de 1887, concluindo-se em 10 de março de 1892. Ver: FERREIRA, 2011.

¹⁶ Redator do jornal Lavoura e Comércio de Uberaba-MG e ativista do Movimento Intelectual do Brasil Central assassinado em 20 de maio 1922 com um tiro desferido por um de seus desafetos, o médico João Henrique Sampaio Vieira da Silva. O crime ocorreu no dia em que Moisés Santana seria nomeado bibliotecário da Câmara Municipal de Uberaba. Em 1900 residiu em Santana das Antas, onde ocupou a função de procurador e de intendente interino. Por orientação de Abílio Wolney, passou a defender a alcunha “Anápolis” (Cidade de Ana, mãe de Maria, avó de Jesus) para a cidade que já ensaiava a sua emancipação. A denominação foi acolhida pelas autoridades locais devido à alusão à Dona Maria das Dores, passando Santana das Antas a se chamar Anápolis a partir de 1907. O primeiro grupo escolar do município de Anápolis, fundado em 30 de novembro de 1926, em homenagem a Moisés Santana, recebeu o nome de sua filha Antensina Santana no ano de 1945, após ter se chamado Grupo Escolar Dr. Brasil Ramos Caiado (1926-1931) e Grupo Escolar 24 de Outubro (1931-1945).

¹⁷ Seguramente detinha parentesco com Gomes de Souza Ramos.

¹⁸ A demarcação do território de Antas, feita por essa lei, é semelhante à descrição feita por Cunha Mattos, isto é, iniciando no alto do espigão mestre, de frente à cabeceira do ribeirão da Lagoa, pelo mesmo espigão até o lugar denominado Cavalo Morto e daí pela primeira cabeceira do ribeirão Piancó. Ver: BORGES, 2011, p. 35.

Ao longo de sua formação, Anápolis recebeu vários epítetos, com destaque para dois em especial. O primeiro, “Ribeirão Preto de Goiás¹⁹”, decorreu do sucesso de sua cafeicultura na primeira metade do século XX, assim como da semelhança de seu mito de formação com o do município paulista, igualmente possuidor de abundantes terras férteis. (A INFORMAÇÃO GOIANA, 1923). Inclui a isso, a expansão cafeeira para os planaltos do interior do Brasil, se estendendo da zona de Campinas/SP para a de Ribeirão Preto/SP, dessa para o Triângulo Mineiro e, por último, para o interior de Goiás (FRANÇA, 1974). Em contrapartida, a alcunha de “Manchester Goiana” encontrar-se-á associada ao contexto de expansão das atividades industriais, a partir da segunda metade do século XX, as quais fizeram com que Anápolis se transformasse no município mais próspero do estado de Goiás (CASTRO, 2004).

Apresentando destaque na agricultura, tempos antes da construção da Capela, a região de Antas adquiriu proeminência a partir da movimentação produzida com a articulação de atividades alternativas, dentro do contexto de escassez de ouro em Goiás. Assim como Bonfim, Bela Vista, Filadélfia e Pouso Alto, a região de Antas produzia fumo em corda e outros gêneros para abastecer outras localidades, desde meados da década de 1870, chegando a Província de Goiás a exportar nessa época quase 235 toneladas desse produto no ano de 1905 (A INFORMAÇÃO GOIANA, 1919). Devido ao sucesso da produção de Filadélfia e da superação das expectativas de exportação de 1872, considera-se o fumo e o arroz como sendo os primeiros gêneros a dominar a agricultura de Goiás, ao longo do regime de transição entre a economia mineradora e a comercial pecuarista (BERTRAN, 1978).

Em contrapartida, o cultivo do café, do trigo e da cana-de-açúcar, praticado na região de Antas, durante o período anterior à fundação da Capela de Nossa Senhora de Santana das Antas, correspondiam a atividades complementares à economia de Meia Ponte. Conforme o periódico A Informação Goiana (1923), somente a partir de 1912, que o café se tornaria o principal produto da economia anapolina. Posteriormente, quando Anápolis já contava com a força de trabalho da Colônia Italiana de Nova Veneza, o município chegou a produzir 2/3 das mil toneladas que foram exportadas de Goiás para outras regiões em 1922:

Deve-se ao italiano João Stival a ideia de fundar no município de Anápolis uma colônia cafeeira, o que de fato realizou-se há uns quatro anos atrás. A colônia tem já cem mil pés de cafeeiros novos e outros tantos produzindo. Os fazendeiros vizinhos, animados com o exemplo, também puseram mão à obra e assim organizaram-se a fazenda Capim-Puba, com 40.000 pés e Catingueiro Grande com 80.000 pés, ambos no município de Itaberaí, sendo que, da formação da última foi encarregado um paulista de nome Jacinto José da Silva (A INFORMAÇÃO GOIANA, fevereiro de 1919).

¹⁹ O primeiro registro é de Leopoldo de Bulhões em carta a Capistrano de Abreu de 1893. Ver: BORGES, 2001.

Até meados de 1919, a administração local havia se voltado para as questões de estruturação política e definição dos limites geográficos de Anápolis, fator elementar para dar seguimento à agricultura, que já vinha demonstrando o seu potencial e o seu dinamismo. Bertran (1978) enfatiza que a agricultura tem sua dinâmica própria, que, embora, não possa ser comparada com a capacidade da indústria (CARDOSO DE MELLO, 1991), é eficiente em desencadear as atividades de mineração, pecuária, comércio e, de modo restringido, a própria indústria. Por sua vez, esse desencadeamento exerce atração sobre contingentes demográficos, que são atraídos pelas novas possibilidades de superação, em cenários de redução da atividade econômica ou de deficiência de recursos em determinadas regiões ou lugares.

No contexto posterior à ocupação de Goiás, a escassez do ouro havia produzido uma perturbação nos circuitos migratórios, sobretudo pelas regiões onde essa atividade havia sido intensa. De acordo com Estevam (1998), a migração em Goiás se processou, de forma mais aberta, pelos rincões da região Norte, por onde fluíram contingentes demográficos do Ceará, Maranhão, Bahia, Piauí e Pará, atraídos pela atividade extrativista, pelo comércio do sal e pela evasão das etnias das regiões setentrionais. Trata-se, portanto, de um processo que remonta a primeira década do século XVIII, a qual se encontra inserida no contexto de formação.

Conforme Bertran (1978), embora tenha sido constantemente percorrido, ao longo da descoberta de Goiás, foi somente em meados do século XIX que ocorreu a conquista efetiva do Mato Grosso de Goiás. Reitera-se que a imigração, cuja penetração, em nível nacional, se fazia partindo de São Paulo, fluindo para Goiás a partir do advento da estrada de ferro. Essa hipótese justifica a formação de comunidades sírio-libanesas às adjacências dos trilhos da Cia. Mogiana e da Estrada de Ferro Goiás pelos estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás. Sendo que nesse último, esse processo se iniciou pela cidade de Catalão²⁰, seguindo por Ipameri, Urutaí, Pires do Rio, Vianópolis, Silvânia, Leopoldo de Bulhões, Anápolis e Goiânia, que foram os municípios goianos que mais receberam imigrantes sírio-libaneses durante a penetração da ferrovia pelo território (MAGALINSKI; MAGALINSKI, 1983).

De fato, é admissível que a economia, em regime de transição, tenha inaugurado uma “agricultura de abastança” no Centro-Sul de Goiás, considerando sua evolução a partir da atividade agrícola, voltada para o abastecimento, não apenas das populações locais, como também dos residentes às proximidades das lavras dos antigos centros de extração de ouro da região de Meia Ponte (BERTRAN, 1978). No conjunto de um sistema produtivo complexo, como no caso da economia aurífera em Goiás, a qual se valeu exclusivamente da exploração

²⁰Magalinski e Magalinski (1983) não mencionam o município de Catalão, contudo, se registrou uma forte presença de famílias sírio-libanesas neste município. Ver: ASMAR, 2010; ARIMATHEA; CURY, 2009.

do solo, a agricultura surge como atividade complementar, geralmente afastada das áreas de mineração. Sobre essa conjuntura se apoia a hipótese da existência de uma “agricultura de abastança” em Antas, a qual se fazia em uma escala mais intensa do que a que se observa em regimes de subsistência, visando abastecer os núcleos auríferos circunvizinhos.

Bertran (1978) observa que o entrave ao crescimento de Goiás, ao longo do regime de transição, decorreu da relação entre preço e custo de transporte, sendo geralmente os rendimentos subtraídos pela carestia dos valores do transporte, ou mesmo, pela lentidão dessa atividade, fatores que estimularam a queda do preço de alguns gêneros, a exemplo do café anapolino. A questão envolvendo a debilidade do sistema de transporte, além de reduzir os rendimentos do café, colocou os produtores locais em desvantagem dentro da disputa nacional pelo comércio do produto. Esse problema havia sido atenuado com a chegada da ferrovia, em 1935, todavia, foi se revitalizando na medida em que Anápolis conquistava novos mercados.

Desde a década de 1920, Anápolis já despontava como produtora de café, contudo, essa atividade se viu restringida pela ausência de estradas de rodagem. Logo, mesmo detentor de milhares de pés de café, Goiás não foi considerado um estado cafeeiro competitivo, mas sim um alargamento do mercado do Sudeste, não recebendo, os cafeicultores goianos, a mesma atenção dada pelo Governo Federal aos cafeicultores paulistas:

[...] Posto haja sido elaborada a Lei da Moratória para todo o Brasil, a prática nos mostra que somente para o Estado de São Paulo foi ele de magnífico feito, o que, aliás, não sucede com a nossa lavoura que continua debaixo das opressões assustadoras. Já porque o nosso mercado intermediário fica muitíssimo distante, consumindo-se com transporte do produto, mais de um terço de seu valor, já porque o café goiano não tem merecido dos nossos dirigentes a proteção que se tem dispensado ao paulista [...] (VOZ DO SUL, 11 de Junho de 1933).

A questão envolvendo o custo de transporte legou à ferrovia a função de alavanca da economia regional goiana no início do século XX. Tal empreendimento havia dinamizado a distribuição da produção de Anápolis, acirrando as suas relações com o Sudeste brasileiro. Por outro lado, esse processo significou a inserção dos agricultores nas camadas do poder, outrora controlado exclusivamente por pecuaristas (CHAUL, 1997). Em segundo lugar, o caminho aberto pela ferrovia serviu de referência para as estradas de rodagem e, conseqüentemente, estimulou o comércio, principalmente pela atuação da iniciativa privada (BORGES, 2000).

Conforme Cano (1985), a ferrovia havia representado a força expansiva da economia agrícola paulista a partir de 1870, ocasião da formação inicial de Santana das Antas. No que concerne ao desenvolvimento da indústria, esse se deu combinado ao bom desempenho das

exportações do país, num contexto posterior à formação de Anápolis. Para Suzigan (1986), esse desenvolvimento seria inviável, caso houvesse sido amparado por uma agricultura em regime de subsistência, característica que não se ajusta à experiência de Anápolis. Partindo de São Paulo, a ferrovia passou a estimular a produção agropecuária das regiões atingidas, como forma de assegurar as exportações e a transição da economia agroexportadora para a industrial-urbana. No que diz respeito ao quadro regional, ocorreu uma supervalorização de terras em Goiás, principalmente na região Sul, onde as relações com o Triângulo Mineiro se encontravam estáveis desde o final do século XIX (ESTEVAM, 1998).

No decorrer das primeiras décadas de sua formação, a economia “antense” apresentou desempenho relacionado às próprias circunstâncias do processo de ocupação²¹. Além disso, as atividades desenvolvidas se deram como continuidade da economia de regime complementar à antiga região de Meia Ponte. Por outro lado, a emancipação direcionou essas atividades para atender as demandas internas, dando maior autonomia sobre os seus excedentes, ao passo que colocou Santana das Antas em disputa por força de trabalho, mercado consumidor e recursos naturais. Em razão das transformações, ocorridas em âmbito regional, Santana das Antas foi garantindo vantagens e elevando o seu raio de gravitação sobre o território de Goiás, haja vista que, mesmo diante das dificuldades de circulação, devido à escassez de estradas, era grande o número de indivíduos aglomerados na vila, desde as primeiras décadas.

Conforme Castro (2004), a economia agrícola anapolina teve seu ápice entre os anos de 1935 e 1948. Entretanto, a cafeicultura, em particular, por fatores endógenos e exógenos, começaria a sua derrocada logo na sequência desse período. Em nível nacional, esse processo esteve ligado à queda no preço do café, em decorrência dos choques produzidos com o *Crash* da Bolsa de Nova York em 1929. De acordo com Furtado (2003), o Brasil, que, durante o último quartel do século XIX detinha 75% da oferta mundial do produto, chegou à década de 1930 com uma produção maior, porém, com restrições diversas no mercado exportador. Desse modo, a fim de evitar maiores prejuízos aos produtores, o governo brasileiro optou por retirar parte da produção do mercado, numa tentativa de elevar o preço e, ao mesmo tempo, manter um nível de consumo estável no curto prazo (FURTADO, 2003).

De modo geral, a cafeicultura teve um desempenho muito diferente no século XX, em relação ao que havia ocorrido no século anterior. O Convênio de Taubaté (1906), assinado por

²¹A aglomeração em determinada localidade cria demandas por suprimentos essenciais para a manutenção da vida (alimentação, vestuário, moradia etc.). Esse processo é reconhecido nas ciências econômicas como “criação da dívida pública”. Conforme esse grupo vai aumentando, aumenta-se também a quantidade ofertada desses itens, que geralmente se encontram em domínio de alguns poucos indivíduos ou instituições, fazendo com que estes se destaquem em relação aos rendimentos, criando um crescimento desarmônico.

representantes dos três maiores estados produtores (São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro) pretendeu controlar a oferta do produto, garantindo assim uma balança comercial favorável frente ao mercado internacional. Entretanto, o acordo não incluía os núcleos complementares, como era o caso de Anápolis, tendo em vista que os periódicos veiculados na cidade, após esse período, mencionam os descontentamentos dos produtores locais para com o governo federal, em razão do remanescente descaso com a questão envolvendo as desvantagens do município em relação às demais regiões produtoras. Conforme Chaul (1997), ainda que produtor de café, desde 1904, Goiás somente afirmou sua participação no Convênio do Café em 1918, obtendo uma concessão de 30 mil sacas exportáveis por ano. Por último, somavam-se as condições das estradas e a sua influência na queda dos rendimentos das lavouras.

Furtado (2003) menciona a esperança manifesta nos produtores, em decorrência ao compromisso do governo de segurar os preços do café, restabelecendo assim o interesse de investimento na atividade. Entre 1925 e 1929 o aumento de pés de café no Brasil foi de quase 100% em relação à quantidade registrada anteriormente. Em Anápolis, esse aumento foi tão expressivo que sufocou a produção local de fumo e trigo, o que fez com que o produto sofresse tardiamente o efeito da queda do preço, em relação ao cenário nacional. A explicação para a permanência da produção do município está na demanda regional, a qual manteve entusiasmados os cafeicultores anapolinos, mesmo diante da crise mundial. Todavia, essa permanência não durou muito tempo, considerando que a queda constante do preço do café forçou a transferência de parte do capital empregado na cafeicultura para a rizicultura, cuja produção contaria com as técnicas milenares dos imigrantes japoneses (CASTRO, 2004).

De acordo com Ferreira (2011), a expectativa sobre a economia anapolina, tanto pela expansão da agricultura como pelo prenúncio do prolongamento da Estrada de Ferro Goiás, fez com que o Banco Hipotecário Agrícola de Minas Gerais S/A se transferisse, de Vianópolis para Anápolis, em 15 de janeiro de 1934. Por sua vez, a instalação da Estação Experimental e do Posto de Multiplicação de Sementes de Trigo, em 1939, marcou a ampliação do catálogo agrícola do município e o início da bancarrota das lavouras cafeeiras (O ANÁPOLIS, 1940).

Desde a divulgação de seu prolongamento pelo interior de Goiás, a ferrovia havia estimulado a abertura de estradas vicinais, conectando o Sul ao Centro-Sul do estado. Baseado nessa conjuntura torna-se inoportuno desconsiderar a importância desse empreendimento, tendo em vista o que ele representou, enquanto frente de expansão, cujo reconhecimento se deu, não apenas pelo apelo econômico, mas por um “espírito de época”, relacionado à ideia de progresso e de modernidade, a qual colocava em cheque a antiga imagem do atraso em Goiás. Através da ferrovia, Anápolis pôde ampliar a sua comunicação com as regiões longínquas do

país, feita anteriormente através do Correio (1890), do Telégrafo (1926), da circulação de seus primeiros jornais²² (1929) e da Linha Aérea Postal (1931), ao longo da etapa denominada de “começo do progresso” (FERREIRA, 2011).

O jornal “A Luta” corresponde a um desses exemplos de informativos que circularam com constância pela região, através dos trilhos da ferrovia, divulgando valores culturais locais e o antigo anseio libertário contra os desmandos das oligarquias regionais (O CENTENÁRIO, 2006). Não obstante, a conexão estabelecida com o Sudeste brasileiro propiciou a vinda de artefatos que, em virtude da distância dos grandes centros urbanos, não eram ofertados pelo comércio local. Além disso, o cinema, o teatro, a radiodifusão e o carnaval foram agraciados, a partir de 1935, com o incremento à sua divulgação pelas regiões alcançadas pela ferrovia.

Nesse enredo, é indiscutível a importância da ferrovia no processo de racionalização do escoamento da produção goiana na primeira metade do século XX. Tanto Bertran (1978) como Chaul (1997) atribuem dois fatores ao processo de integração regional, o primeiro relaciona-se à penetração da ferrovia pelo interior de Goiás, enquanto que o segundo diz respeito aos efeitos da Primeira Guerra Mundial, os quais permitiram um aumento latente na produção de gêneros alimentícios. Como exemplo, a exportação de arroz desse período saltou de 518 mil kg em 1912 para 7.144 mil kg em 1919 (BERTRAN, 1978). A escassez de terras cultiváveis no Sudeste, a partir de 1915, somada à reorientação causada pela cafeicultura em relação à economia nacional, fez com que migrantes e imigrantes se dirigissem para as áreas periféricas (CHAUL, 1997). Paralelo a isso, a paisagem ia sendo transformada pela ferrovia, através da fundação de novas cidades e das estruturas que conduziriam o fluxo posterior.

É fato que a estrutura da Estrada de Ferro Goiás²³ não conseguiu atender a demanda de exportação dos municípios, pois o número restrito de vagões fez com que esse sistema de transporte se tornasse incipiente em um curto espaço de tempo, isto é, a medida com que ia aumentando a produção agrícola. De acordo com Estevam (1998), faltavam vagões em Anápolis para a exportação de mercadorias, principalmente no período de safra de arroz. Com a inauguração da rodovia Pirenópolis/Anápolis, em 1935, o escoamento para essa região

²² Do período que vai de 1929 a 1935 foram fundados dez jornais em Anápolis: “Correio de Anápolis” (1929), “Voz do Sul” (1930), “X”, “O Verbo”, “A Luta” (1931), “O Coralete”, “O Combatente” (1932), “O Anápolis”, “O Grêmio” (1935) entre outros. Ver: BORGES, 2011.

²³ O projeto da Estrada de Ferro Goiás remete ao início do século XX e é fruto das muitas tentativas de se ligar o centro administrativo (Rio de Janeiro) ao interior do Brasil. Dentre tais tentativas, a mais conhecida diz respeito à extensão da Ferrovia Mogiana das mediações do Rio Parnaíba até as mediações do Rio Araguaia. Após anos de desentendimentos entre o poder público e o setor privado, a concessão foi viabilizada através da lei nº 5.394, de 18 de outubro de 1904 que permitia a criação do eixo ligando a cidade de Araguari-MG à cidade de Goiás-GO. A denominação “Estrada de Ferro Goyaz” foi definida a partir do decreto 5.949 de 28 de março de 1906 e o início das obras se deu em 1909, tendo a instalação dos trilhos sido iniciada somente em 27 de maio de 1911.

passou a ser feito também por caminhões. Posteriormente, em 1941, o engenheiro Bernardo Sayão (1901-1959) refez os 142 km que ligavam Anápolis à Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), na região do Vale do São Patrício. Anápolis foi diretamente ligada à CANG, a partir de seu centro comercial (Avenida Tiradentes), obra que viabilizaria a expansão do seu espaço intraurbano, ratificado com a fundação da Vila Jaiara em 1947. O surto de abertura de estradas vicinais, ligando os centros urbanos às áreas rurais, ocorrido em Goiás a partir da década de 1930, aos poucos foi descredenciando a ferrovia no que tange ao seu papel social de interligar as regiões. Seguramente, Anápolis sentiu, de forma mais intensa, os efeitos desse processo, considerando que o sul do estado vinha reduzindo os seus nexos ferroviários.

Não obstante, a fundação da CANG, em 1941, havia intensificado o setor de serviços de beneficiamento de grãos, estabelecendo uma nova força motriz para Anápolis. Entre 1935 e 1948 o município se destacaria como detentor do maior número de casas de beneficiamento e armazenagem de grãos, entreposto para os principais núcleos urbanos da região, sede do primeiro banco²⁴ fundado com capital próprio, excelência em serviços de melhoramento de grãos, referência em atendimento médico entre outros atributos que lhe renderam o título de “segundo centro urbano” do estado de Goiás (FRANÇA, 1974).

Essa breve rememoração histórica pretendeu demonstrar que a cidade de Anápolis tem, em sua origem, um elemento fundamental que ecoa nos dias atuais, a saber, o dinamismo decorrente de sua localidade. Conquanto, esse dinamismo atua em anexo a uma constelação de forças que integraram a atividade econômica em diferentes épocas. É fato que a fertilidade do solo do Mato Grosso de Goiás foi determinante para a acumulação econômica durante a fase agrícola, contudo, de forma paulatina, esse fator foi perdendo sua importância, diante de uma progressiva reorientação da economia do município, fomentada a partir da segunda metade do século XX, a qual colocou a indústria no centro das atenções.

Por último, a evolução na estrutura social e econômica de Anápolis garantiu as devidas condições de reorientação diante da desaceleração de alguns de seus setores, em razão do crescimento de Goiânia. Portanto, o objetivo principal dessa pesquisa é demonstrar quais as variáveis, arroladas à localização geográfica, contribuem diretamente para o desenvolvimento recente, confirmando o discurso que idealiza a localização e a logística como principais

²⁴ Ipameri contava com uma agência filial do Banco do Brasil já no início dos anos 1920. Tratava-se de uma filial da instituição financeira fundada por Dom João VI em 1808 e fechado em 1829, sendo reaberto em 1851 por iniciativa do Barão de Mauá. No caso do Banco Hipotecário Agrícola de Minas Gerais S/A, transferido de Vianópolis para Anápolis, a partir de 1934, como sugere o próprio nome, tratava-se de uma filial vinda do estado de Minas Gerais. Sendo assim, o Banco Comercial do Estado de Goiás (Goiás Bank) fundado em 1946 pelos empresários Sócrates Mardocheu Diniz e Antônio Luiz de Pina é considerado o primeiro banco criado com capital próprio de Goiás. Ver: ESTEVAM, 1998; FERREIRA, 2011; SANDRONI, 2005.

condutores desse processo. A probabilidade do crescimento de Anápolis ser decorrente de sua localização constitui objeto passível de diferentes métodos de avaliação. Desse modo, a utilização da teoria econômica tem, como função, demonstrar, com base nos números e no desempenho apresentado pelo município, ao longo de sua formação, o nível de importância em que se encontra a localização espacial em relação ao seu crescimento.

1.2 A constituição da cidade: composição demográfica, migração, imigração e expansão agrícola, 1907-1935

A abordagem sobre migração e imigração em Anápolis se justifica pela importância desse fenômeno para a evolução do lugar, haja vista que a história de Anápolis é basicamente uma história de imigrantes. Além dos aspectos sociais e históricos, pesa sobre a imigração o papel de propulsor de uma economia que, até meados de 1870, funcionava como extensão das atividades econômicas das Minas de Nossa Senhora do Rosário Meia Ponte. Com base nos registros colhidos dos relatos dos viajantes, compreende-se que a região de Antas passou a ser ocupada em função do estabelecimento de atividades complementares, da demarcação de áreas de pastagens e do cultivo de determinados gêneros agrícolas. O intento dessas atividades era atender as demandas sobrevividas da região mineradora, voltada excepcionalmente para a exploração do solo, da qual Antas fez parte até meados do século XIX.

Cano (1985), ao apontar os equívocos no tratamento da questão regional no Brasil, revela que a exploração colonial se asseverou pelas regiões do Brasil de forma despreocupada por parte das autoridades políticas do país. É equivocada a ideia de que o Brasil da primeira metade do século XX, pelo fato de sua abundância de espaços vazios, devesse conduzir a imigração às áreas de vãos demográficos e assim promover a produção agrícola. Tal processo acirrou a expansão da pobreza pela periferia, regada pelo aumento dos rendimentos da indústria, concentrada desde então no Sudeste, em detrimento dos rendimentos da agricultura.

Por conseguinte, a atividade agrícola dependia de volume de produção para garantir sua rentabilidade, exigindo assim maior concentração de força de trabalho. Nesse sentido, considera-se, não apenas o histórico escravista, mas a incorporação da fronteira agrícola, sustentada pelo investimento público, como intensificadores da pobreza no meio rural. Por sua vez, esse mecanismo, responsável por expandir a pequena e média empresa pelo campo, forçou o êxodo rural, redirecionando a pobreza aos grandes centros urbanos. Por último, as políticas de industrialização, conforme iam sendo formuladas nas regiões, não conseguiram

superar a economia primária, uma vez que o contexto, no qual essas ações foram implantadas, alteraram o curso dos acontecimentos, em vez de operar como processo evolutivo do capital da agricultura para a indústria, conforme ocorrido no Sudeste.

A emancipação de Anápolis, em 1887, assegurou a autonomia política e econômica, devido ao sucesso de sua atividade agrícola. As famílias que se deslocaram de Meia Ponte, Jaraguá, Bonfim, Santa Luzia e outras localidades, foram também as que estiveram à frente da organização político-administrativa. Em meio a esse contexto, a família Pina, proveniente de Pirenópolis, destacou-se como a mais expressiva força no ramo empresarial e financeiro da cidade, dominando o setor agrícola, o comércio e o setor de serviços. A combinação entre o comércio de artigos variados, não encontrados em outras localidades, e a atividade agrícola extensiva, pelas regiões limítrofes, tornou-se o motor da expansão comercial de Anápolis.

Não obstante, a prosperidade das lavouras de café, em virtude da fertilidade das terras do Mato Grosso de Goiás, incidiu sobre o setor de serviço, sobretudo, o de beneficiamento e de transporte. Esse efeito em escala fez expandir os primeiros núcleos urbanos por entre os antigos distritos, processo que teria continuidade com o incremento da rizicultura, após o recuo do mercado cafeeiro, em decorrência da queda dos preços do produto no mercado e das dificuldades relacionadas ao transporte. Por sua vez, a carência do sistema de transporte foi se realçando a medida com que a demanda regional por gêneros agrícolas ia se intensificando. Nova Veneza foi um dos distritos produtores que mais sentiram os efeitos disso, haja vista que sua produção contava exclusivamente com as estradas de rodagem:

Uma coisa, entretanto, falta para o maior desenvolvimento do município: é uma reparação completa e perfeita das estradas de rodagem. Ainda há dias, o caminhão conduzido pelo Sr. A. Costa ficou grandemente danificado devido um mata-burro ter caído com o peso do mesmo. Enfim, Anápolis progride, entretanto, seus dirigentes precisam encarar seriamente o problema das estradas, pois sem estas tudo será difícil (O ANÁPOLIS, 21 de julho de 1935).

A migração, procedente do Sudeste (Minas Gerais e São Paulo) e do Nordeste (Bahia, Maranhão e Piauí) havia sido fundamental em compor a população ao longo do processo de formação. Além dos Sírrio-Libaneses, Italianos e Japoneses, ocorreram os grupos menores, porém não menos importantes. Entre estes se destacam os alemães, cujas famílias Coleman e Anders tiveram grande protagonismo, assim como os austríacos da família Friedman, os suíços da família Steckelberg e os ingleses que acompanharam o Rev. James Fanstone em sua missão médica em Anápolis (ASMAR, 2011). No que diz respeito ao desenvolvimento da atividade agrícola, as imigrações italiana e japonesa exerceram uma maior contribuição em

relação às demais. Os esforços desses povos foram fundamentais para garantir o crescimento econômico de Anápolis e o desenvolvimento dos distritos de Nova Veneza e Cerrado.

A alteração das estruturas de produção no Brasil fez com que o país deixasse de ser excepcionalmente rural e iniciasse o seu processo de urbanização e transformação econômica, a partir da segunda metade do século XIX. Tal processo viabilizou uma nova divisão inter-regional do trabalho, acrescentando novos elementos à composição da sociedade, evoluindo as técnicas de transformação, a fim de promover uma maior integração das regiões, e, por último, consolidar o tão ambicionado nacionalismo brasileiro.

De acordo com Santos (1993), a lógica que havia conduzido a urbanização brasileira, entre os anos 1940 e 1950, havia sido a da industrialização. A princípio, Anápolis parece ter desobedecido a essa lógica, pois o seu processo de urbanização iniciou-se um pouco antes da cidade ser alcançada pelas políticas de industrialização. Para Polonial (1995), a razão para esse fenômeno teria sido a redução da população rural por conta da emancipação de Nerópolis em 1948, que, além de parte do território, levou consigo uma porção demográfica e comercial.

De modo geral, o conceito de urbanização perpassa pela simples noção de superação da população rural pela urbana. Mais do que isso, a urbanização pressupõe a evolução da sociedade, das estruturas produtivas e da técnica, além da transformação da paisagem, o estabelecimento de fluxos, por onde entram e saem insumos, matérias-primas e força de trabalho. Nesse aspecto, a urbanização correlaciona-se com o crescimento demográfico, com a expansão do consumo e do estabelecimento de uma lógica de mercado (SANTOS, 1993).

Todas essas prerrogativas estiveram presentes na formação de Anápolis que, desde as primeiras décadas do século XX, vinha sendo comentada pelos principais veículos do estado, como sendo o maior centro cafeeiro de Goiás, cidade modelo em proteção às suas lavouras, centro de atração de força de trabalho imigrante e, posteriormente, a ferrovia garantiria um escoamento mais rápido e com maior alcance para a sua produção.

1.2.1 Da mascateação aos armazéns: a desenvoltura da comunidade sírio-libanesa na expansão do comércio da “Ribeirão Preto de Goiás”

A narrativa da vinda dos povos árabes para o Brasil remonta o século XIX e apresenta um enredo eivado de curiosidades, entre as quais, destaca-se o fato de terem sido ludibriados por agências turcas de navegação. Em vez de os encaminharem aos Estados Unidos, que era o destino pretendido, essas agências despachavam os imigrantes para o Brasil, (ARIMATHEA;

CURY, 2009). Conforme Furtado (2003), era corriqueiro, nesse período, que os imigrantes, embarcados na Europa, desembarcassem primeiramente nos Estados Unidos, para que então pudessem ser despachados para outros destinos. Nesse aspecto, prevalece uma tendência em narrar a imigração árabe de forma dramática, isto é, acompanhada por guerras, perseguições políticas ou por necessidades econômicas, tendo o Império Turco um lugar central entre as motivações que levaram o primeiro grupo a migrar para outras regiões (JACOB, 2014).

No que diz respeito ao município de Anápolis, a estrada de ferro representou o grande condutor dos mascates, que outrora se encontravam aglomerados às adjacências dos trilhos que cortavam os estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás, sendo este último considerado um dos destinos mais almejados por estes povos. De acordo com Asmar (2010), estando no Brasil, os árabes se viram obrigados a enveredar pela agricultura, atividade pela qual não obtiveram grande êxito, passando, logo em seguida, a exercer o comércio de “porta em porta”, atividade que, há séculos, eles dominavam categoricamente.

A chegada dos árabes em Goiás data do início do século XX, cujas muitas narrativas popularizaram figuras memoráveis, a exemplo do senhor Charrud Spir, para o qual não há um consenso quanto à data exata de sua chegada à cidade, sendo geralmente registrada em 1903 (ASMAR, 2010; 2011). Posterior a esse pioneiro, a cidade recebeu imigrantes árabes ao longo de quase todo o século XX, tendo o auge desse processo ocorrido entre 1952 e 1978, período em que a cidade foi definitivamente colocada em evidência com relação à economia nacional (ARIMATHEA; CURY, 2009). Igualmente, a estadia desses povos criou vínculos entre as cidades adjacentes à ferrovia, ao longo do trajeto entre São Paulo, Minas Gerais e Goiás, estabelecendo negócios e formando uma opulenta comunidade que muito contribuiu para o desenvolvimento econômico, social, político e cultural dos lugares por onde estiveram.

Por ventura, reitera-se que Anápolis articulou-se com o Sudeste brasileiro e com o Sul goiano muito antes do advento da estrada de ferro sobre os seus domínios. Conforme Estevam (1998), Goiás mantinha essa articulação com a praça paulista desde o final do século XIX, contudo, a vinda da estrada de ferro intensificou essa relação, ao ponto de São Paulo se constituir como o principal mercado para a cidade, tanto em termos de exportações como de importações. Em algumas ocasiões, Anápolis se tornou veículo de publicidade e propaganda para São Paulo, em consequência do número de periódicos circulando pelos seus domínios (O ANÁPOLIS, 1956). Também o cinema, a música, o teatro e outras atividades culturais, vindas de São Paulo e do Rio de Janeiro, foram divulgados em Anápolis. Outro exemplo se observa nos serviços de beneficiamento prestados pela empresa Pina & Irmão, os quais passaram a ser ofertados aos produtores paulistas, através da ferrovia, criando filiais no Estado de São Paulo.

Em razão do empreendedorismo comercial, advindo dos povos árabes, as autoridades eclesiásticas locais receberam essa comunidade de maneira cortês, ou seja, sem nenhuma tensão registrada. Não pouco eram os interesses, tanto por parte das autoridades políticas como das religiosas, em torno da contribuição dos sírio-libaneses no processo de expansão da economia local. Igualmente, a predominância da religiosidade cristã ortodoxa possibilitou uma tolerância maior, por parte da Igreja Católica, em relação à tradição desses povos. Nesse aspecto, cabe dizer ainda que, mesmo distinta da fé católica apostólica romana, sob muitos aspectos, a confissão ortodoxa repercutia como uma prática eivada de familiaridade.

Uma terceira hipótese gira em torno da presença maior de libaneses (58%), isto é, mais da metade do total de árabes presentes em Anápolis, sendo os demais: sírios (40%), palestinos (1%) e jordanianos (1%) (ARIMATHEA; CURY, 2009). Conforme Jacob (2014), por uma questão histórica, os libaneses adquiriram uma maior abertura para a aceitação da diversidade religiosa e política. Contudo, essa hipótese não pode ser confirmada, tendo em vista que, esses povos não se encontravam em seu território original, portanto, careciam de um período de adaptação. A princípio, foi através da religiosidade, da culinária, dos costumes e de outros aspectos da vida árabe que se instituíram as condições materiais e psicológicas, responsáveis pela sensação de pertencimento, mesmo estando estes povos em terras longínquas.

A passividade para com a comunidade sírio-libanesa, por parte da Igreja local, não foi manifesta em relação ao protestantismo. Como exemplo disso, a vinda da Missão Evangélica, liderada pelo médico James Fanstone (1890-1987), como extensão da *Evangelical Union of South America* (UESA) e a *Help For Brazil*, anteriormente coordenada no Brasil por seu pai homônimo, o Rev. James Fanstone (1851-1937), somente foi possível pelo fato da medicina ter assumido o papel central dessa missão. Fanstone uniu sua missão religiosa ao serviço médico social, culminando na fundação do Hospital Evangélico Goiano em 1927, algo que despertou o interesse, por parte das autoridades locais, devido à escassez dos serviços médicos no estado. Em Anápolis, até meados de 1916, a maior parte dos serviços médicos era ofertada por figuras do meio político como José da Silva Batista, Antônio Crispim, Faustino Plácido do Nascimento e Genserico Gonzaga Jaime, dos quais, somente os dois últimos possuíam formação, sendo o primeiro farmacêutico e o segundo médico, enquanto que os demais possuíam conhecimentos puramente intuitivos de farmácia (FERREIRA, 2011).

O exemplo acima tem como objetivo, mostrar que, da mesma forma como a medicina havia sido um fator de aceitação, em relação à missão protestante, também o comércio esteve na pauta de interesses das autoridades locais em relação aos árabes. Conforme Magalinski e Magalinski (1983), os sírio-libaneses foram acolhidos em todas as cidades de Goiás, por onde

passaram, exceto Jaraguá, Silvânia, Itaberaí e Pirenópolis, que, por motivos não identificados, acabaram por rejeitar a presença de comerciantes de outras nacionalidades em seus espaços. Há que se dizer também que, a utilização do termo “árabe” somente é permitida sob três condições, sendo a primeira política, a segunda linguística e a terceira genealógica. Na condição política, são chamados de árabes os indivíduos nascidos em um dos 23 países membros da Liga Árabe²⁵, essa classificação compreende a maior parcela demográfica de árabes no mundo. Em segundo lugar é chamado assim, a pessoa que traz o árabe como idioma materno. Por último, é considerado árabe qualquer indivíduo que consiga comprovar a sua ancestralidade em relação aos habitantes originais da Península Arábica.

Em contrapartida, o termo “turco” é utilizado erroneamente para se referir aos povos sírio-libaneses residentes em Anápolis. Duas hipóteses explicam a origem deste equívoco, sendo a primeira relacionada à repercussão do histórico domínio do Império Turco-Otomano sobre os territórios que compreendem a Síria e o Líbano. A segunda hipótese relaciona-se com o fato terem sido, os imigrantes árabes, despachados para o Brasil através de agências turcas, conforme dito, ou seja, os passaportes apresentados às autoridades brasileiras haviam sido fornecidos pela embaixada turca. A partir da desinformação das autoridades brasileiras da época, o uso do termo “turco” se alastrou aos demais setores da sociedade. Como exemplo disso, menciona-se o ilustre personagem, anteriormente mencionado, Charrud Spir (Joaquim Éesper), o qual ficou conhecido como “Joaquim Turco”, quando na verdade era libanês.

As agências de pesquisa assinalam 1871, como sendo o ano oficial da chegada dos árabes no Brasil. A oportunidade de renda, através do comércio, e o ensino diversificado, sobretudo em Silvânia e Anápolis, considerando a dificuldade do idioma e a baixa instrução, por parte de alguns, constituíram os principais atrativos para esses povos (MAGALINSKI; MAGALINSKI, 1983); (ASMAR, 2010). Em Goiás, os árabes residiram em cidades situadas às margens da estrada de ferro, onde atuaram como mascates e atravessadores. De fato, é certa a afirmação de que a vinda desses povos significou a extensão do excedente da economia paulista para as regiões periféricas, viabilizada pelo sistema ferroviário:

A fortuna de São Paulo devem-na os filhos daquele estado, em grande parte, ao elemento estrangeiro. Foi ele o maior fator de situação de prestígio de que goza, no país e fora dele, aquela unidade da Federação Brasileira. Anápolis é mal vista pelas suas coirmãs, porque recebe de braços abertos todos os que lhe vão levar o esforço de seu trabalho e da sua colaboração honesta, para o progresso da comunidade (A INFORMAÇÃO GOIANA, novembro de 1928).

²⁵ Ligação Internacional de cunho econômico criada em 1945 e composta atualmente por 23 países membros: Egito, Iraque, Jordânia, Líbano, Arábia Saudita, Síria, Iêmen, Líbia, Sudão, Marrocos, Tunísia, Kuwait, Argélia, Emirados Árabes Unidos, Bahrein, Catar, Omã, Maurtânia, Somália, Palestina, Djibuti, Comores e Eritreia.

De modo geral, os sírio-libaneses trouxeram consigo muito pouco ou nenhum capital, de modo que o comércio era visto como uma possibilidade de se garantir uma recompensa financeira mais rápida do que a que se tinha com a agricultura, tendo em vista que essa última exigia a aquisição de terras e investimentos iniciais. Devido à possibilidade de se obter as mercadorias comercializadas através do crédito, sendo o seu retorno mais rápido e lucrativo, essa se tornou uma forma conveniente de se obter capital (ARIMATHÉA; CURY, 2009).

A mascateação havia sido uma iniciativa elementar na formação do comércio da cidade de Anápolis, haja vista que os estabelecimentos eram em pequeno número durante as primeiras décadas do século XX, destacando-se, de forma isolada, a loja Rainha da Barateza, de propriedade de Antônio Luiz de Pina. De maneira sutil, os sírio-libaneses se valeram das dificuldades de deslocamento da população rural até os estabelecimentos comerciais urbanos, assim como dos altos preços que eram praticados. Com relação à formulação de preços, o fator predominante, em qualquer instância de formação, é o custo unitário de produção, isto é, a força de trabalho requerida na produção de qualquer mercadoria (BARROS DE CASTRO; LESSA, 1974). No âmago de sua formação, devido à dificuldade de comércio pelas áreas rurais, em decorrência do sistema de transporte incipiente e da baixa densidade demográfica, torna-se justificável os elevados preços das mercadorias negociadas em Anápolis.

Ao longo da transição da economia aurífera para a agropecuária em Goiás, tornou-se notório a prática da chamada “agricultura de subsistência”, a qual produzia baixos resultados para a composição da riqueza da província. Contudo, a agropecuária comercial, que se formou durante a primeira metade do século XIX, pautou-se, não apenas nas trocas locais, mas no abastecimento das regiões. Nisso se justifica a hipótese de Bertran (1978), de que a atividade desenvolvida no Centro-Sul não apresentava caráter de “subsistência”, mas, de “abastança”, tendo em vista os registros de atividade agroindustrial tradicional em nível de exportação, como no exemplo da produção de marmelada em Santa Luzia e de fumo em Bonfim, Antas, Bela Vista e Pouso Alto, em meados de 1870 (A INFORMAÇÃO GOIANA, 1919).

Sendo sua capacidade de expansão comercial maior, em decorrência dessa agricultura de abastança, da localização privilegiada e, em seguida, pelo advento da ferrovia, Anápolis pôde exercer maior atração sobre os imigrantes concentrados nos estados de São Paulo, Espírito Santo e Minas Gerais. Tal dinâmica fez com que a cidade absorvesse intensamente a imigração, se comparada a outros processos sociais e históricos que alcançaram Goiás nesse período. Se por um lado a pecuária havia sido fundamental para incorporar as fronteiras de Goiás, pelo fato do gado se deslocar sozinho de uma região para outra, no caso de Anápolis, a ruptura dessas barreiras de comunicação se deu, principalmente, pela cafeicultura.

Superada a fase de mascateação, os sírio-libaneses passam a praticar o comércio fixo, estabelecendo seus negócios pelo núcleo urbano de Anápolis. Por entre os anos de 1911 e 1915, Pedro Khoury, Elias Abraão e João Elias já mantinham estabelecimentos comerciais, localizados às mediações do Largo de Santana (FERREIRA 2011). Uma peculiaridade da imigração árabe, em relação às demais imigrações que se direcionaram a Anápolis, diz respeito à presença marcante destes povos nas associações, nos clubes representativos e na cena urbana de modo geral, fator que contribuiu para que essa comunidade se destacasse, mais do que qualquer outra, na memória coletiva e na história da sociedade anapolina. Além disso, o fato de terem se fixado na sede do município, e não nos distritos, contribuiu para que permanecessem em destaque, mesmo após as emancipações.

No exemplo dos japoneses, o que se averigua é um espraiamento desses povos por diferentes municípios, além da emancipação precoce de Nerópolis em 1948, a qual contribuiu para enfraquecer a memória das novas gerações quanto à estadia dos nipônicos em Anápolis. Com relação aos italianos, observa-se uma regularidade de sua presença em Nova Veneza de Goiás, tendo em vista que, além da emancipação, em 1958, observa-se a drástica redução dessa imigração em decorrência do Decreto Prinetti (1902), o qual impedia a passagem subvencionada dos italianos para o Brasil (SOUZA, 2012). Diferente dos árabes, os italianos não puderam resguardar a integridade de seus costumes, em vez disso, acabaram por fazer a assimilação radical da cultura local, perdendo, de forma parcial, a identidade linguística. Não obstante, a memória de seus antepassados tem sido conservada através de elementos de tradição, tais como as festividades, a religiosidade, a literatura, a culinária e os costumes herdados de modo consuetudinário no interior de cada família.

Em certos aspectos, os batrícios²⁶ mantiveram parte de sua identidade intacta, através da restrição dos matrimônios aos seus próprios pares, isto é, não admitindo, às suas progênes, relações de consanguinidade com brasileiros. Esse costume não tem relação com indiferença ou preconceito, mas, cumpre um conjunto de regras que visava conservar a identidade e o ambiente familiarizado. Para tanto, essa prática parece ter se estendido, tendo em vista que, mesmo atingindo a maioria, as novas gerações de árabes, seguindo os costumes mantidos por seus progenitores, “aceitavam os casamentos arranjados entre si” (ASMAR, 2010, p. 77).

Outro importante detalhe é creditado à conservação da fé religiosa original, em sua maioria composta por cristãos ortodoxos e, em menor número, por muçulmanos. Tanto a Igreja Cristã Ortodoxa como o Centro Islâmico, fundados pela Sociedade Beneficente Sírio-

²⁶A expressão é usada para se referir aos árabes que se aventuraram na imigração. Provavelmente seja uma variação para o termo “patrícios”, cuja troca do “p” pelo “b” remete à pronúncia desses povos.

Libanesa, cumprem a função de representatividade sociocultural dos árabes em Anápolis, cuja religiosidade, relaciona-se, de forma intrínseca, com a conceituação de Estado, haja vista que, para esses povos, a questão política é indissociável da questão religiosa (JACOB, 2014).

A fundação da União Síria, em 20 de dezembro de 1931, pelo palestino Jad Salomão Koury e correligionários, além de formalizar a representatividade da comunidade e promover ações de cidadania entre árabes e brasileiros, contribuiu para tornar conhecida a história dos árabes em Anápolis às posteridades. Jad Salomão Koury, que foi o patriarca da família Salomão Koury no Brasil, exerceu o ofício de educador em Anápolis, com intensa experiência adquirida nos países por onde passou. Igualmente, foi ele um dos poucos integrantes da Comunidade Sírio-Libanesa em Anápolis a ter residido em praticamente todas as principais cidades atingidas pelo traçado da estrada de ferro, incluindo os municípios pertencentes aos estados de São Paulo e Minas Gerais (ARIMATHEA; CURY, 2009).

Em Goiás, Salomão fixou residência em Araguari, Catalão, Formosa, Goiandira, até chegar a Anápolis no ano de 1930, conduzido pelo prenúncio da extensão da estrada de ferro até o município, conforme se comentava em Goiás naquele momento. Estando em Anápolis, Salomão contribuiu para a consolidação das bases da indústria embrionária, cujo núcleo inicial se prendeu ao setor de alimentos e de cerâmicas (CASTRO, 2012). Em suma, em todos os municípios do estado de Goiás, onde residiu, esse pioneiro contribuiu para a organização da economia, da política, da cultura e da vida pública de modo geral.

Dos primeiros feitos da atuação da União Síria em Anápolis destacam-se a Escola Sírio-Libanesa e as olarias que deram base para a construção dos bairros Vila Fabril, Jaiara e Jundiaí, além das cidades de Goiânia e Brasília, respectivamente. O desejo de aproximar árabes e brasileiros levou essa instituição a investir no ensino da língua árabe em Anápolis, embora tenha sido um empreendimento com pouca repercussão na época:

Os membros da Colônia Síria, residentes nesta cidade, desde muito, alimentavam a esperança de constituir uma sociedade, onde se discutissem os diversos pontos que se relacionam, não só com a Colônia Síria, mas também com a coletividade anapolina (X, 20 de setembro de 1933).

Entre os anos de 1915 e 1920 já se tinha instalada uma máquina beneficiadora do empresário sírio Miguel João Alves, cuja avenida, a qual recebera o seu nome, esteve entre as que detinham maior número de máquinas de beneficiamento de propriedade árabe. De acordo com Asmar (2010), Miguel João foi um empreendedor à frente de seu tempo, pois, suas máquinas se moviam através de locomóveis, facilitando a descarga dos grãos. O interesse pelo

café aumentava na medida em que também aumentavam as expectativas em torno da vinda da ferrovia para Anápolis. Outro motivador havia sido a manutenção dos preços do produto, em nível nacional, por parte do Convênio de Taubaté (1906). Durante as primeiras décadas do século XX, a notoriedade do teor de qualidade e sabor do café anapolino, fez com que, entre 1915 e 1946, se fixassem numerosas casas de beneficiamento pelo centro de Anápolis, momento em que a economia do município sinalizava um crescimento expressivo do terciário, o qual contou com a atuação veemente dos comerciantes sírio-libaneses (ver quadro 01).

Quadro 01 – Localização dos sírio-libaneses no comércio de Anápolis, 1915-1946

Nomes	Atividades	Localização
Pedro Khoury	Comércio	Praça Coronel Silvério Pedro da Silva (atual Praça do Expedicionário)
Elias Abraão		
João Elias		
Miguel João	Máquina de Beneficiamento e Comércio	Avenida Miguel João
Razem Elias		
Miguel El Haje	Máquina de Beneficiamento	Avenida 15 de Dezembro
Jorge Elias	Comércio	
Carlos Elias	Máquina de Beneficiamento	
Elias José Isaac	Comércio de Café	
Higino Siade	Confeitaria e Bilhar	Rua do Comércio (atual Manuel d’Abadia)
Antônio José Issac	Comércio	Rua Nova (Atual Rua 7 de Setembro)
Miguel Thomé	Comércio	
Elias Jorge Saihum	Comércio	
Elias David	Comércio	
Abraão Jorge Asmar	Comércio	
Abraão Issa		
Abraão José Isaac	Comércio	
Mansur Abdala	Comércio	
Antônio Miguel	Comércio	
Jorge Elias	Comércio	
Carlos Elias	Comércio	

Fonte: Elaboração própria, adaptado de Asmar (2011) e Ferreira (2011).

Além da dinâmica comercial, estabelecida entre as zonas rurais e os pequenos núcleos urbanos, situados às margens da Estrada de Ferro Goiás, esses povos foram fundamentais na alteração da paisagem urbana, através dos inúmeros prédios comerciais e residenciais por eles construídos, com destaque para a Rua Aurora (atual General Joaquim Inácio) apelidada de “Rua dos Turcos” (ASMAR, 2010). Nessa rua, quase de frente à Estação Ferroviária da Praça Central, foi construído o prédio da Companhia Goiana de Armazéns Gerais, em razão da concentração maior, na cidade, de atividades ligadas ao setor atacadista. (ver figura 05).

Figura 05 – Rua dos Turcos (General Joaquim Inácio), Anápolis, 1934, 1954, 1965 e 2015



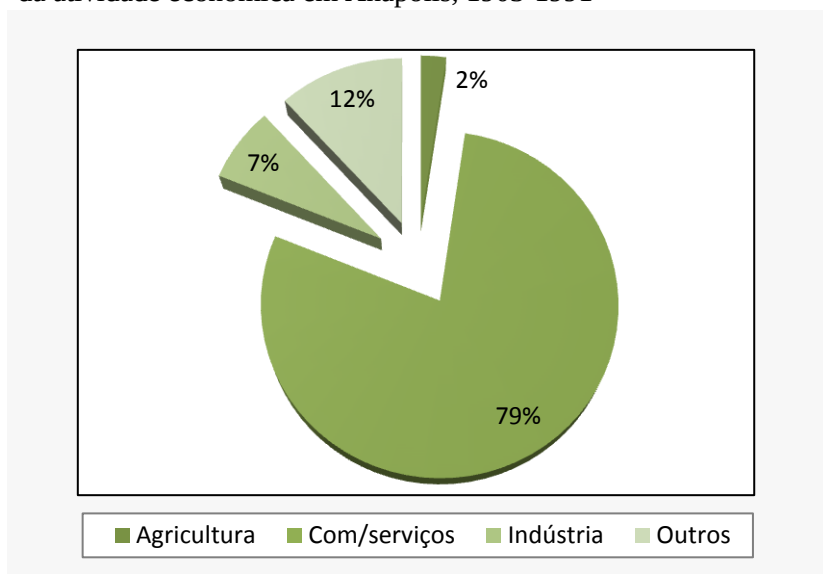
Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho e <https:// Google Satélite>. Acesso em 12/06/2019 às 07h23. Coloração artificial, exceto para a quarta imagem.

A confiança e o contrato de honra imperavam sobre as relações de troca ao longo das primeiras décadas da história econômica da cidade. Tanto os mascates como os atravessadores confiavam a venda a prazo, através de um sistema simples de crédito, respaldado na típica cordialidade brasileira, elemento fundamental na aproximação e absorção recíproca da cultura e dos costumes entre esses povos. Do mesmo modo, os empréstimos, que eram firmados entre o setor privado e os atravessadores do comércio de gado, se davam sem nenhum tipo de restrição. Além disso, as transações financeiras, referentes às exportações, devido à ausência de instituições bancárias, eram feitas em espécie (A CINQUENTENÁRIA, 1957).

Com relação à questão demográfica, os árabes contribuíram para o seu crescimento de duas maneiras, sendo que a primeira se relaciona à constituição de suas próprias famílias, as quais eram, em sua maioria, muito numerosas. Em segundo lugar, os árabes contribuíram em projetar a população rural para os centros urbanos, devido ao contínuo desenvolvimento do comércio. Conforme Magalinski e Magalinski (1983), a estimativa aproximada para a quantidade de famílias sírio-libanesas em Anápolis, até a década de 1980, girava entre 250 e 300 famílias, totalizando algo em torno de três a quatro mil indivíduos residentes na cidade.

Não restam dúvidas em relação à importância da comunidade sírio-libanesa para o crescimento de Anápolis. Contudo, é inegável a participação preponderante desses povos no setor terciário da economia local (ver gráfico 01).

Gráfico 01 – Participação aproximada dos sírio-libaneses nos setores da atividade econômica em Anápolis, 1903-1991



Fonte: Dados trabalhados de Asmar (2010) e Arimathea; Cury (2009).

Durante as décadas que se seguiram, a União Síria participou de outras importantes realizações em Anápolis, como a fundação do Asilo São Vicente de Paulo²⁷ e da inauguração da primeira loja maçônica de Anápolis, denominada “Lealdade e Justiça”, a qual permanece em plena atividade nos dias atuais. Há que se dizer que o próprio Jad Salomão foi quem doou a área, onde posteriormente foi construído o Clube Lítro-Recreativo Anapolino²⁸ (CRA) em 1945, uma das mais importantes associações na história do município. Igualmente, havia sido ele doador de uma parte das terras onde seria construído o Bairro São Carlos e a Sede da atual Câmara Municipal de Vereadores (FERREIRA, 2011). A instituição contribuiu ainda para arrecadar fundos para a construção da nova Catedral da Igreja Matriz de Nossa Senhora de Santana, na década de 1940, assim como para a Construção do Aero Clube de Anápolis, na

²⁷ Uma curiosidade é que São Vicente de Paulo, que dá nome à instituição, também teve uma boa relação com os mulçumanos, ao longo de sua vida missionária no século XVII.

²⁸ O Clube Lítro-Recreativo de Anápolis é considerado a mais antiga organização social de amigos de Anápolis, fundada em 29 de abril de 1934. Entre 1934 e 1945 o CRA funcionou na antiga sede do Anápolis Futebol Clube na Rua Antônio Carlos (atual Manoel d’Abadia). A doação das terras para a construção da sede oficial foi feita pelo imigrante palestino Jad Salomão em 10 de agosto de 1940, o prédio foi construído com a importante ajuda financeira de Jonas Ferreira Alves Duarte, sendo inaugurado em 6 de outubro de 1945. Ver: FERREIRA, 2011; ASMAR, 2011.

década de 1960, sendo esta última realização promovida em parceria com o empresário e ex-prefeito Sócrates Mardocheu Diniz.

A partir da segunda metade do século XX, duas atuações da comunidade sírio-libanesa tiveram papel fundamental na política internacional e na economia do município. A primeira diz respeito à diplomacia entre o Brasil e os países árabes, por intermédio da contribuição do Consulado Honorário da Síria em Anápolis, desde a sua fundação no município. Essa atuação contribuiu para fortalecer a diplomacia brasileira, cujos frutos puderam ser registrados na Cúpula América do Sul/Países Árabes²⁹ (ASPA), realizada em Brasília em 2005, envolvendo 12 países sul-americanos e 22 países árabes. A segunda atuação se deu na década de 1970, com a articulação entre o setor público e a iniciativa privada, em favor da aprovação do município de Anápolis como sede do mais importante Distrito Agroindustrial de Goiás.

No contexto da década de 1970, os empresários Sultan Falluh, Ruy Abdalla e Waldyr O'Dwyer se tornaram figuras notórias, ao longo dos procedimentos voltados para confirmar a vinda da indústria para Anápolis. Tendo sido membro da Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA) e, em seguida, presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL), Falluh foi convidado pelo governador Irapuan Costa Junior (1975-1979), para presidir a Companhia de Distritos Industriais de Goiás (GOIÁSINDUSTRIAL) e, posteriormente, a Secretaria de Indústria e Comércio. O empenho político da administração local, somado à sua atuação, frente às duas pastas, foi decisivo para arregimentar as condições exigidas pelo Ministério do Planejamento e assim confirmar o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) em 1976. Durante o Governo Ernesto Geisel (1974-1979), Sultan Falluh havia articulado em favor de Anápolis, ao longo das audiências com o Ministro do Planejamento do João Paulo Reis Velloso (O CENTENÁRIO, 2006). Seguramente que, tendo um representante à frente das instituições de regulação do comércio e da indústria, os sírio-libaneses se viram, mais uma vez, aptos a contribuir para a expansão do parque industrial de Anápolis.

Atualmente, a percepção da presença árabe em Anápolis é bem mais sutil do que no passado. Com o tempo ocorreu a assimilação da cultura, fazendo com que a comunidade sírio-libanesa adquirisse traços psicológicos e culturais, comuns à população local. Para tanto, esses traços psicológicos e culturais são estabelecidos a partir da criação de símbolos nacionais que permitem às pessoas se verem como iguais, desenvolvendo a sensação de pertencimento e semelhança de atitudes (JACOB 2014). Por último, a presença dos sírio-libaneses, apontada nas instituições, nos logradouros, nas memórias das famílias, através das novas gerações e,

²⁹ Conferência inter-regional que compreende a União de Nações Sul-Americanas (UNASUL) e a Liga dos Estados Árabes (LEA).

sobretudo, na história, corresponde ao processo de construção da vida e do cotidiano anapolino, legado por esses povos, ao longo de toda a sua estadia no município.

1.2.2 A formação da Colônia Italiana de Nova Veneza: um incremento à agricultura de exportação de Anápolis

Como visto, o processo de ocupação da antiga região de Antas contou, inicialmente, com contingentes demográficos deslocados das regiões de Meia Ponte, Córrego de Jaraguá, Santa Luzia e Bonfim (BORGES, 2011). Dentre essas regiões, Córrego de Jaraguá havia sido o mais relevante berço originário, não apenas para a formação de Anápolis, como também de outros municípios, a exemplo de Goianésia (BERTRAN, 1978). Em seguida, outros grupos foram sendo inseridos na região do Mato Grosso de Goiás, vindos de “Minas Gerais, São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí e mesmo das regiões goianas menos dinâmicas, como o leste e o centro-norte” (CUNHA, 2009, p.58). Todavia, Anápolis se valeu dos braços da imigração para alavancar as suas lavouras, ao longo da primeira metade do século XX. Entre os grupos principais, destacam-se os italianos e os japoneses, os quais se estabeleceram como colônias pelos antigos distritos de Capivara (Nerópolis) e Santa Bárbara da Cachoeira (Nova Veneza).

Desde sua origem, Santana das Antas esteve caracterizada pelo seu potencial agrícola, comportando lavouras de fumo, cana-de-açúcar e café (A INFORMAÇÃO GOIANA, 1919). Conforme Souza (2012), a expansão da cafeicultura da região Sudeste para as demais regiões do Brasil, teria se iniciado a partir de 1871. Por conta disso, a imigração, que havia se iniciado pelo sul em 1824 e se intensificado entre 1847 e 1870 pelo Sudeste, ficou caracterizada pela divulgação de dois modelos de agricultura, sendo o primeiro constituído por latifúndios escravistas (até 1888), o qual uniu, em um mesmo espaço, trabalhadores pagos e escravos, e o segundo por minifúndios não escravistas organizados em agricultura familiar.

Por conseguinte, a história dos italianos em Goiás se faz análoga à economia do café, pois, ainda que seu cultivo tenha ocorrido, primeiramente, em Santa Luzia, no ano de 1774, conforme mencionado, vários são os registros de experiências com a rubiácea, iniciadas na região Sul, em Catalão, e estendidas ao Centro-Sul. De fato, foi em Anápolis onde o café encontrou o seu ambiente ideal, em razão de suas férteis terras e de seu clima temperado, predados que atraíram a atenção de fazendeiros paulistas, os quais inspecionaram a região, acompanhados por colonos italianos, durante as primeiras décadas do século XX. Esse processo, denominado pela imprensa da época de “onda verde”, trouxe consigo as estradas de automóveis, consagrando novas possibilidades para a absorção de mão de obra imigrante,

além de retornar o contato entre Goiás e São Paulo, enfraquecido desde o início da derrocada da economia aurífera no século XIX (A INFORMAÇÃO GOIANA, 1932).

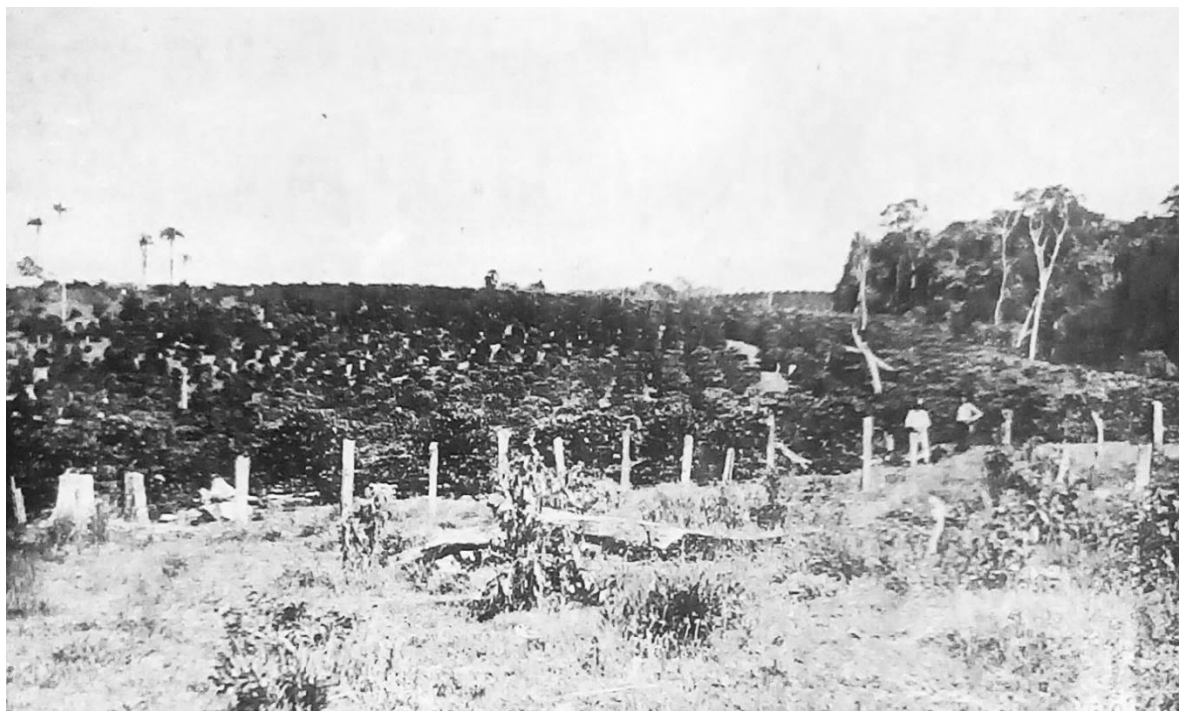
Situado o contexto e que se deram os primeiros contatos desses povos com o estado de Goiás, Souza (2012), adverte que, desde meados de 1870, a estadia dos italianos no Brasil, vinha ocorrendo de forma desarmônica, devido às inúmeras situações de humilhação pelas quais esses povos foram submetidos, sobretudo, no âmago de sua chegada em Goiás. Apesar disso, os veículos de comunicação do período narram de forma romantizada o referido evento:

Os goianos da capital, muito amorosos do seu berço, não se descontentam ao pisar terras de Anápolis. Os que vêm de fora, depois de longa ausência, e param em Anápolis, sentem-se surpresos pelo ver a cidade que se vai formando como um milagre imponente às portas do Mato Grosso, mas depois de entrar em contato com o povo, sentem circundar-se da aura de carinho e afeto de sua própria terra, por isso que, por ser Anápolis a filha da Capital, é sua população acentuadamente de goianos (CORREIO DE ANÁPOLIS in INFORMAÇÃO GOIANA, 1929, p. 92).

Até 1919, o município com maior número de pés de café era Morrinhos, enquanto Jataí era o que detinha maior produção por quantidade de arbustos. Apesar disso, a edição de setembro 1925 do periódico A Informação Goiana trazia a notícia de que Anápolis já era o município mais produtivo do Estado, representando a parte mais próspera do Mato Grosso de Goiás, antes mesmo da chegada da estrada de ferro, fato esse que rompe com o paradigma do crescimento econômico da região vinculado pura e simplesmente ao sistema de transporte. O café havia se tornado o “carro-chefe” da agricultura praticada em Anápolis, sendo produzido, juntamente com o milho, o feijão e o arroz, em lavouras espalhadas pelos seus distritos, sobretudo na Colônia de Cerrado (Nerópolis) e na Colônia Italiana de Nova Veneza.

De acordo com Freitas (1995), os imigrantes italianos, cujo grupo era composto por sete famílias consanguíneas, após terem trabalhado em várias fazendas, adquiriram condições materiais para se tornarem proprietários de terras em Anápolis. Souza (2012) enfatiza que, durante a fase da cafeicultura, esses colonos se mantiveram trabalhando nas fazendas em condições de empregados. Essa realidade foi, posteriormente, vivenciada pelos imigrantes japoneses, os quais se submeteram a diversos constrangimentos antes de adquirirem o direito à propriedade fundiária em Goiás. A ideia de se criar uma colônia agrícola já era cogitada desde a chegada desses povos em território goiano. Para tanto, esse objetivo só pôde ser consolidado em 1912, quando algumas poucas famílias se instalaram no antigo distrito de Santa Bárbara da Cachoeira, que, em razão da ocupação italiana, passou a se chamar Colônia de Nova Veneza. (A INFORMAÇÃO GOIANA, 1923).

Figura 06 – Cafezal de propriedade da família Stival em Nova Veneza, Anápolis, década de 1920



Fonte: A Informação Goiana, Janeiro de 1930.

Estando em Anápolis, os italianos priorizaram a expansão da cafeicultura, visando colocar em prática a experiência acumulada ao longo do tempo em que estiveram a trabalhar como empregados em outras regiões do território brasileiro. Cabe a ressalva de que o plantio desenvolvido por esses povos não detinha nada de extraordinário, com exceção da diversidade de culturas e o volume produtivo, que realmente chamava a atenção dos produtores locais. O fato das terras da região serem virgens, em sua maior parte e, portanto, de altíssima qualidade, somada à disposição desses povos pela agricultura, rendeu à Colônia de Nova Veneza, em 1928, uma lavoura com mais de cem mil pés de café, considerando apenas os novos arbustos.

Durante o seu auge, a cafeicultura anapolina produziu mais de 1.533.000 pés de café, expandindo as plantações por entre as regiões vizinhas, como no caso das fazendas da região de Itaberaí, que sofreram influência direta de Anápolis, tornando-se o segundo núcleo mais produtivo da região (A INFORMAÇÃO GOIANA, 1932). Com o tempo, a Colônia de Nova Veneza foi se estruturando como um pequeno município, dotado de ruas, de escola, além de um perímetro comercial, de onde era despachada a produção até a estação ferroviária.

Em decorrência de uma constelação de fatores, que não serão expostos, é arriscado conferir aos italianos a responsabilidade pela emancipação de Nova Veneza. Entre esses fatores destaca-se a emancipação de outros três distritos vizinhos (Brazabrantes, Damolândia

e Goianópolis), de forma simultânea, além de um possível atrito que se acentuará a partir da segunda metade do século XX entre Anápolis e o governo estadual.

Diferente dos sírio-libaneses, que constituíram patrimônios gigantescos, os italianos não puderam seguir, à risca, esse mesmo roteiro. O sonho de fazer fortuna parecia cada vez mais distanciado da realidade, devido aos desmandos dos fazendeiros que lidavam com esses imigrantes pelas regiões por onde passaram. É preciso considerar que, ao longo da década de 1930, o café, que constituía a base da economia de Nova Veneza, havia perdido parte de sua importância dentro da economia nacional. Neste sentido, as pesquisas referentes ao tema trazem as dificuldades vivenciadas pelas famílias italianas em Goiás, numa dinâmica análoga a dos seus compatriotas ao sul do país, como pontos comuns:

Em Goiás, os primeiros grupos de italianos eram constituídos por sete famílias todas consanguíneas ou formadas por matrimônio. Ao desembarcarem, um proprietário de terras empregava as famílias, falava que havia uma casa e tudo o que necessitassem. Ao chegar à propriedade, colocava-os em um depósito ou paiol de café, sentindo justo fazer-se aceitar tal hospedagem. O manifesto dos recém-chegados foi pegar suas malas e seus pertences e sair da fazenda. O proprietário chamou a polícia, que saiu a procura dos imigrantes, estes foram presos e ficaram na delegacia até o representante do consulado italiano tirá-los de lá (SOUZA, 2012, p. 124 e 125).

O relato acima ratifica a posição de Freitas (1995) de que os primeiros italianos que chegaram a Anápolis o fizeram em condições melhores do que aquelas, a que se submeteram, estando em outras regiões do estado. De fato, o cruzamento dessas duas informações nos leva a entender que a estadia dos italianos, em outros municípios de Goiás, ocorreu de forma mais penosa do que em Anápolis. Apesar disso, o que se tem como certo é que a prosperidade desse empreendimento para a região de Nova Veneza, estando ou não atrelada à estabilidade econômica dos italianos, se deu de forma relativamente rápida.

Conduzidos pela figura memorável de João Stival, os italianos trataram de estabelecer um ambiente muito parecido com o que se tinha na Itália. Igualmente, a vida em comunidade tornou-se uma condição de sobrevivência entre esses povos. Por outro lado, a quantidade de roças, a variedade de cultivos e o comércio de hortifrúteis, potencializados com a vinda desses colonos, tornou-se uma herança italiana em Goiás. Com relação a isso, cabe ainda mencionar a tentativa do governador Coimbra Bueno (1947-1950) de implantar a Cooperativa Italiana de Técnicos Agrícolas (CITAG) em Rio Verde, projeto que contaria com a presença de doze mil italianos, aproveitando 150.000 hectares de cerrado para diferentes tipos de lavouras e de indústrias agrícolas e manufatureiras (MAGALINSKY, MAGALINSKY, 1983).

Finalmente, a força expansiva da agricultura de Nova Veneza transformou Anápolis no maior núcleo produtor de café do Brasil Central, a partir da década de 1920, criando excedentes negociados no mercado paulista e fazendo da região um forte componente da economia local. Observando os números da tabela 01, é possível ter uma ideia da supremacia de Anápolis, com relação aos demais municípios produtores de café da região, assim como a sua potencialidade agrícola, a qual será profundamente alterada através das especializações ocorridas a partir da segunda metade do século XX.

Tabela 01 – Principais municípios produtores de café em Goiás, 1932

Município	Quantidade de Pés de Café
Anápolis	1.533.000
Itaberaí	620.000
Corumbá	554.000
Pouso Alto	500.000
Catalão	400.000
Santa Luzia	370.000

Fonte: A Informação Goiana, fevereiro de 1932.

A relação da Colônia dos Italianos em Nova Veneza com a cafeicultura se deu com maior ênfase durante a fase inicial, quando os colonos se submeteram ao trabalho prestado aos fazendeiros na condição de empregados. Com a Crise de 1929, os produtores de café se viram desmotivados devido à queda do preço do produto. A partir da década de 1950, a agricultura migrou do café para o arroz, o trigo, agricultura mista e criação de animais de pequeno porte (porcos e galinhas). Na condição de distrito, o sucesso da agricultura da Colônia de Nova Veneza havia sido de fundamental importância para divulgar Anápolis no boletim econômico nacional. Conforme os primeiros artigos, referentes ao desenvolvimento da cidade, publicados pela imprensa da capital do Brasil (Rio de Janeiro), o café esteve intrinsecamente associada à imigração italiana em Goiás até meados de 1930.

Com a fundação de Goiânia (1933), Nova Veneza sofre uma progressiva reordenação em suas relações econômicas que passam a ser estabelecidas com a nova capital. Para uma análise precisa desse processo seria necessário rever a continuidade da imigração nas décadas seguintes à colonização da região, sobretudo, nos municípios de Inhumas, na década de 1920, e em Goiânia, na década de 1950 (MAGALINSKI; MAGALINSKI, 1983). Cabe ainda

destacar que o progresso agrícola ocasionou um aumento na população urbana de Nova Veneza e, conseqüentemente, a sua emancipação no ano de 1958.

Fortalecida pela articulação de seu arranjo produtivo com Goiânia, Nova Veneza de Goiás permanece produzindo café, porém, em escala reduzida, se comparada ao período de apogeu da agricultura anapolina. Atualmente o município se encontra entre os 20 núcleos produtores com maior oferta no CEASA-GO, com destaque na criação de aves e na indústria alimentícia (SEGPLAN, 2012). Outro aspecto do perfil econômico da cidade se observa pelo âmbito cultural, haja vista que a mesma mantém atrativos turísticos mantidos pela tradição herdada e pela memória da colonização italiana através de suas festividades.

1.2.3 A formação da Colônia Nipônica do Cerrado: outro incremento à agricultura de exportação de Anápolis

A história da colonização nipônica em Goiás é favorecida por uma ampla e recente pesquisa, a qual coincide com o centenário da chegada desses povos no Brasil em 1908. Em Goiás, essa imigração apresentou baixa ou relativa densidade demográfica, considerando o excesso de terras ociosas e a conexão com o Sudeste do Brasil, intensificada pela ferrovia, os quais são tidos como os principais condutores desses povos para o estado de Goiás no início da década de 1930 (MOTA, 2008). De acordo com a edição do jornal “O Anápolis³⁰” de maio de 1935, o progresso da agricultura anapolina dependia da aplicação de novos métodos científicos na produção, contra os quais os agricultores locais demonstravam certa relutância. Desta forma, a imigração nipônica representou, naquela ocasião, um auxílio na conformação de novas formas de cultivo para o Cerrado, a saber, os cultivos intercalares e a policultura.

Igualmente, se observa nesse contexto as primeiras formas de agricultura mecanizada, através introdução de tratores e suplementos agrícolas na lavoura (A CINQUENTENÁRIA, 1957). Confirmadas as vantagens dos processos mecânicos, os agricultores abandonariam por completo os processos rotineiros e rudimentares, com os quais desenvolviam suas lavouras. A questão envolvendo a tecnologia é fundamental para desencadear o *boom* na produção de excedentes em qualquer tipo de atividade, sobretudo, com o melhor aproveitamento do tempo propiciado por suplementos modernos ou técnicas mais avançadas.

³⁰ Esse jornal foi fundado em 1930, pelo engenheiro agrônomo Luiz Caiado de Godoy. Embora não tenha sido o primeiro meio de comunicação veiculado em Anápolis, que na verdade foi o “Correio de Anápolis” (1929), “O Anápolis” foi o periódico mais longo na cidade de 1935 a 1957. Ver: FERREIRA, 2011.

Nesse sentido, é válido mencionar que a evolução da técnica é um dos possíveis caminhos a ser trilhado quando o fator de crescimento de uma região encontra-se extenuado. Segundo Schumpeter (1996), todo método de produção, utilizado em um determinado lugar, se ajusta à capacidade material em pauta, cabendo à tecnologia a função de pensar acerca dos problemas inerentes desse processo e resolvê-los sistematicamente. No caso específico de Anápolis, todas as iniciativas, adotadas em favor de seu melhor desempenho econômico, relacionaram-se com a terra, considerada o fator primário de produção. Neste sentido, a vinda dos japoneses inaugurou uma nova etapa para a agricultura, haja vista a instalação do núcleo de pesquisa e melhoramento de grãos e do Serviço Técnico do Café (STC). Conciliando esse incremento à presença maciça de indivíduos de visão empreendedora residentes no município, pode-se dizer que, em níveis de investimento, Anápolis estaria apta a evoluir sua produção agrícola, ainda que isso não tenha sido plenamente verificado.

Durante esse período, a maior dificuldade imposta à produção anapolina repercutia sobre a questão envolvendo a mão de obra, tendo em vista que a cidade havia estabelecido os seus limites geográficos durante as primeiras décadas de sua formação. Desse modo, as zonas rurais ficaram amplamente distanciadas da sede, tornando-se, a mão de obra vinda de fora, um elemento alternativo. Por sua vez, o problema envolvendo o transporte tornou-se uma questão atormentadora ao longo das décadas seguintes. Ainda assim, dotada de condições materiais e de abundância de terras férteis, a “Ribeirão Preto de Goiás” estava entre os mais atrativos destinos para o imigrante em busca de ocupação e melhores condições de vida.

Conforme Mota (2008), o imigrante nipônico era do tipo “sistemático”, que não gostava de contar com os grandes proprietários, embora fosse o tipo, com o qual, os grandes proprietários podiam contar. Anápolis passaria a receber os primeiros grupos de imigrantes japoneses em 1929, processo que se deu como continuidade da passagem destes povos pelos estados de São Paulo e Minas Gerais. Como dito, a motivação principal era a possibilidade de aquisição de terras, processo que se tornou realidade através do pagamento de uma taxa no ato do cadastramento dos colonos, feito pela Prefeitura Municipal de Anápolis. Tratava-se de uma oportunidade rara naquele período, uma vez que, desde a Lei de Terras de 1850, a aquisição de propriedades fundiárias, por parte de imigrantes, era algo quase improvável.

No decorrer do período da imigração nipônica em Anápolis, Goiás já se encontrava parcialmente integrado ao Sudeste brasileiro pelo sistema ferroviário, de modo que as famílias japonesas foram se fixando às regiões adjacentes à estrada de ferro que, a medida com que ia prolongando os seus trilhos, levava consigo contingentes de força de trabalho para a região de destino. De acordo com Saito (2011), essas caravanas trouxeram as primeiras famílias para

Anápolis (Yoshida, Aratake, Nishimura), no ano de 1929, um pouco antes da vinda da estrada de ferro em Anápolis, a qual somente ocorreria em 1935.

O contexto político também foi determinante para o estabelecimento dos japoneses em Anápolis, considerando que, desde a emancipação, grande parte das terras devolutas, que estavam anteriormente a mando da União, tiveram suas negociações anuladas:

Com a Revolução de 1930, a cidade de Anápolis passou a ser administrada pelo prefeito nomeado e os encarregados agiram em consonância com as diretrizes federais, não tendo condições de atender a demanda da titulação das terras. Somente a partir de 1935, as famílias que permaneceram no local puderam receber as escrituras de posse de suas terras, porém, a partir de nova compra das mesmas (SAITO, 2011, p.61).

A produção de café, cuja importância era mais expressiva do que quaisquer outros produtos desse período, visava atender mercados externos, abrindo oportunidades para a ampliação das casas de armazenagem e beneficiamento. Além disso, o café produzido em Anápolis ficou conhecido por seu sabor delicado, garantido através de uma série de medidas técnicas e de políticas de proteção da lavoura. Na edição do periódico “A Informação Goiana” de 1929 foi publicada uma nota³¹ sobre esse produto, na qual, o autor lamenta o fato dele não poder ter sido exportado para outros países, tendo em vista o ganho que isso representaria para a economia do Estado. Desde 1933, o Serviço Técnico do Café (STC) vinha prestando serviços às lavouras goianas no intuito de, cada vez mais, aperfeiçoar a produção, responsável direta na composição da Receita Estadual em mais de 1.000:000\$000 (mil contos de réis).

Na crise nacional de 1930 o café goiano sofreu com as tarifas de transporte e armazenagem e perdeu o mercado exportador. Os produtores anapolinos transferiram parte do capital empregado na produção de café para a produção de arroz que pôde contar com as técnicas milenares dos imigrantes japoneses. Aqui vale lembrar que Nerópolis e Nova Veneza pertenciam ao município de Anápolis, emancipados somente em 1948 e 1958 respectivamente onde estavam as maiores lavouras de arroz. Assim em 1937 as máquinas de beneficiar arroz começaram a se equiparar ao total das de café (CASTRO, 2004, p.17).

Mota (2008) chama a atenção para o fato de que, desde o princípio, os japoneses já haviam percebido que não seria fácil o acesso às condições de vida com as quais sonhavam, sobretudo, a de se tornarem proprietários rurais. A cultura nipônica se contrastava com o

³¹De acordo com essa publicação, a safra para o ano de 1927 havia sido a maior do Brasil, contabilizando 180 arrobas por mil pés de cafés bem plantados e 80 a 100 arrobas pela mesma quantidade de pés mal plantados. Reitera o autor da nota que Goiás havia exportado 28.000 sacas para outros Estados, além das 4.000 que ficaram para o consumo da própria região. Ver: A INFORMAÇÃO GOIANA, maio de 1929.

regime das lavouras locais, de maneira que, nas fazendas onde as condições se apresentavam mais favoráveis, os colonos permaneciam por muito tempo, além do período de permanência obrigatória, previsto nos contratos acertados com as companhias de imigração. Por outro lado, em propriedades em que estes colonos se sentiam explorados, as revoltas e fugas eram constantes. A sensação de exploração se dava em efeito, não apenas dos irrisórios ordenados, como também por outras imposições, a saber, a obrigatoriedade de efetuarem suas compras em armazéns da própria fazenda, a medição desonesta do café colhido, a obrigação de participação de colheitas em cafezais envelhecidos, reduzindo assim o ganho, e, por último, a ostensiva de fiscais, intimidando cotidianamente os trabalhadores.

A formação da Colônia do Cerrado ocorreu de forma muito conturbada, a começar pela questão cultural envolvendo os povos nipônicos, que, ao menor sinal de estarem sendo explorados, tornavam-se instáveis no trabalho, chegando, em alguns casos, a migrarem para outros municípios próximos, a saber, Inhumas, Goiandira e, posteriormente, Goiânia. A implantação dessa colônia no município de Anápolis era um dos objetivos da Companhia Japonesa de Colonização do Estado de Goiás, representada pelo Sr. Tsuneshiro Ishibashi. A intenção era a acomodar essas famílias, em regime de colonato, pela região rural de Anápolis conhecida como “Cerrado”, a qual passou a se chamar Nerópolis³² a partir de 1936.

Por se tratar de um período de transição, na história política do Brasil (1929-1930), assim como de ruptura com as antigas estruturas de poder, em todos os seus níveis (federal, estadual e municipal), os poucos japoneses que puderam pagar pelas terras empossadas não receberam suas escrituras. Tal processo se estenderia até que se maturassem as mudanças promovidas pela Revolução de 1930. Conforme o depoimento do Sr. Akira Fukushima, a ocupação das terras se deu de maneira bastante conturbada e com poucas garantias, portanto, a formação oficial da comunidade japonesa só viria posteriormente.

De acordo com Mota (2008), o processo de ocupação se deu de forma simples, porém, a aquisição da documentação se processou de forma laboriosa. De modo que, somente após a autorização do governo do Estado, a prefeitura municipal começou a liberar as escrituras

³² Conforme demonstraram Saint-Hilaire (1975), Castelnau (1949) e Cunha Mattos (1836), nos tempos em que a Antas foi desbravada, a região referente ao atual município de Nerópolis era chamada de Capivara, em razão do curso d'água denominado de Capivari (Capibary), que não deve ser confundido com o ribeirão Capivari, afluente do Rio Corumbá. Posteriormente, em data não desvendada, a região foi denominada de Campo Alegre do Cerrado. Curiosamente, a região era chamada de Nerópolis, muito antes de sua emancipação, isto é, desde 1936. A utilização da alcunha “Colônia do Cerrado” ocorre simultaneamente ao uso da denominação “Nerópolis”, o primeiro se referindo à população que se organizara em modelo de colônia, enquanto o segundo se refere à localidade propriamente dita. Alguns autores mesclam esses termos, resultando na expressão “Colônia de Nerópolis”, isso é correto, pois existiam colônias japonesas menores em Inhumas e Goianápolis, contribuindo o seu uso para distingui-las. A alcunha “Nerópolis” é uma homenagem a Nero Macedo de Queiroz, Senador da República que muito cooperou pelo desenvolvimento da região. Ver: (ASMAR, 2011); (MOTA, 2008).

através do pagamento de um pequeno valor pela terra. Nesse contexto, o ideal progressista, levado à diante pelo prefeito João Luiz de Oliveira (1930-1934), nomeado para dar sequência aos projetos do interventor Pedro Ludovico na cidade mais importante da região, até então, garantiria a posse de terras aos imigrantes nipônicos.

Conforme a proposta, algumas das muitas terras da região seriam devolutas, isto é, devolvidas ao Estado, entretanto a gestão local havia, de forma estratégica, submetido muitas dessas terras ao município, cabendo aos interessados o pagamento de uma pequena taxa no ato do cadastramento, para que assim pudessem receber as escrituras definitivas de posse. Temendo que o preço do alqueire se elevasse abundantemente com a chegada da ferrovia, tal como ocorrido em outras cidades do sul do estado, conforme mostrou Estevam (1998), as autoridades locais viram nessa “brecha” uma chance para que os japoneses pudessem adquirir definitivamente as suas terras e assim formar a tão sonhada Colônia do Cerrado.

A produtividade da Colônia do Cerrado, por mais intensa que tenha sido, sobretudo, por ter se servido da ferrovia, não oferecia muitas vantagens a estes agricultores em relação à negociação dos excedentes de suas lavouras. De acordo com Mota (2008), esses agricultores entregavam suas produções aos cerealistas, estabelecidos na região, que as revendiam aos comerciantes de centros maiores, como Anápolis, sendo em seguida despachadas para outros Estados como Minas Gerais e São Paulo. A princípio, a comercialização dos excedentes da Colônia se fazia entre os comerciantes de Anápolis, ficando os agricultores submetidos ao controle exercido por esses “atravessadores”, inclusive seus próprios patrícios nipônicos.

Segundo Mota (2008), apesar de haver forte laço de solidariedade entre as famílias japonesas, isso não as isentou de manter entre si relações permeadas de exploração. Durante o clímax da agricultura (1935-1948), no qual se estabeleceu um histórico de prosperidade agrícola pelos trabalhadores locais e imigrantes, acompanhado do crescimento do comércio, com o adicional dos sírio-libaneses, soma-se a vinda da ferrovia, responsável pelo escoamento e pela dinamização da produção de Anápolis, tanto na sede como nos distritos.

No que se refere à evolução técnica, o papel dos japoneses para o aperfeiçoamento do plantio nas lavouras teve peso maior do que o dos italianos. Em Nerópolis esses agricultores tiveram que se adaptar à produção em terras, cuja fertilidade se encontrava exaurida, exigindo novas formas de utilização do solo para promover a sua recuperação. Segundo Ferreira (2011), durante uma visita do prefeito José Fernandes Valente (1934-1940) às fazendas dos senhores José Nishmura, Kioshi Fukushima, Mitsuoshi Hama e Suadi Miabe havia ele se encantado com a beleza e a técnica do enleiramento permanente dos cafezais, algo inédito no Brasil até então. Essa técnica consistia na forragem do solo dos cafezais com feno, a fim de

dar a este uma coloração mais verde e, ao mesmo tempo, diminuir a exposição direta do solo aos raios solares. Desta maneira se obteria dois resultados numa mesma técnica, isto é, um feno de maior qualidade para complementar a nutrição dos animais de criação e a prorrogação da umidade do solo em tempos de estiagem, evitando a perda de folhas e tornando os arbustos e os frutos dos cafezais mais uniformes.

Todavia, uma vez esgotadas, em decorrência do recuo do mercado, as lavouras de café aos poucos iam cedendo lugar à rizicultura. O arroz e o café foram os gêneros que conduziram a agricultura anapolina a produzir os maiores excedentes para a economia do município entre 1935 e 1948. Os armazéns e beneficiadoras, cujo domínio dos árabes e das famílias pioneiras era imperante, tiveram apenas que se ajustar ao produto demandado na fase de transição (ARIMATHEIA; CURY, 2009). Nesse sentido, paralelo à agricultura, o setor de armazéns, beneficiamento e comércio foram também impulsionados pela ferrovia.

Observando esse contexto, torna-se válido salientar que caberia uma análise mais crítica, quanto ao fato da economia goiana ter sido submetida ao Sudeste, tornando-se, muito tardiamente, integrante do Centro-Sul. Borges (2000) denominou de “agricultura espontânea” a subordinação do agro goiano em relação à economia industrial-urbana do Sudeste do país. A explicação convencional aponta que, com o crescimento da indústria no Sudeste, Goiás, assim como outras unidades federativas do Brasil, tornar-se-ia o seu principal fornecedor de matérias-primas e alimentos, não podendo desta forma, dispensar força de trabalho, tampouco a acumulação de capital para o desenvolvimento de sua própria indústria futura.

Em termos gerais, é provável que a Colônia do Cerrado tenha fracassado no seu objetivo maior, que era o de se tornar um agregado de famílias produtoras. Todavia, mesmo diante das deformidades do projeto, a presença imigrante contribuiu diretamente para que ocorressem transformações profundas, envolvendo a questão latifundiária no estado.

A sua importância reside no fato de que, embora não tenha se consolidado como um núcleo agrícola, os seus membros se dispersaram pelos municípios vizinhos, na região do Mato Grosso Goiano e, como arrendatários, meeiros, foram criando as condições que lhes viabilizariam o acesso à propriedade da terra em Goiás. (MOTA, 2008, p. 41).

Independente das peculiaridades, entre a Colônia Italiana de Nova Veneza e a Colônia Nipônica do Cerrado, a força de trabalho desempenhada por esses povos, garantiu um rico catálogo de produção agrícola em Anápolis, o qual se originava das maiores lavouras de café, além de outros gêneros como arroz, feijão, fumo, trigo, algodão e frutas. Inclui-se a esse processo a pecuária, a qual correspondia à terceira atividade mais importante do município,

ficando atrás da agricultura e do comércio, contudo, já detendo capacidade de abastecimento do mercado interno, assim como das cidades vizinhas.

1.3 Nos trilhos da competitividade: o avizinhar de uma nova capital, 1935-1948

Com a inauguração do Ramal-Anápolis da Estrada de Ferro Goiás, em 7 de setembro de 1935, inicia-se uma nova etapa na economia de Anápolis. Qualquer discordância acerca disso soaria como uma “heresia” dentro dos ambientes que comportam o debate acerca do desenvolvimento da cidade, haja vista que, esse acontecimento alterou profundamente a dinâmica do transporte e o escoamento de sua produção. Juntamente com a Ferrovia Noroeste, a Estrada de Ferro Goiás constituiu um dos primeiros meios de penetração do interior do Brasil, em um tempo em que não se cogitava a interiorização como movimento expansionista, voltado para a integração e desenvolvimento das regiões. Não obstante, sua importância, dentro do contexto goiano, se verifica pelo dinamismo auferido ao transporte de mercadorias, pelo multiplicador sobre os demais setores e, no caso específico de Anápolis, pela conexão entre Goiás e o Sudeste brasileiro, tido como o seu principal mercado fornecedor.

Várias edições do jornal “O Anápolis”, referentes ao ano de 1935, publicaram notas de descontentamento com relação aos descaminhos da agricultura, que vinha sendo prejudicada em razão das péssimas condições das estradas. Conforme as matérias veiculadas, a cidade detinha grande número de veículos e caminhões, entretanto, o tráfego era inviabilizado pela condição das estradas, fato que causou uma queda no preço da saca de arroz de 10\$000 (dez mil-réis) para 6\$000 (seis mil-réis). Tal fato prejudicou fortemente a rizicultura, que vinha se tornando a principal produção agrícola naquele momento, revelando a urgência da ferrovia diante do caos estabelecido pela insuficiência ou pelas condições das estradas existentes.

Antes da chegada da ferrovia, havia uma intensa circulação de carros de boi e tropas de muares entre Anápolis e Urutaí (Roncador), em razão de ter sido essa última o destino final dos trilhos, durante o período entre 1914 e 1922. De acordo com o periódico A Informação Goiana (1926), até meados da década de 1920, Goiás contava com apenas 22 estradas em condições de rodagem de veículos automotores, estando grande parte delas concentradas ao sul. Em razão da quase ausência de automóveis em Anápolis, nesse período, grande parte do transporte era feito através de veículos de tração animal ou em lombo de muares, utilizando-se das antigas estradas de acesso remanescentes do período do povoamento da região de Antas.

Esse descaso para com as vias de ligação do município perdurou por décadas, dificultando a vida de agricultores, cerealistas e mercadores da região.

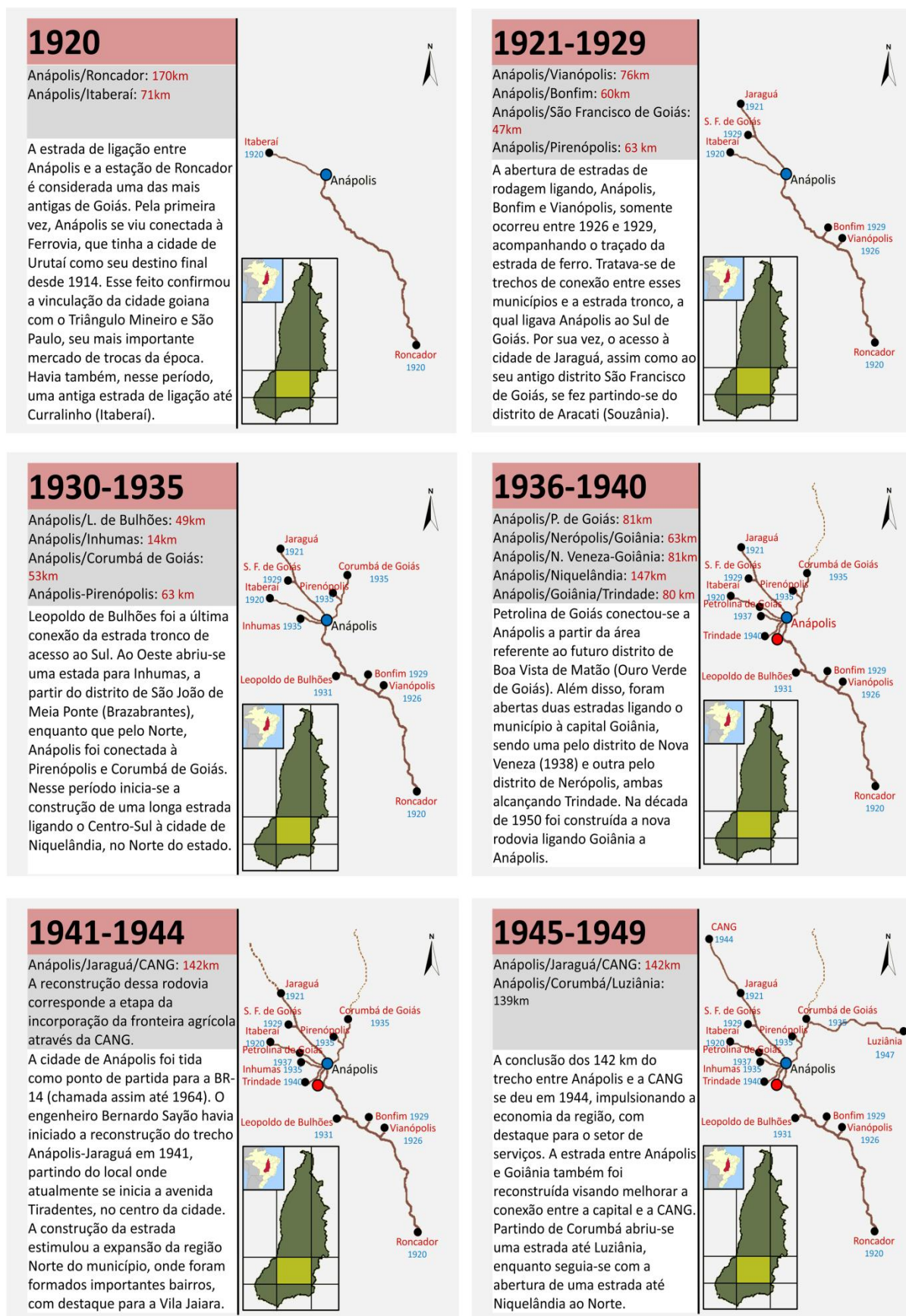
Borges (2005) enfatiza que as estradas construídas em Goiás, a partir de 1909, ou seja, as que surgiram conjugadas à ferrovia, não passavam de meras trilhas de terra, barrentas em tempos de chuva e poeirentas em tempos de seca. A baixa condição dessas estradas, somada à demora no prolongamento dos trilhos pelo interior do estado de Goiás, constituiu uma estratégia política na época, na qual o poder público retinha os recursos para a expansão da ferrovia a fim de direcioná-los, em forma de subsídios, às companhias privadas de transporte rodoviário, reproduzindo o típico modelo conservador de desenvolvimento vigente no Brasil.

A extensão do tráfego rodoviário em Goiás era de 3500 km até a década de 1920, após a Revolução de 1930, esse número se elevou, alcançando 35.000 km em 1958, sendo 1.802 federais, 5.270 estaduais e 28.000 municipais, desse total, apenas 200 km se encontravam pavimentados, o equivalente a 0,6% do total (BORGES, 2005). Por conseguinte, os efeitos positivos da ferrovia, somados à posterior construção de Goiânia, estimulou a abertura de um grande número de estradas entre 1920 e 1950. Esse processo confiou à Anápolis a função de “entreposto comercial” ou “centro mercantil”, centralidade essa que já se confirmava desde o século XIX, quando a mesma era vista como uma espécie de *carrefour* de caminhos entre os Pirineus, o Planalto Brasileiro e o rio Corumbá (BERTRAN, 1978).

Com o arranjo viário, constituído pelas primeiras estradas de rodagem, ampliou-se a capacidade de influência da região que passou a ter Goiânia e Anápolis como principais polos do período. França (1974) mostrou que, até a década de 1950, a influência do comércio anapolino se alastrava por toda a região alcançada pelos trilhos, enquanto que o Norte, até às proximidades da cidade de Pedro Afonso (atualmente Tocantins), se mostrava altamente dependente do comércio e dos serviços da região Centro-Sul. A condição de destino final, isto é, de ponto de chegada da ferrovia, dava à Anápolis grande vantagem sobre os seus vizinhos. Desta forma, “a articulação das vias dos transportes ferroviário e rodoviário em Anápolis e a consequente estruturação do setor de prestação de serviços determinaram a amplitude da influência regional da cidade” (FRANÇA, 1974, p. 656).

O valor cobrado pelo frete, em carro de boi, de 1.200 a 1.500 kg em mercadoria, partindo da sede de Anápolis até a estação de Roncador, girava em torno de 250:000 (duzentos e cinquenta mil-réis), enquanto que a mesma equivalência, transportada em lombo de animais, caía para 4\$500 (quatro mil e quinhentos réis), em viagens com duração de até quatro dias. Essa diferença relaciona-se com o capital investido em um carro de boi, algo em média de 1:200\$000 (um conto; duzentos mil-réis) na época (A CINQUENTENÁRIA, 1957).

Figura 07 – Evolução das estradas de rodagem, Centro-Sul de Goiás, 1920-1949



Fonte: Elaboração própria a partir de França (1974), Luz (2009), Jornal “O Anápolis” e imagem de Satélite (Google Earth), 2018. Os traçados e as distâncias foram estimados pelo mapa de Goiás de 1940.

Com a chegada da ferrovia, uma parte da aglomeração, que ocorria na região Sul, se deslocou para o centro urbano de Anápolis, ocasionando intensos incômodos à população. Todavia, desde esse período, os jornais já anunciavam o princípio da deterioração da ferrovia, principalmente nas estações mais antigas do sul do estado de Goiás e em parte do território mineiro (Araguari-MG). Por sua vez, a abertura de rodovias vicinais (figura 07), ligando e expandindo o comércio anapolino pelas cidades adjacentes, fez com que muitas empresas privadas (Transporte Harmonia, Expresso Brasil, Expresso Planalto, Viação Braga etc.) passassem a dominar o serviço de transporte de mercadorias e passageiros, a partir de 1950, devido ao abandono dos vagões e/ou pela insuficiência de serviços de viação na cidade.

Sob o aspecto político, a inauguração do Ramal-Anápolis da Estrada de Ferro Goiás havia se dado em meio à descrença com relação aos seus efeitos sobre a economia da região. O contexto da economia goiana havia sido alterado por fatores externos, como a crise mundial de 1929, que reduziu o preço do café no mercado internacional e, por fatores internos, pela Revolução de 1930, que, a princípio, dissolveria o que se apresentava em Goiás em termos de “ordem social”. Desse modo, o sistema ferroviário, causava pouco ou nenhum entusiasmo nas oligarquias antiprogressistas, conforme se observou nos periódicos do período.

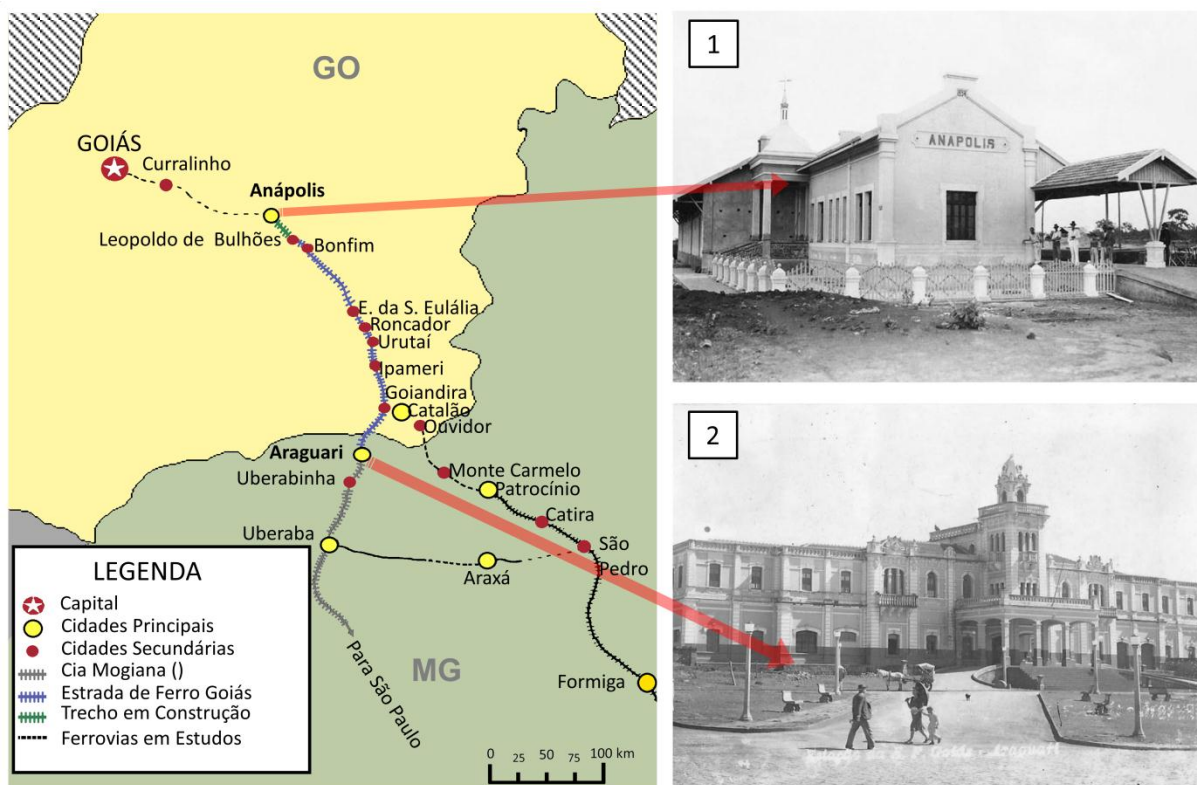
Não obstante, a ferrovia atingiu Anápolis acompanhada do princípio de seu desgaste, adquirido no decorrer de sua difícil expansão, problema que somente pôde ser abrandado em 1957, quando a mesma foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), passando a firmar contratos de trabalhos regidos pela CLT (BORGES, 2000). No entanto, os problemas internos, envolvendo os trilhos, se agravaram, tendo em vista que a estrutura urbana do município não havia sido planejada para tal empreendimento. Desse modo, a permanência da ferrovia passou a comprometer a estrutura e a circulação pelo centro da cidade.

Certamente que, chegando à Anápolis, a ferrovia não iria resolver todos os problemas ocasionados pela falta de infraestrutura de transporte, acumulados ao longo de todo o período anterior. Apesar disso, uma nova constelação de forças se formava em torno desse processo, a qual é vista no melhoramento das lavouras, através do Serviço Técnico do Café (STC), no acréscimo da força de trabalho, através da imigração continuada, e na abertura para novas possibilidades de investimentos nos setores produtivos, condições básicas para a ampliação das exportações. Observa-se ainda uma forte conciliação progressista, presente na efetivação do projeto da ferrovia em Anápolis. No centro dessa aliança política estava o prefeito João Luiz de Oliveira (1930-1934) e os deputados Mário de Alencastro Caiado, Nero Macedo Carvalho, José Honorato da Silva e Souza e Domingos Neto de Vellasco, além do setor empresarial, representado, principalmente, pelo grupo Pina e por Francisco Silvério de Farias.

Borges (2005) realçou elementos que, direta e indiretamente, ratificaram esse clima de incertezas em torno da ferrovia, entre os quais se destaca a corrupção e a desorganização administrativa dentro da companhia, fator que levou o Governo Federal a encampar as linhas de operação e assumir o projeto. No que diz respeito à estrutura física, a carência de vagões, o sucateamento dos trilhos e a falta de manutenção faziam repercutir o pessimismo que, desde a concessão pelo direito de avançar com os trilhos, assombrava algumas lideranças. Leopoldo de Bulhões era um dos que temiam que os retornos financeiros da ferrovia não justificassem os investimentos destinados à sua extensão (A INFORMAÇÃO GOIANA, 1932).

Essa aversão justificar-se-ia, caso tivesse sido manifesta na década de 1950, quando a ferrovia apresentava queda brusca de receita. Em se tratando do início do século XX, a explicação cabível seria impedir alterações nas estruturas que ameaçassem o poder instituído, justificando-se assim a lentidão com que se deu a extensão dos trilhos pelo interior de Goiás.

Figura 08 – Malha ferroviária de Araguari/MG à Anápolis/GO, 1889-1932



Fonte: Elaboração própria, adaptado de Estevam (1998). Fotografias: Estação Ferroviária Mogiana de Araguari-MG (1928) e Estação da Estrada de Ferro Goiás em Anápolis-GO (1954), acervo iconográfico do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho e Museu Porto Cali. museu.faec@gmail.com

De fato, não se pode negar que a ferrovia inaugurou uma nova etapa da economia anapolina, entretanto, a ideia de que foi a partir da ligação ferroviária que a cidade iniciou seu

contato com o Sudeste não se ratifica, sobretudo, pela presença constante do nome da cidade em publicidades e matérias jornalísticas veiculadas no sul do Estado e no Sudeste do Brasil. Na sequência de acontecimentos, como a fundação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), em 1941, o batismo cultural de Goiânia, em 1942, e o início das obras de construção de Brasília em 1955 representaram novos elementos que alterariam o recorte espacial e, por conseguinte, as funções de Anápolis frente às relações socioeconômicas da região.

Esses eventos produziram diferentes efeitos (positivos e negativos) sobre a economia de Anápolis. O primeiro teria estabelecido reorganização no mercado de gêneros agrícolas no Vale do São Patrício, em decorrência das próprias diretrizes governamentais que orientaram a fundação da CANG. Durante a década de 1950, “a CANG havia comercializado o equivalente a 33% do arroz produzido na zona do Mato Grosso de Goiás que, por sua vez, foi responsável pela produção de 38% do total do estado” (ESTEVAM, 1998, p. 124). Por sua vez, o sucesso da rizicultura na CANG coincidiu com a perda do território do Distrito de Nerópolis por Anápolis, emancipado em 1948, cuja rizicultura compreendia um dos principais cultivos dos produtores nesse período (MOTA, 2008). Avaliado isoladamente, esse fato não se revelou determinante nos rumos da economia de Anápolis, mas apenas criou um *déficit* na receita municipal no curto prazo. Contudo, é inegável a redução da lavoura, cuja participação relativa do PIB agropecuário municipal em 1939 estava em 4,8% caindo para 3,7% em 1949.

De forma gradual, Anápolis recondia o seu perfil econômico sobre o terciário, especializando-se em beneficiamento, armazenagem, comércio e transporte (ver figura 09).

Figura 09 – A ferrovia e o seu multiplicador sobre os serviços, Anápolis, décadas de 1950 e 1960

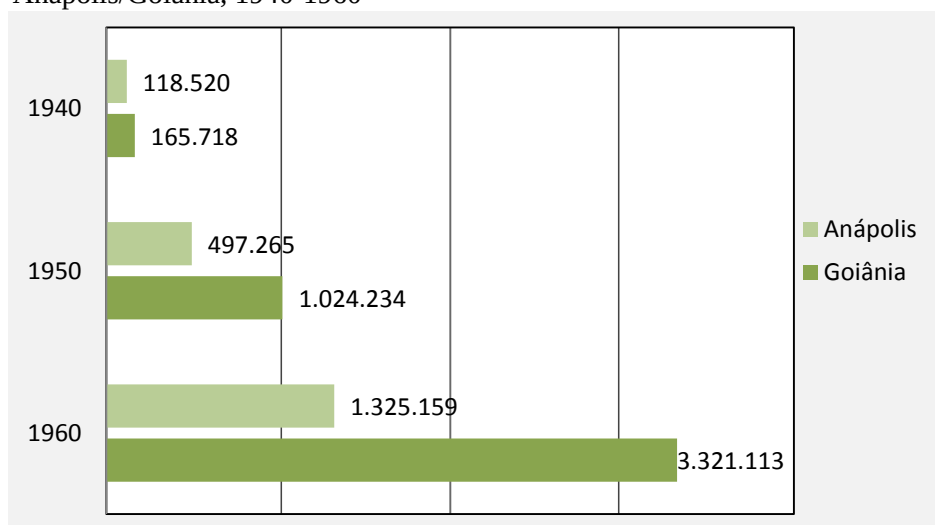


Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho, coloração artificial.

Durante as primeiras décadas da construção de Goiânia, o efeito sobre a economia de Anápolis havia sido retroativo, não no nível de uma recessão, mas de queda nas taxas de crescimento de setores específicos, a exemplo do comércio varejista. Esse processo decorreu, em termos, do deslocamento de fatores de produção e da fuga de capital de Anápolis para a Goiânia, onde o crescimento se deu de maneira acelerada. Geralmente, esses efeitos variam de acordo com a movimentação de capital entre uma região e outra. Pelo fato de ter sido, durante décadas, a principal economia da região e em razão de sua proximidade com a nova capital do estado, a cidade de Anápolis havia assumido a função de principal fornecedora de matérias-primas, mão de obra e serviços que viabilizassem a sua fundação.

Esse deslocamento de fatores de produção corresponde ao meio pelo qual o processo acumulativo se desenvolve absorvendo valor de um lugar para outro em *backwash effects*³³. Em outras palavras, esse movimento fez com que o produto social (renda e juros), decorrente da utilização da força de trabalho, dos investimentos (capital) e dos serviços deslocados de Anápolis para Goiânia se tornassem o fator de crescimento inicial da nova capital. Conforme Estevam (1998), o capital investido em Goiânia, ao longo da década de 1940, correspondia a bens móveis, como mercadorias e suprimentos, enquanto que o capital investido, ao longo das décadas de 1950 e 1960, respectivamente, correspondia a bens imóveis, como edifícios, armazéns, depósitos, veículos, móveis e utensílios (ver gráfico 02).

Gráfico 02 – Volume de capital aplicado (Cr\$1.000) no comércio varejista, Anápolis/Goiânia, 1940-1960



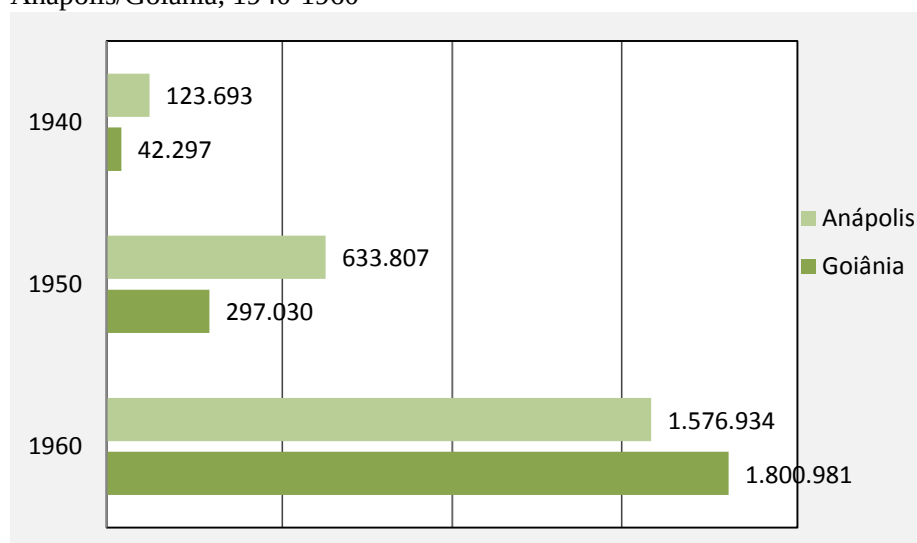
Fonte: Elaboração própria, adaptado de Estevam (1998).

³³Expressão cujo significado é “efeitos de retardamento”, situação em que o crescimento econômico, em uma determinada região, provoca efeitos adversos em outras, na medida em que o capital e o trabalho destas possam migrar para a primeira. Ver: MYRDAL, 1996.

De acordo com Diniz e Crocco (2006), o papel da infraestrutura e do capital social, nessas condições, é assegurar o desenvolvimento de regiões vizinhas atrasadas ou em fase de surgimento. Numa linguagem economicista, a desaceleração ocorrida no comércio varejista de Anápolis, a partir dos anos 1940, acusa índices de concentração em Goiânia para o mesmo setor e na mesma época. Goiânia assumiu a hegemonia desse setor em escala regional já nas décadas seguintes à sua fundação. De acordo com que foi intensificando e expandindo as suas atividades, a nova capital produziu efeitos multiplicadores que acabaram por instituir relações econômicas com os distritos de Anápolis, estimulando o crescimento e a emancipação destes.

Esse mesmo processo não ocorre com um efeito tão drástico com relação ao comércio atacadista. Mesmo tendo passado a competir com Goiânia, Anápolis sustentou sua influência nesse setor, em razão de sua proximidade com a CANG, considerada o maior núcleo produtor de alimentos da região naquela ocasião. Além disso, a condição de destino da ferrovia, ainda que extenuada, representou um elemento auxiliar (ver gráfico 03).

Gráfico 03 – Volume de capital aplicado (Cr\$1.000) no comércio atacadista, Anápolis/Goiânia, 1940-1960



Fonte: Elaboração própria, adaptado de Estevam (1998).

O resultado desse processo é observado no arranjo que foi se configurando com o crescimento de Goiânia, no qual muitos municípios que, outrora mantinham suas relações exclusivamente com Anápolis, foram atraídos para o seu raio de gravitação. Com o declínio da CANG, na década de 1950, a cidade de Ceres se volta comercialmente em direção aos municípios desmembrados, tornando-se uma referência para a sua região. Seguindo a mesma tendência, Anápolis foi alimentando um arranjo triangular com Itaberaí e Jaraguá, o qual se

consolidaria gradualmente (LUZ, 2009). Por último, em razão do crescimento contínuo, ao longo da década de 1940, Goiânia acabou absorvendo Campinas, cuja população, somada à de Trindade, não ultrapassava 10 mil habitantes até 1920 (ESTEVAM, 1998).

Acerca dos efeitos sobre a região Sul, produzidos por essas transformações, destaca-se a contração demográfica, observada em alguns dos municípios da chamada “região da estrada de ferro”, como é o caso de Catalão, Pires do Rio e Ipameri, os quais sofreram desaceleração, se comparados ao período anterior às décadas de 1940 e 1950. Igualmente, os municípios vizinhos do Centro-Sul sentiram efeitos residuais positivos sobre suas respectivas economias, sendo parte disso atribuída também à expansão da rede de estradas de rodagem.

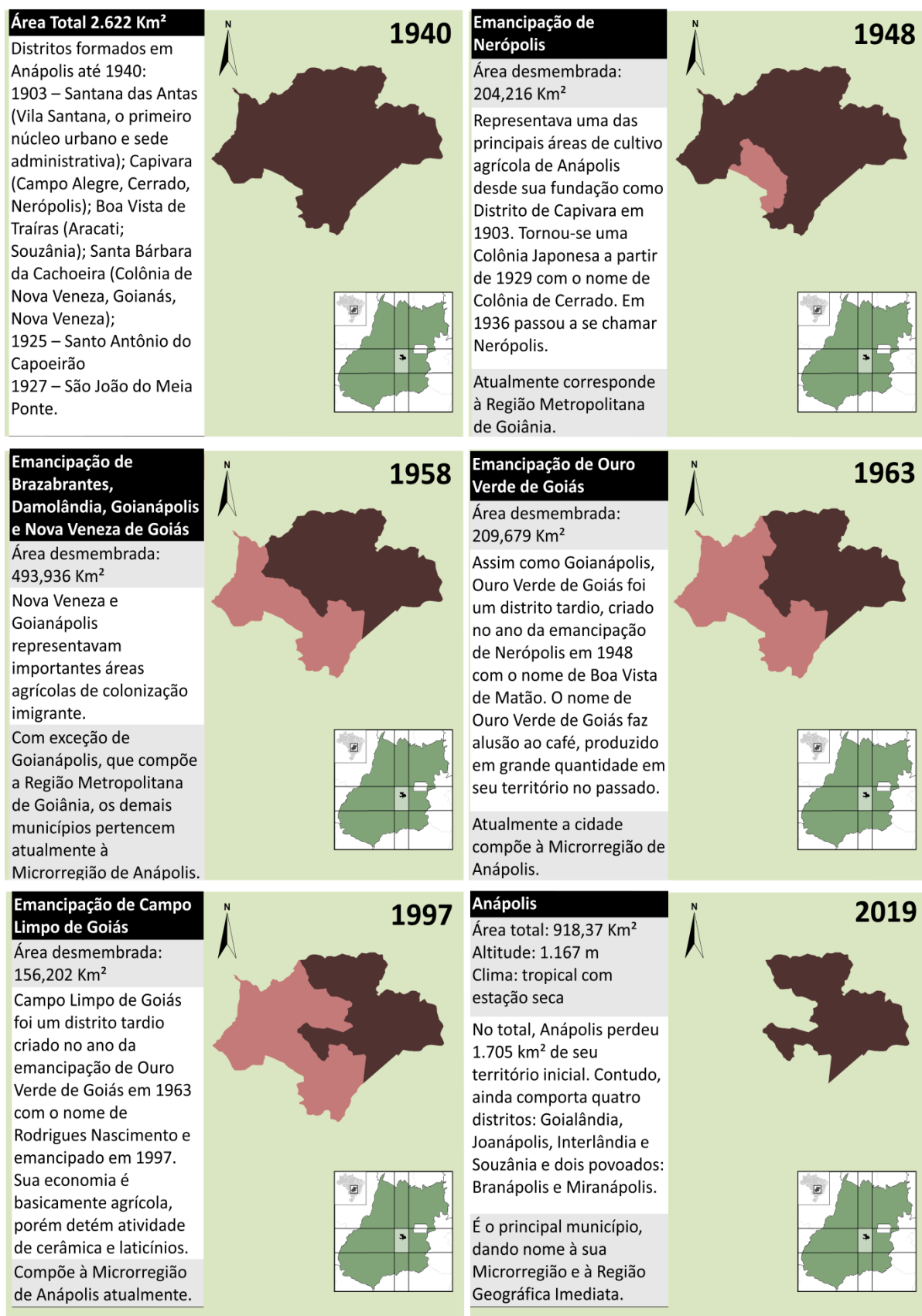
Dos efeitos sobre Anápolis, destaca-se a influência de Goiânia em relação ao Distrito de Nerópolis, o qual se valera do crescimento da capital, fortalecendo sua agricultura e seu comércio, até se emancipar em 1948. O campo de gravidade de Goiânia também não explica as emancipações que, conforme mencionado, conta também com fatores políticos. No que diz respeito às emancipações ocorridas após a fundação de Brasília, como no caso específico de Ouro Verde de Goiás (1963), caberia uma análise aprofundada para melhor realçar os fatores endógenos e exógenos, assim como a influência do contexto político no processo.

Além de Goiânia e Luziânia, consideradas cidades com alta capacidade de polarização, apenas Anápolis apresenta uma alta capacidade de polarização da economia regional do Centro-Sul, atingida pela influência das duas capitais obviamente (GOIÁS, 2013). Com relação às demais cidades (Catalão, Itumbiara, Jataí e Rio Verde), consideradas secundárias dentro desse quadro, todas se encontram, atualmente, inseridas no circuito do agronegócio (indústria sucroenergética e sojicultura) no sul e sudoeste do estado. Não obstante, Anápolis detém um nível de crescimento estável, que, para muitos, decorre de sua localização, hipótese passível de ser revisitada a partir da análise comportamental das variáveis envolvidas.

1.4 A longa transformação: da redução territorial à reorientação da indústria, 1948-1999

Nos anos recentes, Anápolis tem se destacado no cenário nacional e internacional, em virtude de seu desempenho como polo da atividade industrial do estado de Goiás. Durante a segunda metade do século XX, mais precisamente entre 1948 e 1999, a cidade experimentou inúmeras transformações, das quais se destaca, em primeiro lugar, a redução de seu território, decorrente das emancipações sequencial de seus antigos distritos (ver figura 10).

Figura 10 – Fragmentação municipal territorial em Anápolis, 1940-2019



Fonte: Elaboração própria, adaptado de IBGE e Plano Diretor de Anápolis (2019).

Como já dito, o início desse processo ficou marcado pela intensificação das relações entre Anápolis e Ceres, em virtude da ligação rodoviária entre as duas cidades no início da década de 1940 (WAIBEL, 1947). No que diz respeito ao aspecto político, as autoridades anapolinas foram, aos poucos, abandonando a visão atrasada, acerca do progresso, para aderir aos ideais desenvolvimentistas e às políticas de industrialização das décadas de 1950 e 1960. Em Anápolis esse processo foi conturbado, tendo em vista o modelo patrimonial e familiar com os quais a cidade conviveu por décadas e que refletiu o modelo recorrente em âmbito nacional, o qual tinha nas exportações de produtos primários o principal componente para assegurar o seu crescimento (CARDOSO DE MELLO, 1991).

As elites que se formaram nas regiões atingidas pela estrada de ferro se fortaleceram com o comércio dos principais cereais que compuseram a agricultura goiana até a metade do século XX, isto é, o café, o trigo e, em especial, o arroz:

Comerciantes atacadistas localizados nas cidades da Zona da Estrada de Ferro controlavam o comércio do arroz. O produto era beneficiado e depois exportado para os mercados de Minas Gerais e São Paulo. Os cerealistas compravam o arroz do produtor no período da safra, a preço baixo, e revendiam-no na entressafra. Dessa forma, os aumentos de preço do produto não chegavam ao lavrador, favorecendo apenas os intermediários e a acumulação do capital comercial. (BORGES, 2000, p. 68).

As opiniões se divergem, no que diz respeito aos fatores que conduziram a redução da agricultura na composição da receita de Anápolis. Entre as interpretações mais comentadas, está a redução de sua área de cultivo, em função da emancipação de seus antigos distritos (figura 10). Conforme visto, essa interpretação é cabível, pelo fato de alguns desses distritos terem se formado nos moldes de colônias agrícolas. Isso permitiu o estabelecimento de uma agricultura extensiva, distanciada da sede do município e servida por serviços experimentais de melhoramento de grãos, como no exemplo específico de Nerópolis e Nova Veneza.

No entanto, outros fatores são notados, entre os quais se destaca a concentração da atividade agrícola, na região da CANG, que induziu muitos cerealistas anapolinos a investir capital na agricultura na região do Vale do São Patrício (ASMAR, 2010). No final da década de 1950, quando a CANG já não mais existia, a cidade de Ceres se encontrava numa posição de destaque dentro do mercado produtor de alimentos da região. Por sua vez, Anápolis pôde absorver parte desse progresso, através do incremento de seus serviços de beneficiamento, armazenagem e transporte de cereais. Essa alteração constitui um momento marcante no perfil econômico do município, que saiu da condição de produtor para se firmar como prestador de

serviços, além de acirrar a tensão entre os grupos ligados às velhas elites agrícolas, contrárias às emancipações dos distritos, e a nova classe empresarial emergente.

De acordo com o empresário Sultan Falluh, durante a Ditadura Militar (1964-1985) ocorreram inúmeras tentativas de se reverter o quadro de fragmentação territorial da cidade, sendo todas barradas por grupos progressistas, ligados ao Movimento Democrático Brasileiro (MDB) (O CENTENÁRIO, 2006). Essas disputas tinham, como “pano de fundo”, o discurso envolvendo o desenvolvimento, todavia, o interesse era resguardar os setores dependentes diretamente da agricultura, os quais, desde o final do século XIX, haviam sido elementares na formação do patrimônio das famílias detentoras do poder na cidade.

Com relação à infraestrutura urbana, Rocha (2007) menciona que a movimentação de pessoas e meios de transporte, produzida com a chegada da ferrovia na década de 1930, havia gerado inúmeros problemas internos de tráfego e mobilidade, sobretudo, a partir da rápida transposição do comércio para o outro lado dos trilhos. Entre os pontos críticos, destacam-se o saneamento e a distribuição de energia, que já não atendiam a demanda municipal, tornando-se o grande dilema da administração local, a partir da segunda metade do século XX.

Durante a década de 1950, a cidade passou por uma situação caótica em relação à distribuição de energia, problema esse que, conseqüentemente, se desdobraria na insuficiência do abastecimento de água (FREITAS, 1995). A utilização de cisternas e poços já havia se reduzido e a utilização de bombas elétricas de abastecimento exigia energia extra, para fazer com que a água atingisse determinados pontos da cidade, onde o sistema antigo de captação manual de água já não mais existia. Por si só, essa situação estabeleceu uma quantidade maior de fornecimento em KW/h, para o qual a Usina Isidoro, fornecedora de energia ao município de 1934 a 1959, não apresentava condições para fazê-lo.

A questão energética em Anápolis pode ser avaliada por diferentes etapas, isto é, desde a inauguração, feita pela empresa Faria & Colleman (1924), passando pela atuação da empresa Luz & Força de Anápolis S/A (1934), de propriedade do grupo Pina, que ampliou a distribuição através de uma concessão expedida pelo governo federal. De acordo com Asmar (2011), a empresa Luz & Força S/A³⁴ atuou em Anápolis até 1955, quando foi acampada pelo Estado, que assumiu a responsabilidade pelo fornecimento de energia da cidade através da construção da Usina do Rochedo no Rio Meia Ponte. Apesar disso, os problemas envolvendo o abastecimento energético somente seriam suavizados com a construção da Usina de

³⁴ Nos documentos da Câmara Municipal de Anápolis consta o Decreto nº 24.643 de 10 de julho de 1934 que dizia em seu Art. 1º: “Respeitados os direitos de terceiros, é outorgada à Luz & Força de Anápolis S/A concessão para o aproveitamento da energia hidráulica da Cachoeira Isidoro, situada no Rio Corumbá no município de igual nome estado de Goiás”.

Cachoeira Dourada no Rio Paranaíba em 1959, cujas verbas, provenientes do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE), foram alcançadas através do esforço da ACIA³⁵. Conforme Freitas (1995), mesmo com a inauguração da Usina Hidrelétrica de Cachoeira Dourada, o problema de abastecimento voltaria a afligir os anapolinos, devido às questões de ajuste das redes de transmissão para outras regiões do estado de Goiás (ver tabela 02).

Tabela 02 – Evolução da geração das Centrais Elétricas de Goiás, 1958-1971

Ano	Geração	Compra	Total	Variação em % (em mil KW/h)
1958	36.120	-	36.120	-
1959	46.094	-	46.094	27,6
1960	98.355	-	98.355	113,3
1961	151.393	-	151.393	53,9
1962	178.642	-	178.642	17,9
1963	184.045	-	184.045	3,0
1964	225.079	-	225.079	22,2
1965	240.406	21.783	262.189	16,4
1966	232.415	33.821	266.236	1,5
1967	252.516	72.037	324.553	21,9
1968	465.762	7.742	473.504	45,8
1969	872.266	12	872.278	84,2
1970	704.656	8.309	712.966	-18
1971	989.863	6.109	995.972	40

Fonte: Dados Brutos: CELG – Assessoria de Planejamento e Coordenação *in* Plano de Governo Leonino Di Ramos Caiado (1973-1975) Vol. 3.

Com relação ao abastecimento de água em Anápolis, as dificuldades somente puderam ser suavizadas com a inauguração do sistema de distribuição da adutora do Ribeirão Piancó em 1976. Anteriormente, devido à afinidade do prefeito Sócrates Mardocheu Diniz (1951-1953) com o setor financeiro dos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, a administração local contraiu um empréstimo junto à Agência Sul América de Capitalização (SULACAP) para o financiamento dos projetos ligados à rede de esgoto, pavimentação e calçamento do

³⁵ Associação Comercial e Industrial de Anápolis, fundada em 28 de fevereiro de 1936 pelo empresário Tarcis de Almeida Monteiro com o nome de Associação Comercial de Anápolis (ACA). Após um hiato entre 1937 e 1943, durante o Estado Novo, a instituição retomou as atividades com o nome de Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Anápolis. Contudo, em 1951, através de uma reunião presidida pelo ex-prefeito João Luiz de Oliveira, optou-se pela retomada da sigla ACA. Posteriormente, em 1958, foi criada a Associação Industrial de Anápolis (AIA), a qual se fundiria com a ACA em 1971, formando assim a ACIA. Ver: ASMAR, 2011.

centro e de algumas das estradas de ligação. Da primeira gestão de Carlos de Pina (1947-1951) até a de Irapuan Costa Júnior (1973-1974), a administração manteve uma continuidade desses projetos ligados à reestruturação de Anápolis, tendo cada prefeito atuado sobre pontos críticos estratégicos. Esse processo foi fundamental para dar à cidade, a qual não havia sido planejada no passado, um aspecto moderno, suprimindo a retrógrada aparência da velha Vila de Santana das Antas e condicionando-a na disputa para se tornar sede da indústria, ao longo das políticas de industrialização do estado, que se estenderiam pelas décadas seguintes.

Ainda com relação à infraestrutura, a gestão municipal havia autorizado a construção do Mercado Municipal em 1951, a fim de comercializar a produção de gêneros agropecuários e agroindustriais da região. O aumento da agricultura familiar e de atividades manufatureiras incitou novos empreendimentos, tais como a realização da Primeira Feira de Amostra das Indústrias de Anápolis (FAIANA), em 1969, a qual havia reunido 293 pequenas indústrias artesanais, além da exposição de produtos da terra (CASTRO, 2004). Durante a década de 1970, em razão da insuficiência do espaço destinado ao Mercado Municipal, localizado no centro comercial da cidade, inaugurou-se o Centro de Abastecimento Regional de Anápolis (CEASA ou Mercado do Produtor), com capacidade de reunir produtores de toda a região.

Essa primeira fase de reestruturação do centro de Anápolis ocorreu com a presença da ferrovia em seus domínios. As descontinuidades, ocorridas ao longo do prolongamento da ferrovia pelo interior de Goiás, fizeram com que tal processo durasse quase meio século, resultando em pouco mais de 400 quilômetros de trilhos em todo estado (BORGES, 2005). Essa mesma descontinuidade se observa em relação ao seu monitoramento, tendo em vista que, com a consolidação do tronco básico rodoviário, entre as décadas de 1940 e 1950, inicia-se o declínio do sistema ferroviário em Goiás, devido à atenção das autoridades ter se voltado para as rodovias. Por fim, esse processo é considerado tardio, se comparado ao Sudeste brasileiro, onde a deterioração do sistema ferroviário havia se iniciado ainda nos anos 1930.

Com relação à permanência da ferrovia em Anápolis, trata-se de uma situação que pode ser compreendida também por razões externas. Pelo fato de a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) ter incorporado a Estrada de Ferro Goiás, em 1957, a empresa estatal deveria cumprir certas competências do artigo 7º da lei de criação (Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957), entre elas, a de manter em tráfego todas as estradas de ferro a ela incorporadas, ou seja, era preciso mantê-las em funcionamento, a fim de que a União pudesse ter condições de desenvolver estudos relacionados à padronização do sistema ferroviário em todo país, além de recalcular as tarifas e os custos de transportes ferroviários, para que assim o sistema pudesse gerar *superávit* novamente, conforme ratificado após a estatização (BORGES, 2005).

No contexto interno, a assunto envolvendo a depreciação da ferrovia projetava-se para além da escassez de vagões em Anápolis, esbarrando-se em outros elementos. De fato, havia um entendimento, por parte de muitos, de que mesmo não atendendo as exigências e tendo o seu rendimento reduzido, a partir da década de 1940, a cidade deveria manter a sua condição de destino final da ferrovia, tendo em vista que a mesma era responsável por salvaguardar determinados acréscimos em seus ordenados. Igualmente, a sua desinstalação redundaria em desemprego parcial de segmentos que, outrora, haviam sido potencializados com sua chegada.

Em meados dos anos 1960, iniciava-se uma campanha em favor da retirada dos trilhos do centro comercial. Durante as eleições desse período, algumas personalidades, em disputa política, se valeram dessa agitação para conduzir suas promessas de campanha. Ainda que o cumprimento da promessa fosse inviável, prevalecia a ênfase na retirada dos trilhos do centro comercial, restringindo-os entre as estações Engenheiro Castilho (Bairro Jundiá) e General Curado (Industrial). De acordo com Freitas (1995), em 23 de maio de 1963 sobreveio um atentado, no qual os trilhos foram dinamitados, paralisando assim as atividades de transporte ferroviário. Apesar da pressão popular, o prefeito Jonas Duarte (1961-1966), autorizou sua restauração, de maneira que, somente em 1976 ocorreria a desinstalação definitiva da estação principal, denominada de Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente.

Em âmbito estadual, a ferrovia começava a gerar prejuízos à receita, pelo fato da limitação de investimentos, em função da utilização de seus recursos para assegurar as obras de construção das rodovias, fator que contribuía na impossibilidade de seu desempenho total.

Em decorrência, os resultados financeiros das operações de tráfego da ferrovia goiana evidenciaram crescente *déficit* mesmo no período em que a demanda por transportes aumentava. No decênio 1948-1958 o *déficit* da Estrada de Ferro Goiás atingiu quase o dobro da receita do período tendo operado no vermelho durante toda a década (ESTEVAM, 1998, p.132).

Durante o decênio apontado (1948-1958), Anápolis, assim como todo o restante do país, havia padecido com o racionamento de combustível, episódio que teve desdobramentos negativos sobre a produção no campo, uma vez que, sem a possibilidade de escoamento, os alimentos se perdiam sem sequer alcançar o comércio da cidade. Por conseguinte, os serviços de irrigação de ruas, ainda não pavimentadas, se tornaram menos frequentes, causando inúmeros transtornos respiratórios à população. Freitas (1995) aponta também o problema envolvendo o racionamento de sal e a exacerbação de seu valor no mercado, fator que instigou a ACIA a pleitear, juntamente ao Interventor Pedro Ludovico, o controle sobre a

distribuição do produto na região. Asmar (2011) inclui a isso o racionamento de açúcar, de gordura e a contenção de mais de 60 mil sacas de arroz pelos galpões do centro comercial de Anápolis, impossibilitadas de serem comercializadas pela falta de vagões da ferrovia e de combustível nos caminhões. Toda essa circunstância acarretou numa intensa atividade de articulação, por parte da ACIA, que operava “quase” como uma extensão da administração local, em relação aos assuntos voltados ao comércio e a economia de modo geral.

Com o decréscimo da agricultura e o declínio da ferrovia, a partir da segunda metade do século XX, nota-se uma reorientação das atividades econômicas em Anápolis. De acordo com Estevam (1998), o vínculo comercial entre os cerealistas anapolinos e o Médio-Norte goiano, valendo-se do artifício de ter sido Anápolis o “ponto de partida” para a construção da BR-14 em direção a CANG em 1941, permitiu conduzir excedentes da agricultura para outros setores. Do mesmo modo, o crescimento da atividade têxtil, em decorrência da atuação da Companhia Goiana de Tecelagem e Fiação de Algodão (1951) e suas indústrias reunidas no município, estimulou a criação da Associação Industrial de Anápolis (AIA) em 1958.

Após a “Primeira Era Ludovico” (1930-1945), ocorreu uma reaproximação entre as elites políticas de Anápolis e o governo estadual, em razão da vitória de Jerônimo Coimbra (UDN) contra José Ludovico de Almeida (PSD), sobrinho e candidato indicado por Pedro Ludovico Teixeira nas eleições de 1947. Por sua vez, a figura de Pedro Ludovico há muito se via desgastada por diferentes setores representativos das elites locais, as quais nutriam certa aversão pelo mesmo. Contudo, após o retorno do líder progressista, nas eleições seguintes, inaugurando a chamada “Segunda Era Ludovico”³⁶, ocorre uma reversão no quadro que forjou uma reorientação político-ideológica local, alinhada ao Partido Social Democrático (PSD) e, por conseguinte, ao desenvolvimentismo do governo Juscelino Kubistchek (1956-1961).

De acordo com Asmar (2011), nesse período a ACIA havia votado projetos e estatutos que amparariam o crescimento do setor de serviços de Anápolis. O documento de 12 páginas, anexado à Ata nº 4 na reunião do dia 30 de Setembro de 1955, inaugurou, oficialmente, uma nova visão política para o município, com a qual se deliberaria acerca do desenvolvimento pela via progressista, ou seja, orientada pelas pautas de industrialização e de modernização. Contando com a presença do governador José Ludovico de Almeida, a ACIA apresentou algumas pautas relacionadas à distribuição energética, ao serviço de telefonia, à construção da nova rodovia, ligando Anápolis à capital, e à educação (ASMAR, 2010).

³⁶ Chamada assim pelo fato de os quatro governadores do período entre 1951 e 1964 (Pedro Ludovico Teixeira, José Ludovico de Almeida, José Feliciano Ferreira e Mauro Borges Teixeira) pertencerem à cúpula do Partido Social Democrático (PSD), cujo grande líder havia sido Pedro Ludovico Teixeira. Acerca dos líderes locais literalmente alinhados aos governos do Estado e da Federação ver: POLONIAL, 2007.

Por sua vez, a expansão do setor terciário promoveu o surgimento de novas atividades ligadas à indústria. O Censo do IBGE para 1960 registrou 128 estabelecimentos industriais em Anápolis, número que se elevou para 265 em 1973. Entretanto, tratava-se de unidades produtivas com baixa capacidade de gerar valor agregado (ver tabela 03).

Tabela 03 – Atividade industrial, Anápolis, 1973

Tipo de Atividade	Quantidade
Beneficiamento de Cereais	71
Cerâmicas e Olarias	32
Fábricas de Móveis	34
Fábricas de Calçados	21
Fábricas de Esquadrias Metálicas	16
Confeitarias e Panificadoras	16
Fábricas de Colchões	11
Industrialização de Carne	8
Gráficas	8
Desdobramento de Madeira	8
Fábricas de Doces	8
Fábricas de Bebidas e Refrigerantes	5
Recauchutamento de Pneus	5
Torrefação e Moagem	4
Fábricas de Farinha e Fubá de Milho	3
Fábrica de Arreios	3
Fábrica de Roupas (Malharia)	2
Britadores de Pedra	2
Fábricas de Tubo Plásticos	2
Fábricas de Macarrão	2
Fábricas de Camas Patentes	2
Marmorarias	2
Total	265

Fonte: Borges (2011).

Embora existisse empenho em Anápolis pela a industrialização, até o início da década de 1970 não se tinha elaborado um projeto autêntico que pudesse articular com o que estava em pauta em Goiás desde os anos 1960. De acordo com o empresário Sultan Falluh, o que

predominava era uma espécie de “boicote”, por parte do governo estadual, em relação ao projeto da indústria em Anápolis (O CENTENÁRIO, 2006). Supunha-se que o entusiasmo para com a industrialização de Anápolis se respaldasse no arranjo comercial estabelecido com a abertura de estradas, as quais ligaram a cidade às regiões, em uma dinâmica não observada em nenhum outro município. Igualmente, pesava sobre a região, os mercados estabelecidos com as emancipações dos antigos distritos, que, inseridos na dinâmica industrial, constituíam o caminho para o crescimento, após a perda de importantes áreas agrícolas.

Antes da inauguração do DAIA, a atividade industrial achava-se distribuída de forma irregular pela cidade, a qual foi reordenada a partir desse projeto, num processo denominado de “especialização das atividades econômicas” (CUNHA, 2009). Ainda assim permaneceram as atividades cerealistas, reunidas no centro comercial, as atividades de olaria, dominantes na Vila Fabril, as atividades do setor têxtil, situadas na Vila Jaiara, e, por último, o complexo de galpões industriais, concentrando diferentes atividades no Bairro Jundiaí (Jundiaí Industrial).

Anápolis detinha algumas vantagens, em relação a outras regiões do estado de Goiás, haja vista que, para determinadas atividades desempenhadas nas regiões, a exemplo da pecuária no Sul, não se exigia a submissão ao processamento, já que o consumo se dava com base em práticas rudimentares de tratamento e conservação. Desde a década de 1930, foram registrados vários estabelecimentos de transformação de produtos agropecuários na cidade, dentre os quais, alguns obtiveram destaque no comércio regional, a exemplo da Charqueada Sant’Anna, de propriedade do grupo Pina, o Frigorífico da família Leyzer, vinda de Ipameri, e a Casa de Carnes Mineira, de propriedade de José Batista Sobrinho, embrião do grupo JBS S/A, e o Frigorífico Goiás S/A (BERNARDES; TAVARES; DUTRA E SILVA. 2015).

O recuo econômico da região da estrada de ferro coincidiu com uma expansão abrupta no Mato Grosso de Goiás. Pelo fato de fomentar outros segmentos do terceiro setor, Goiânia revelava forte tendência à concentração, levando as autoridades a ver em Anápolis uma zona pioneira, capaz de justificar os investimentos abonados pelo incentivo público. O primeiro programa de incentivos voltados para a atividade industrial em Goiás foi criado na gestão de José Ludovico de Almeida (1955-1959) pela Lei 2000/1958, que, por durante dez anos, concedeu isenção do Imposto de Vendas e Consignações (IVC) para a instalação de indústrias pioneiras com prazos de até dez anos de carência. O programa visava resolver o problema da concentração de investimentos em Goiânia e, ao mesmo tempo, atender a reivindicação da classe empresarial convicta de que o momento era oportuno à industrialização.

A reunião da ACIA, ocorrida em 30 de novembro de 1955, trouxe essa questão como tema a ser discutido. Entre as pautas de reivindicação da associação estava a cooperação do

Banco do Estado de Goiás (BEG) no sentido de estimular o comércio, indústria e a produção, através de sua agência em Anápolis. No âmbito da elaboração do Plano de Desenvolvimento Econômico de Goiás, em 1961, cujo objetivo era elevar o padrão de vida da sociedade goiana, através do financiamento do investimento setorial, o financiamento da atividade econômica do estado ainda estava a cargo do Fundo de Desenvolvimento Econômico, com recursos do BEG. Em consonância com o Programa de Desenvolvimento Nacional (I PND), entre 1972 e 1974, o governo de Goiás criou, nesse período, uma variedade de instrumentos legais, visando promover o desenvolvimento regional (ver quadro 02):

Quadro 02 – Instrumentos legais para promoção do desenvolvimento em Goiás, 1968-1974

Ano	Instrumentos Legais	Instituição
1968	Lei nº 6.833 de 30 de abril	Criou o Fundo de Desenvolvimento Econômico.
1968	Lei nº 6.834 de 30 de abril	Criou a sociedade por ações denominada Companhia de Desenvolvimento do Estado de Goiás (CODEG).
1971	Decreto nº 240 de 19 de setembro	Criou a Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI).
1971	Lei nº 7.351 de 30 de junho	Fundo de Expansão da Indústria e do Comércio (FEICOM).
1972	Decreto nº 271 de 10 de novembro	Estabeleceu o conceito de proposta mais vantajosa em concorrência pública, com o objetivo de beneficiar a indústria e o comércio goianos.
1973	Lei nº 7.700 de 19 de setembro	Dispôs sobre a concessão de incentivos fiscais, financeiros e infraestruturais e cria o Conselho Superior de Prioridades para o desenvolvimento de Goiás (CONSUP).
1973	Lei nº 7.766 de 20 de novembro	Criou a Companhia de Distritos Agroindustriais de Goiás (GOIASINDUSTRIAL)
1974	Lei nº 7.782 de 29 de março	Dispôs sobre a concessão de incentivos fiscais, financeiros e infraestruturais às indústrias já instaladas em Goiás.

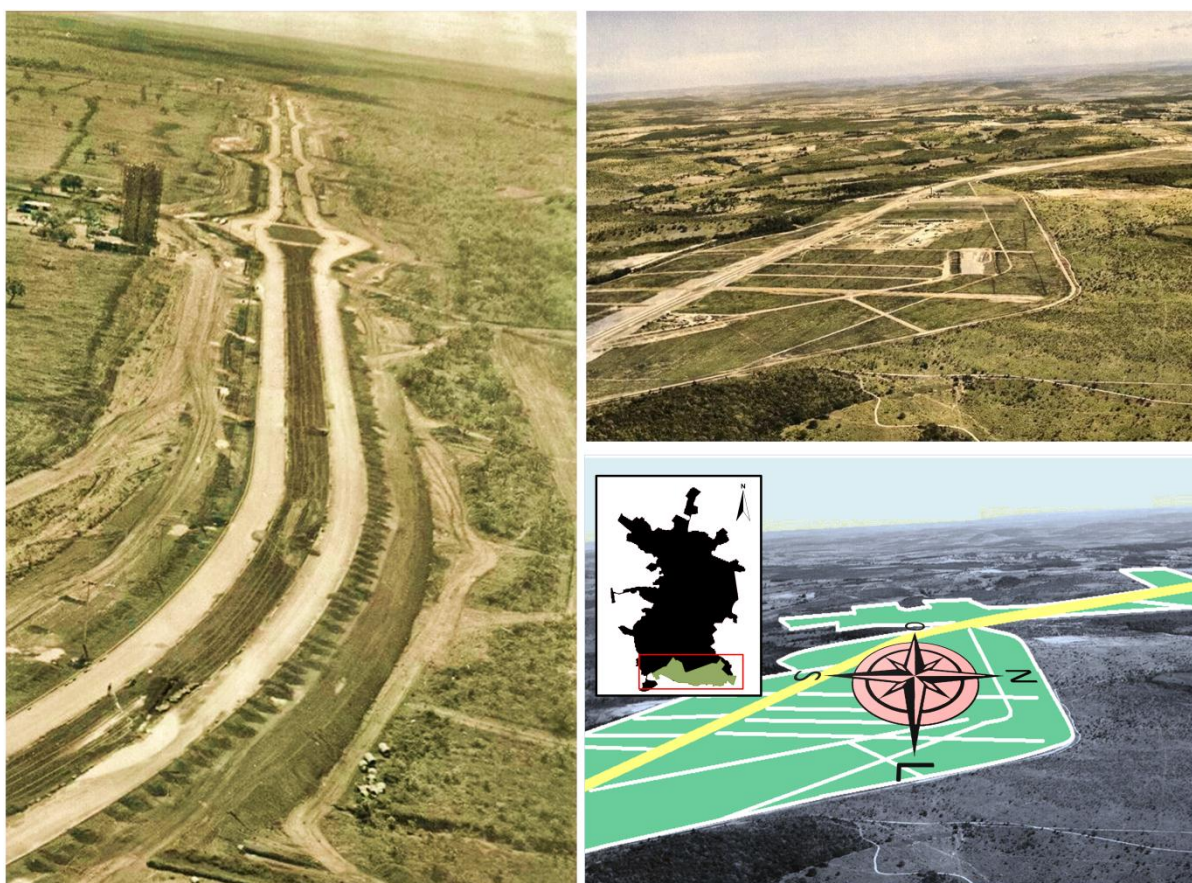
Fonte: Diretrizes Gerais e Setoriais do Plano de Ação do Governo Irapuan Costa Júnior 1975-1979.

Conforme o quadro 02, a criação da Lei Estadual nº7.700 de 19 de setembro de 1973, pelo Governo Leonino Di Ramos Caiado (1971-1975), estabeleceu o Fundo de Expansão da Indústria e do Comércio do Estado de Goiás (FEICOM). Esse fundo havia sido idealizado para atender indústrias específicas, porém, ele não pode ser considerado um programa de atração de investimentos em razão de sua baixa abrangência e de suas ferramentas reduzidas, ainda que, não contemplasse apenas a atividade industrial, mas também o comércio. O mecanismo inicial de atração de empresas se deu com a isenção do IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) e a cobertura de 80% dos custos com energia elétrica, água e telefone. Desse modo, o FEICOM pode ser oficialmente considerado como a primeira tentativa do

governo estadual de atrair e segurar as empresas em Goiás. Dos 90 projetos aprovados, durante o primeiro ano de sua atuação, 66 foram direcionados ao Distrito Agroindustrial de Anápolis, 12 pertenciam à capital Goiânia, enquanto que os outros 12 estavam distribuídos entre municípios pertencentes à região Centro-Sul do estado de Goiás (PASCHOAL, 2001).

Entre as muitas razões históricas para a criação do DAIA, através da Lei 7.766, o primeiro distrito agroindustrial de Goiás, estava o desenvolvimento na região geoeconômica de Brasília, a qual havia sido atingida por um intenso fluxo migratório durante o período de sua construção. Sendo assim, o FEICOM, enquanto fundo de expansão, se mostrou eficaz em trazer as primeiras empresas de grande porte para Goiás, a exemplo da Precon Goiás (1976) e da Cecrisa Revestimentos Cerâmicos S/A (1978-2016), considerada as primeiras empresas a serem instaladas na área destinada ao Distrito Agroindustrial de Anápolis (ver figura 11).

Figura 11 – Área destinada ao Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), década de 1970



Fonte: Adaptado do Acervo Iconográfico do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho

Posteriormente, os incentivos fiscais foram interrompidos pela Lei Complementar nº 24 de 7 de janeiro de 1975, criando um hiato que perduraria até a segunda metade da década

de 1980. Conforme Rocha (2007), as disputas por investimentos se intensificaram no país, sendo todas frustradas em Goiás, devido às desvantagens que o estado apresentava dentro do cenário nacional de guerra fiscal estabelecido. Nesse contexto, as unidades federativas que obtiveram experiências expressivas no processo de industrialização foram também as que obtiveram as maiores vantagens, com destaque para a região Sudeste.

De acordo com o Plano de Governo Leonino Di Ramos Caiado (1973-1975), o estado de Goiás não havia sido favorecido pelo Processo de Substituição de Importação (PSI) por várias questões locacionais, cabendo, às autoridades, esperar a saturação do processo inicial de industrialização no Sudeste. Segundo Tavares (1978), a saturação do PSI ocorreu em 1961, quando iniciada a crise dos anos 1960. De modo que Goiás teve na recuperação da crise e na desconcentração produtiva, o momento ideal para o desenvolvimento efetivo de suas regiões.

De acordo com Cano (2008), durante o período denominado “Brasil Potência” (1967-1980) a política econômica nacional esteve voltada essencialmente para a expansão e diversificação produtiva, cuja intenção era acelerar o crescimento e ampliar as exportações. Esses dois movimentos estão bem delineados na política de industrialização desenvolvida em Goiás, a qual se inicia com um determinado ritmo que, em seguida, sofre uma desaceleração referente ao processo de recessão, o qual se estenderia pela década de 1980. Desse modo, a maior parte dos investimentos realizados fora de São Paulo amadureceria somente a partir da primeira metade da década de 1980, a exemplo dos distritos agroindustriais de Goiás, cuja revitalização pode ser verificada a partir da elaboração do Fundo de Participação e Fomento à Industrialização do Estado de Goiás (FOMENTAR) em 1984.

Após o efeito expansivo (*spread-effects*), produzido com a formulação do conjunto de instrumentos legais, o qual incluía a criação do FEICOM, nos anos 1970, veio a subsequente retroação (*backwash-effects*), em decorrência de sua extinção, a qual se prolongaria por entre a chamada “década perdida”. De acordo com Paschoal (2001), pelo fato de atravessar uma crise fiscal, durante a década de 1980, o Estado brasileiro passou a ter dificuldades de levar adiante os programas de financiamento, como se a disposição para empreendimentos de maior alcance tivesse atingido o seu limite.

No início da década de 1980, apresentam-se sinais de deterioração, tendo em vista: (I) mudança no cenário internacional, a partir do crescimento abrupto das taxas de juros e redução da liquidez; (II) ajuste exportador adotado internamente; (III) o fato de o mesmo ter assumido as dívidas em dólar do setor privado; (IV) o ônus que caiu sobre as estatais, devido ao fato de as mesmas terem sido obrigadas a se endividar em dólar em um momento de dívidas controladas, de maxidesvalorização e de juros altos (PASCHOAL, 2001, p. 7 e 8).

Mesmo diante dos efeitos da crise nacional, responsáveis pelo baixo desempenho da economia brasileira na década de 1980, o estado de Goiás obteve certo êxito na expansão de suas atividades industriais. O Plano de Ação do Governo Ary Valadão (1980-1983) assinalou sobre a ocorrência de certo desajuste no DAIA, em relação à região periférica do Distrito Federal, que se viu favorecida pelos investimentos em infraestrutura (viária e energética) e pela construção de núcleos industriais em Brasília, fatores que poderiam dificultar o campo gravitacional de Anápolis sobre a região, tendo em vista o crescimento de Luziânia.

Com o incremento produtivo, propiciado pela CANG, entre os anos 1940 e 1950, as políticas de desenvolvimento passaram à responsabilidade da Comissão de Desenvolvimento do Centro-Oeste (CODECO), fundada em 1961 e substituída pela Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO) em 1967. Uma parte da região Norte de Goiás, correspondente à Amazônia Legal³⁷, esteve sob a responsabilidade da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), a qual também se valeu dos incentivos fiscais para promoção e estímulo da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA). Por sua vez, as ações da SUDECO se deram no início do processo de recuperação da crise dos anos 1960 no Brasil, o que permitiu a elaboração de projetos de implementação técnica para a agroindústria e para a atividade extrativista-mineral, com ênfase sobre os setores estratégicos para reativação da economia, durante a segunda fase (1960-1980) das políticas públicas de industrialização do estado de Goiás, (CASTRO, 2014).

O crescimento das atividades industriais em Anápolis havia sido acompanhado pela expansão de seu comércio e do setor de serviços. Essa constatação é respaldada em elementos históricos, através de uma análise multilateral, não desvinculada dos aspectos políticos e econômicos. O comércio de Anápolis cresceu e se organizou, ao longo da primeira metade do século XX, com base na agricultura. Em seguida, com o aumento populacional exponencial, o comércio manteve o seu crescimento, impulsionado pela demanda individual que, por sua vez, vinha sendo sustentada pelo setor terciário, porém, sem a presença de um setor de referência estabelecido, tal qual ocorria no passado em relação ao setor primário. Conforme as Diretrizes Gerais e Setoriais da Ação do Governo Irapuan Costa Júnior (1975-1978), Anápolis havia, de fato, se especializado no comércio atacadista de cereais, vendendo para o Centro-Sul do país, enquanto que as cidades pertencentes à região da estrada de ferro exportavam café, cereais e carne bovina, importando bens duráveis de consumo e bens de capital para a agropecuária.

³⁷ Corresponde a uma área que abrange nove estados brasileiros: Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins. Até o ano de 1988 o território correspondente ao Tocantins pertencia ao estado de Goiás.

A teoria econômica reconhece na agricultura um importante ator social na elevação das exportações em economias subdesenvolvidas (MYRDAL, 1972). Do mesmo modo, essa agricultura constitui também um importante mercado consumidor dos produtos gerados no setor industrial e nas cidades em geral (VASCONCELOS; GREMAUD; TONETO JÚNIOR, 1999). Em contrapartida, o conjunto de variáveis (renda, salário, emprego etc.) que compõem a atividade agrícola é relativamente baixo, se comparado a qualquer outro setor da economia. Desta forma, o desenvolvimento da periferia ocorre sem a eliminação das antigas formas de acumulação, mas sim a partir da assimilação da tecnologia (FURTADO, 1983).

Nesse caso, a agroindústria consiste na transformação do produto agrícola, ou na evolução de sua técnica produtiva através do aparato tecnológico. Geralmente, se espera que uma atividade industrial exerça a expansão da agricultura, ao invés de inibi-la, tendo em vista que a primeira demanda matéria-prima da segunda, da mesma forma que a segunda demanda suplementos da primeira. Entretanto, as circunstâncias, sobre as quais se constituiu a atividade industrial em Anápolis, impediu que essa lógica se confirmasse, haja vista que os relatórios oficiais do estado de Goiás revelaram que os rendimentos da agricultura em Anápolis já estavam em queda antes mesmo da formulação das políticas de industrialização do estado.

A inexistência dessa relação poderia ser demonstrada através da análise do papel dos programas de incentivos fiscais e da oferta de força de trabalho, os quais se mostraram mais eficientes, enquanto fatores de atração, do que a localização propriamente dita. Conforme o Plano de Governo Leonino Di Ramos Caiado (1973-1975), à exceção dos projetos que, por sua natureza técnica, foram dirigidos para as regiões próximas das fontes de matérias-primas, os demais investidores preferiram Goiânia, em vez de Anápolis, como local para instalar suas empresas, sobretudo, às vésperas da inauguração do DAIA, entre os anos de 1971 e 1974.

Com base na pesquisa desenvolvida pelo Sistema Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG) de 2014, pelo menos 61% das empresas, atualmente instaladas no DAIA, demandam algum tipo de matéria-prima local, porém, na avaliação geral, o percentual de matérias-primas demandadas externamente é de mais de 80%. Todavia, seria necessário um estudo específico que avaliasse a natureza técnica das empresas que compuseram o DAIA, ao longo de sua existência, destacando a sua capacidade atrativa em diferentes momentos.

No contexto recente, o que se observa é um movimento duplo de causação circular eficaz em assegurar certo ritmo de crescimento e a prosseguimento da atividade econômica do município. O primeiro movimento ocorre entre a indústria farmacêutica e as redes de farmácia da cidade, as quais comercializam o produto local num mercado composto por consumidores que, proporcionalmente, cumprem a função de força produtiva da indústria, mantendo ativos o

consumo e a produção. O segundo movimento ocorre entre a indústria e o setor de serviços, representado pela rede de transporte, da qual a indústria demanda serviços para atender as demandas do mercado externo e, ao mesmo tempo, adquirir insumos e matérias primas, constituindo assim uma relação circular e retroalimentar.

Conforme Myrdal (1972), em todas as relações circulares, que envolvam a produção de riqueza de qualquer natureza, a tendência é que se mantenha um nível de acumulação. Nesse aspecto, a importância de Anápolis, enquanto centro mercantil por longo período, além de não ter ecoado, no sentido de atrair investimentos, durante as políticas de industrialização dos anos 1960, também não representou um fator decisivo para as relações recentemente estabelecidas. Nesse cenário, duas questões carecem de uma avaliação separada, a escolha da cidade como sede da atividade industrial e os fatores de atração de empresas para o DAIA.

A localização, privilegiada pelos aspectos naturais (clima, relevo, fertilidade etc.) e, posteriormente, pela condição de destino final da estrada de ferro, constituíram elementos com os quais a cidade pôde exercer funções distintas no passado, ou seja, como “entrepoto comercial” e “centro mercantil” respectivamente. Todavia, no contexto recente, o que tem garantido o desempenho econômico do município são as relações estabelecidas após a implantação da atividade industrial, cuja dinâmica tem na indústria o vetor da relação entre o comércio e os serviços. Por sua vez, a elevação da renda *per capita*, conforme se observa, é traduzida como crescimento puro e simples, o qual resulta do incremento ocorrido sobre um determinado setor da atividade econômica, que nesse caso seria a indústria. Dessa forma, a imagem do desenvolvimento da cidade vincula-se ao sentido de “formação”, tendo em vista que a vinculação da indústria a esse processo é quase um consenso.

De acordo com Costa (1987), Paschoal (2001), Borges (2005), Cunha (2009) e Castro (2014), a conexão viária, que interligou a cidade a todas as regiões do Brasil, corroborou para o projeto de um centro de distribuição logístico dinâmico, atuando de forma integrada à atividade industrial. Essas alterações foram imprescindíveis para reativar o crescimento de Anápolis, após as alterações ocorridas em seus mercados, a partir da construção de duas capitais. Do mesmo modo, considera-se a especialização da atividade industrial, estabelecida a partir da década de 1990, como uma característica que auferiu vantagens ao município com relação ao emprego de fatores, tendo em vista a presença de oferta de força de trabalho disponível e o mercado interno consumidor. Essas características explicam o motivo pelo qual a renda *per capita* municipal se manteve em crescimento, mesmo diante do contínuo aumento demográfico, condição não provável, caso a consolidação da atividade industrial não houvesse acontecido (HOOVER, FISHER *apud* SCHWARTZMAN, 1977).

Observada de fora, pode se dizer que, desde a década de 1960, Anápolis já havia se tornado um portal para a Amazônia, região para onde se dirigiam os interesses advindos dos mais distintos setores econômicos do país, condição que se somava ao seu pioneirismo em assuntos envolvendo a economia. É válido reafirmar que a cidade havia fundado o primeiro banco (com capital próprio) do estado, sediado um dos primeiros complexos de indústrias reunidas na Companhia Goiana de Fiação e Tecelagem de Algodão (1951), a primeira filial do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) (1952), além da divulgação anual de seus produtos através da Feira Agroindustrial de Anápolis (FAIANA) desde 1969.

Com a maturação dos projetos formulados com o Plano de Desenvolvimento de Goiás (PDEG), em 1961, e da GOIASINDUSTRIAL, em 1973, Anápolis encontrava-se preparada para se tornar sede do distrito agroindustrial da região. Desde a sua instalação, em 1952, o Banco do Brasil passou a ofertar recursos para financiar o aprendizado industrial, em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), considerada a primeira filial do estado, inicialmente orientada pelo engenheiro suíço Roberto Mange (ASMAR, 2010).

Durante as primeiras décadas de funcionamento do SENAI de Anápolis, o ensino era coordenado pelo Sindicato das Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico (SIMMEA). Décadas mais tarde, em meados de 1999, o Sistema Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG) tornou-se a instituição responsável pelo ensino do serviço industrial amplo e diversificado e com ênfase na formação de profissionais para a atividade industrial localizadas no DAIA especificamente (FIEG, 2014).

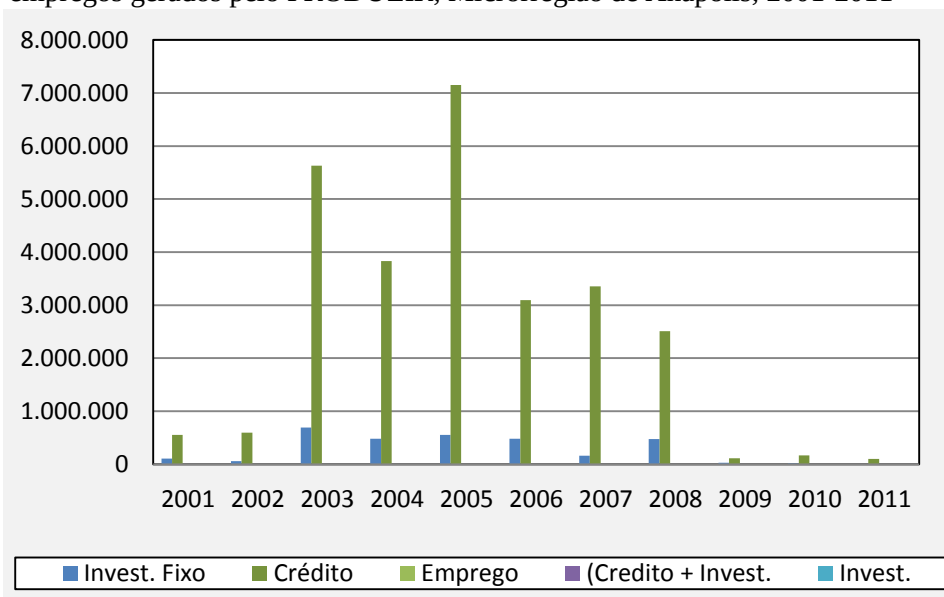
Ao longo de toda a existência do DAIA, muitas políticas de incentivos fiscais (federal, estadual e municipal), com seus fundos de fomento e crédito, foram criadas com o propósito de atrair empresas para as suas dependências. A década de 1980 foi marcada pela estruturação das indústrias já instaladas em Goiás, através de programas de cunho regionalista e desarticulados com o projeto nacional (PASCHOAL, 2001). De acordo com Castro (2014), essa nova etapa foi iniciada com o Fundo de Participação e Fomento à Industrialização de Goiás (FOMENTAR), criado em 19 de julho de 1984 através da Lei estadual nº 9.489 e regulamentada pelo Decreto nº 2.453 de 22 de fevereiro de 1985.

Entre os objetivos básicos do FOMENTAR, destacam-se o incremento das atividades industriais e sua expansão pelo estado de Goiás, além do apoio técnico e financeiro das atividades ligadas a esse setor, que apresentasse relevância para o desenvolvimento de modo geral (PASCHOAL, 2001). Embora tenha sido fundamental para atrair investimentos ao setor e desenvolver internamente a atividade industrial, o FOMENTAR não produziu grandes efeitos com relação à participação de Goiás no Valor da Transformação da indústria do país,

se comparado às etapas anteriores da industrialização brasileira. Por outro lado, enquanto política pública, o FOMENTAR, objetivava incrementar a atividade industrial por meio de projetos de implantação e expansão de matrizes maiores (PASCHOAL, 2001). O programa trazia, como vantagem, o financiamento de 70% do ICMS, ao longo de dez anos, e com juros de 6% ao ano, sem correção monetária. Entre os anos de 1991 e 1993 um quantitativo de empresas do setor de fármacos se instalou no DAIA, beneficiadas pelo FOMENTAR, entre as quais o Laboratório Teuto Brasileiro S/A e Greenfarma Química e Farmacêutica Ltda.

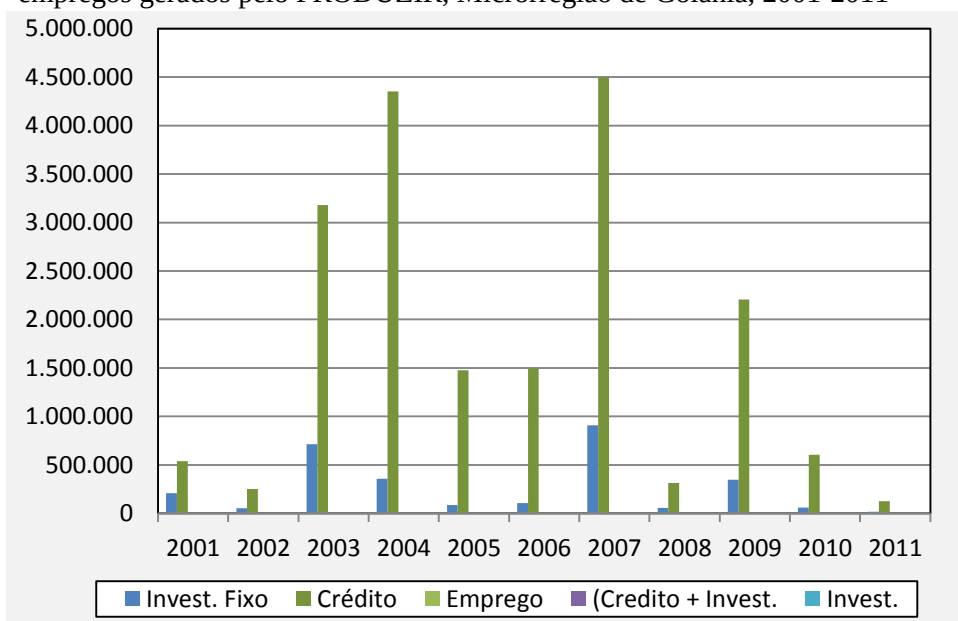
Com a formulação da Lei Federal nº 9.787/1999 e a substituição do FOMENTAR pelo Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás (PRODUZIR), criado no ano 2000, amparado pela Lei nº 13.591/00 e regulamentado pelo Decreto nº 5.265/00, outras empresas foram se achegando em Anápolis, reorientando o perfil de sua indústria. A lei nº 9.787/1999 viabilizou a comercialização de medicamentos com patentes expiradas para laboratórios que se interessassem em produzi-los. A diferença do PRODUZIR, em relação ao FOMENTAR, está na ampliação do percentual de financiamento do ICMS, que se elevou de 70% para 73 até 90%, com carência que podem chegar a 15 anos. Anápolis fica atrás apenas do Entorno do Distrito Federal e de Goiânia, no que compete ao investimento, ao crédito e à geração de emprego. Essa conjuntura condicionou o crescimento do setor de fármacos, contribuindo em tornar o município o maior polo farmoquímico do Centro-Oeste. (ver gráficos 04,05 e 06).

Gráfico 04 – Distribuição dos recursos (R\$ 1.000) aprovados e o número de empregos gerados pelo PRODUZIR, Microrregião de Anápolis, 2001-2011



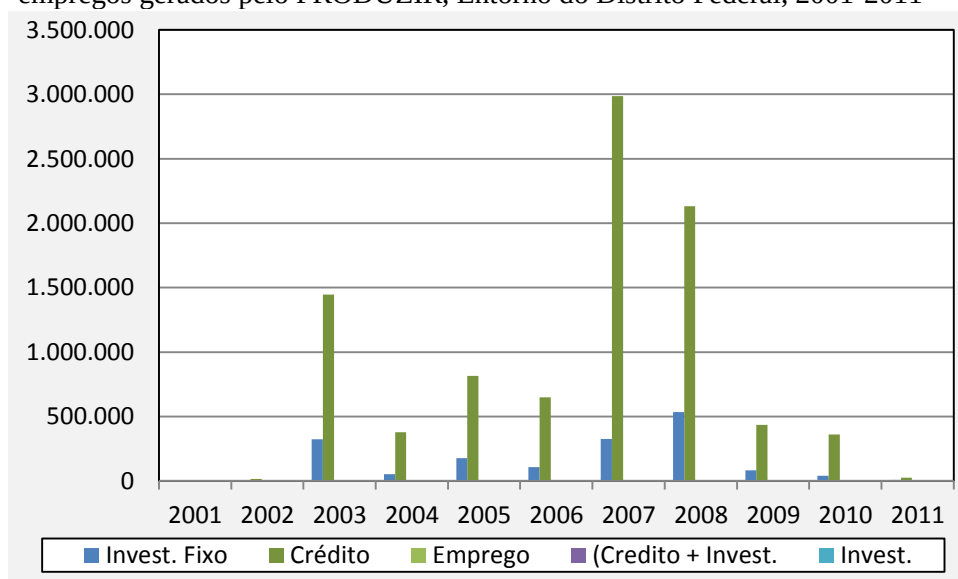
Fonte: Secretaria de Indústria e comércio.* Obs.: Para 2011, valores até setembro.

Gráfico 05 – Distribuição dos recursos (R\$ 1.000) aprovados e o número de empregos gerados pelo PRODUIR, Microrregião de Goiânia, 2001-2011



Fonte: Secretaria de Indústria e comércio.* Obs.: Para 2011, valores até setembro.

Gráfico 06 – Distribuição dos recursos (R\$ 1.000) aprovados e o número de empregos gerados pelo PRODUIR, Entorno do Distrito Federal, 2001-2011



Fonte: Secretaria de Indústria e comércio.* Obs.: Para 2011, valores até setembro.

Sendo um pouco mais amplo do que o FOMENTAR, o PRODUIR apresenta, como objetivos, a geração de emprego, renda e redução das desigualdades sociais e regionais de

forma setORIZADA. O programa conta ainda com pelo menos cinco subprogramas³⁸, dentre os quais se destaca o LOGPRODUIR, cuja importância para Anápolis está em racionalizar o sistema de transporte logístico na Estação Aduaneira do Interior (Porto Seco Centro-Oeste), tanto em relação à regularização das empresas, que prestam esse tipo de serviço, como no que infere à padronização da qualidade e dos custos dos mesmos.

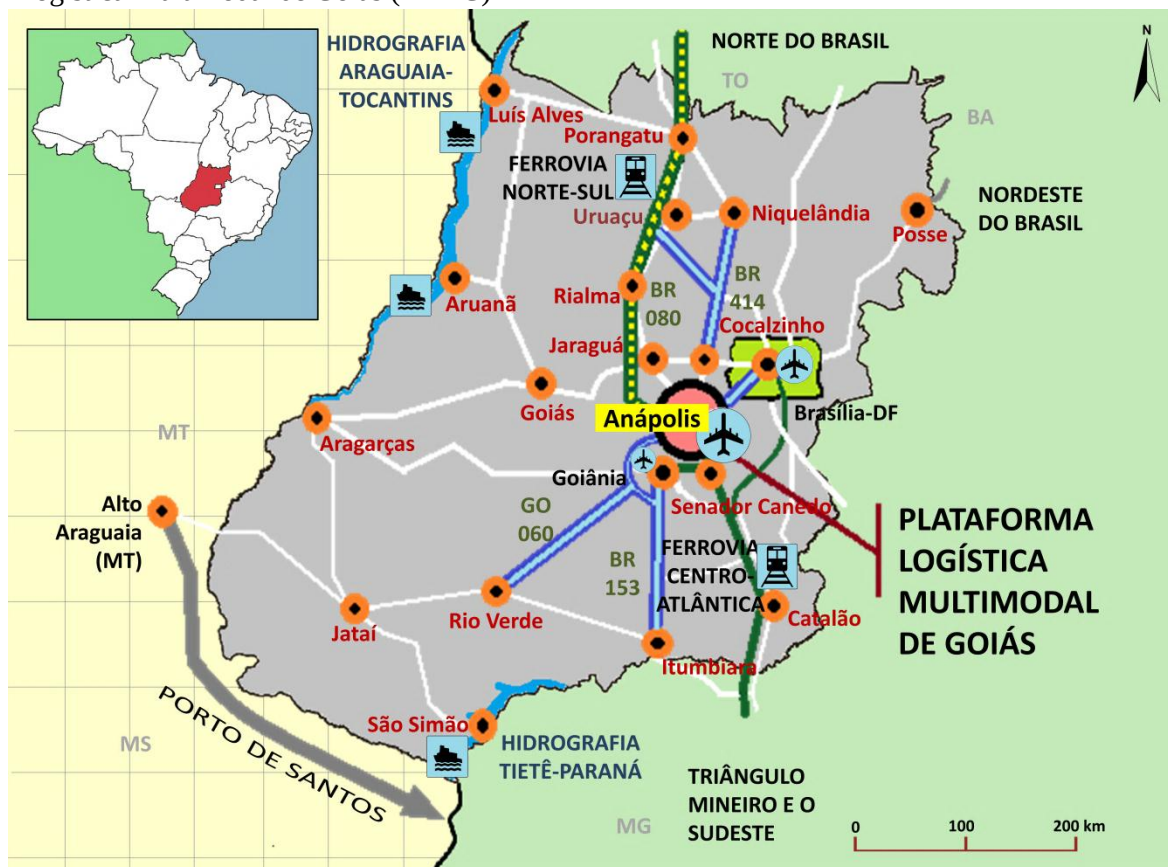
Anápolis chega ao século XXI com o rótulo de principal “centro logístico” do Centro-Oeste e como o município mais competitivo do estado. Nesse aspecto, nem mesmo Goiânia disputa o seu mercado de fármacos, o qual é considerado, atualmente, o segundo maior do país. Em decorrência do histórico e gradual processo de arrefecimento do setor seu agrícola, conforme demonstrado neste capítulo, a formação de seu PIB contou com uma participação maior do terceiro setor (comércio, serviços e bens). Como visto, esse processo ocorre através de um mecanismo de dependência mútua e justaposta entre os setores secundário e terciário, de modo a constituir uma vinculação do comércio e dos serviços pela indústria, tendo em vista que esses três segmentos são mais contundentes na formação da renda do município.

Por sua vez, a atividade logística, assim como grande parte dos serviços relacionados à saúde em Anápolis, depende expressivamente do polo farmoquímico. A partir dessa dinâmica e considerando que a atividade industrial do DAIA é destinada, em grande parte, ao setor de exportações, é possível compreender a formação da renda do município que aumenta através do segundo e do terceiro setor, enquanto que o setor primário permanece retraído. Conforme visto, as explicações para a redução da atividade agrícola variam, apesar disso, a compreensão desse processo requer uma análise conjunto do declínio, em nível nacional, da cafeicultura, da perda de áreas cultiváveis, em virtude das emancipações, e da reorientação do perfil do DAIA nos anos 1990, a qual dificultou a absorção do produto agrícola local pela indústria.

Entre os grandes projetos que compõem a atual etapa de transformações do DAIA, (1999- 2017) destacam-se a construção da Estação Aduaneira do Interior (EADI), concebida a partir de licitação, a expansão do polo farmoquímico, e o estabelecimento da planta industrial da montadora CAO-A-Hyundai. Todos esses projetos foram viabilizados a partir da iniciativa privada com recursos de propriedade da federação, os quais correspondem a uma parte da estrutura física da Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG). Quando concluída, a PLMG deterá capacidade para a geração de mais de dois mil empregos diretos, cujo capital social será distribuído entre o setor público (49%) e o privado (51%) (GOIÁS, 2017).

³⁸ MICROPRODUIR (Lei nº. 13.591 de 18/01/00); CENTROPRODUIR (Lei nº. 13.844 de 01/06/01); COMEXPRODUIR (Lei nº. 14.186 de 27/06/02); LOGPRODUIR (Lei nº. 14.244 de 29/07/02); PROGREDIR (Lei nº. 15.939 de 29/12/2006). Ver: www.sefaz.go.gov.br

Figura 12 – Localização, encadeamento produtivo e integração dos modais da Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG)



Fonte: Adaptado pelo autor, a partir de SEGPLAN (2012).

Atualmente Anápolis ocupa o 2º lugar no *ranking* dos polos farmoquímicos do Brasil, sendo responsável pela ampliação das atividades de comércio, exportação e importação do estado de Goiás dentro do mercado global. No âmbito desse processo, a Ferrovia Norte-Sul, cuja proposta foi lançada durante o governo José Sarney (1985-1989), é retomada durante os governos Luís Inácio Lula da Silva (2003-2010) e Dilma Rousseff (2011-2016), como projeto central na racionalização da dinâmica modal do país. A conexão entre as Ferrovias Norte-Sul e Centro-Atlântica³⁹ S/A, pelo Porto Seco Centro-Oeste, inaugurará o conceito de Central de Inteligência ou Plataforma Logística Multimodal de Goiás que permitirá dinamizar o transporte de norte a sul do país, conectando as principais capitais.

Apesar da abordagem regional que se costuma fazer, com relação a esse tema, tal processo decorre do projeto nacional de privatizações do governo Fernando Henrique Cardoso

³⁹ A Ferrovia Centro-Atlântica foi concebida através de licitação de concessão da malha Centro-Oeste, ocorrida com a desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) desde 14 de julho de 1996. A negociação se deu por decreto presidencial que outorgou o direito de utilização da malha ferroviária à empresa VLI-Multimodal S/A. Os trilhos que cortam a cidade de Anápolis (Setor Industrial) correspondem ao antigo trecho da Estrada de Ferro Goiás, inaugurada em 1935, porém, com alterações que resultaram na desativação das estações Prefeito José Fernandes Valente (Centro), Engenheiro Castilho (Jundiá), e General Curado (Setor Industrial).

(1994-2002), numa tentativa de assegurar investimentos e consolidar a almejada PLMG na região Centro-Oeste. Para confirmar a PLMG a Assembleia Legislativa do Estado de Goiás decretou e sancionou a lei de criação do Polo de Serviços Tecnológicos Avançados do Estado de Goiás. O cronograma de ações legais, para a implantação da PLMG, permite uma melhor compreensão com relação à sua organização (ver quadro 03).

Quadro 03 – Legislação da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, 2001-2011

Ano	Instrumentos Legais
2001	Lei 13.919 – Criação do Polo de Serviços Tecnológicos Avançados do Estado de Goiás, onde está inserida a Plataforma Logística Multimodal de Anápolis.
2001	Lei 14.040 – O Estado de Goiás está autorizado a implementar o Projeto Plataforma Logística Multimodal de Goiás.
2002	Decreto 5.582 – Declaração da área onde será implantada a Plataforma Logística Multimodal de Anápolis como utilidade pública, dando início ao processo de desapropriação da área.
2002	Lei 14.293 – Autorização para a desapropriação da área especificada para a implantação da Plataforma Logística Multimodal de Anápolis.
2003	Lei 14.425 – Alteração do nome do projeto de Plataforma Logística Multimodal de Anápolis, para Plataforma Logística Multimodal de Goiás.
2004	Lei 14.754 – Autorização ao Estado de Goiás para constituir, sob a forma de sociedade em ações, a empresa Plataforma Logística de Goiás S/A.
2011	Lei 17.257 – Dispõe sobre a organização administrativa do Poder Executivo e dá outras providências.
2011	Decreto 7.483 – Definição da competência da Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento para implementação e administração do projeto Plataforma Logística Multimodal de Goiás

Fonte: SEGPLAN (2013)

Os anos recentes reafirmaram a importância e a competitividade de Anápolis, não apenas dentro do circuito econômico regional, mas dentro do cenário nacional e até mundial. Sua economia se expandiu pelo setor industrial especializado, adquiriu uma ampla dinâmica logística que permitiu uma exposição maior aos interesses econômicos do setor público e privado. A cidade, que teve suas funções reorientadas, por entre as décadas de 1950 e 1960, assume um novo perfil socioeconômico, tornando-se um dos mais importantes polos de distribuição do Centro-Oeste. O assunto envolvendo essas transformações, em sua etapa mais recente, assim como o projeto da PLMG, será retomado no terceiro capítulo, após uma breve abordagem acerca da teoria da localização e da economia regional do crescimento, as quais consistem no assunto central do capítulo seguinte.

2. INTRODUÇÃO À TEORIA DA LOCALIZAÇÃO, DO DESENVOLVIMENTO E DO CRESCIMENTO REGIONAL PARA PENSAR ANÁPOLIS

A proposta deste capítulo é estabelecer um debate acerca da formação econômica de Anápolis, tendo como finalidade, avaliar a relação de sua dinâmica de crescimento com a sua localização geográfica, cujo respaldo será colhido da teoria econômica. Pensar Anápolis pela teoria da localização requer, antes de tudo, a compreensão das transformações produzidas com a circulação constante de mercadorias e de pessoas, as quais transformaram a cidade no que ela é atualmente, isto é, uma economia regional de grande importância competitiva. O raio de alcance dos mercados, assim como a intensidade gravitacional e de polarização, define a extensão da influência de cada cidade, cujo tamanho é resultante da densidade da população localizada em seu espaço intraurbano, ou mesmo, em sua zona de influência.

De acordo com Ponsard (1983), a teoria da localização das atividades econômicas, ou análise econômica espacial, não apresenta uma única definição conceitual, em vez disso, ela pode ser classificada por escolas e/ou autores de diferentes períodos. No bojo dos estudos sobre os mercados distantes, Richard Cantillon (1680-1734) é tido como precursor da análise espacial. Todavia, no que diz respeito à localização da atividade agrícola destacou-se Johann Friedrich Von Thünen (1783-1850), enquanto que Alfred Weber (1868-1958) havia sido a maior expressão nos estudos sobre a localização da indústria de sua época. A partir desses dois precursores procedem todas as teorias espaciais modernas da localização, tais como a teoria das regiões econômicas de August Lösch (1906-1945), a teoria dos lugares centrais de Walter Christaller, (1893-1969), a economia espacial de Walter Isard (1919-2010), os polos de crescimento de François Perroux (1903-1987) entre outros. É válido dizer que a formulação da teoria da localização na Alemanha significou uma ruptura com os postulados da escola clássica britânica, para os quais a defesa das doutrinas da igual distribuição, pautadas no *laissez-faire* e na mão invisível, se mostrava inegociável.

A análise econômica, pautada na teoria da localização, propõe uma avaliação do papel de Anápolis, enquanto ator social do desenvolvimento regional, assim como a permanência dessa influência para o seu crescimento econômico. Nesse processo, algumas variáveis podem ganhar ou perder importância, dentro das diversas inter-relações estabelecidas ao longo de suas diferentes etapas de formação, comentadas no primeiro capítulo. Há que se dizer ainda que a análise das inter-relações é parte intrínseca da metodologia da economia regional, de modo que o papel da teoria econômica nessa pesquisa é revelar o nível de importância da localização e quais as variáveis envolvidas na promoção do desenvolvimento do município.

O desenvolvimento do capítulo constitui-se basicamente de uma discussão introdutória acerca da economia regional, com ênfase na teoria da localização, tendo como metodologia a revisão bibliográfica, referente à questão locacional, em suas respectivas interpretações. Por sua vez, a teoria da localização, que é tida como parte elementar dos estudos envolvendo o desenvolvimento regional, tem na abordagem histórica um incremento para a sua melhor compreensão. É crucial presumir que as relações causais, existentes no passado, permanecem ressoando no tempo presente, ainda que, com uma intensidade relativa (ISARD, 1962). Assim sendo, torna-se pertinente retomar a discussão do tema, de modo a assentá-lo na experiência histórica de Anápolis, onde são observados os mais diferentes fenômenos relacionados ao campo da pesquisa econômica regional.

2.1 A pesquisa econômica regional: enfrentamentos teóricos e metodológicos

A Economia Regional constitui-se como área da Ciência Econômica relativamente recente, haja vista que, por mais precoce que tenha sido a inquietação com a questão espacial, entre autores do século XIX, foi somente no século XX, que a temática tomou lugar de destaque dentro do atual debate econômico. O tema da globalização, que veio dominando os mais acalorados círculos, a partir da segunda metade do século XX, teve na publicação de *Economy Theory and Underdeveloped Regions*⁴⁰ de Gunnar Myrdal, de 1957, e *Methods of Regional Analysis*⁴¹ de Walter Isard, de 1960, importantes marcos na história do pensamento econômico, os quais ratificaram a urgência de se pensar a região. Conforme Lemos (2006), em decorrência da convergência de interesses, ocasionalmente estabelecidos, a atenção dada à teoria econômica regional clássica⁴² no Brasil foi ainda mais tardia, remontando as décadas de 1980 e 1990, quando promulgada a abertura radical da economia nacional.

De forma resumida, a Economia Regional compõe uma subárea da Ciência Regional⁴³, cujo campo de interesse é voltado àquilo que Isard (1962) denominou de “espaço-economia”, isto é, as áreas de concentração sobre as quais a atividade econômica torna-se mais vantajosa. Trata-se da área de especialização do economista regional, para a qual se pretende uma síntese

⁴⁰ Traduzido no Brasil com o título “Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas”.

⁴¹ Traduzido no Brasil com o título “Método da Análise Regional”, cujo subtítulo é *An Introduction to Regional Science* (Uma Introdução à Ciência Regional).

⁴² Trata-se de uma segunda conceituação para a teoria da localização.

⁴³ A Ciência Regional reúne, enquanto área de concentração, todas as ciências voltadas para a questão espacial. Por conseguinte, arrisca-se a definição da Economia Regional como sendo a ciência especializada em estudar o conjunto indivisível das relações no tempo e no espaço, a partir de um arranjo interdisciplinar entre a Geografia Econômica, a Demografia, a Economia, a Sociologia e a História. Ver: HADDAD, 1987; ISARD, 1962.

sobre o conceito “local”, isto é, pensando-o a partir de outras ciências, como a Geografia, a Estatística e a Administração, a fim de se estabelecer melhores resultados para a produção, formação de preços, fluidez de mercado e dinâmica espacial.

Conforme Ferreira (1989), a análise espacial estuda as relações estruturais complexas dentro e entre as regiões, tendo como unidade básica, um conjunto contínuo de pontos do espaço geográfico que se denomina de “região”. Como não há a pretensão de uma definição unívoca da categoria região, dada a sua amplitude e complexidade, parte-se do pressuposto de que a análise espacial se apresenta como uma das principais ferramentas da economia regional. Nessa proposta, é comum a utilização da categoria região em seu sentido abstrato, o qual geralmente traz o significado de espaço pela Geografia Econômica (LEMOS, 2006).

A dificuldade de definição não se limita apenas aos conceitos e categorias, mas também se estende ao objeto, tendo em vista que é quase impossível a desvinculação dos diferentes elementos observados na constituição da região, sejam eles geográficos, históricos, biológicos, econômicos, sociológicos ou culturais. Há um consenso entre os autores de que, ao falarmos em desenvolvimento para as regiões, estamos nos referindo à organização do espaço onde se dão as relações de produção e, por conseguinte, onde se materializam as desigualdades. Desse modo, ainda que, muitas escolas de pensamento econômico divirjam entre si, quanto ao diagnóstico das desigualdades sobre as regiões analisadas, prevalecerá certo consenso em considerar o desequilíbrio regional como fator inerente ao próprio processo acumulativo capitalista, o qual, na medida em que se expande, produz e reproduz as suas próprias contradições (riqueza/pobreza, desenvolvimento/subdesenvolvimento etc.).

Os modelos formulados pelos economistas para explicar o crescimento desigual são, em sua maioria, inaplicáveis, ou mesmo, não conseguem projetar os resultados esperados. Em muitos casos, o trabalho teórico pretende demonstrar uma lógica inversa no funcionamento da economia, tal como ocorre com os paradoxos. De acordo com Furtado (1974), o fato dessas hipóteses não apresentar resultados contundentes, acerca da realidade, acaba por produzir um aspecto mitológico ao trabalho teórico do pesquisador. De fato, esse não seria o maior dos problemas envolvendo a análise regional, haja vista que tais mitos passam a ocupar a função de guia, dentro de um plano intuitivo para a construção da visão do processo social, sem a qual o trabalho analítico não teria sentido. Alguns desses problemas são destacados adiante na correlação dos modelos básicos locais para a atividade econômica.

Outra dificuldade que acompanha o pensamento econômico, diz respeito à formulação de princípios gerais para as questões envolvendo o problema da desigualdade regional. É uma tentativa de teorizar sobre uma realidade, que, na maioria das vezes, se revela contraditória à

experiência histórica. De outro modo, a atitude científica se intensifica na medida em que se buscam, em um mesmo escopo, as categorias ou princípios gerais de regularidades, capazes de responder por todos os fenômenos ditos econômicos (PERROUX, 1981). Considerando que a ascensão das nações hegemônicas (Inglaterra e Estados Unidos) se deu por um processo histórico muito específico, evidentemente que a tarefa do economista regional será a de tentar reproduzir, em menor escala, esse processo sobre os países atrasados, a partir da formulação de modelos que, mesmo incompatíveis, detêm suas respectivas funções didáticas.

No que se refere ao subdesenvolvimento, é notória a sua historicidade na expansão do capitalismo pelas regiões do mundo. Conforme Furtado (1983), a ação do núcleo industrial, liderado exclusivamente pela Inglaterra, no século XVIII, resultou no crescimento da riqueza, contudo, expandindo a pobreza sobre as regiões do mundo. Por sua vez, o esfacelamento do modo de produção feudal e do *Ancien Régime* liberou os fatores de produção, sobretudo, no que se refere à força de trabalho, em um ritmo devastador, o qual não foi acompanhado pela capacidade de alocação, por parte do modelo estabelecido. Em contrapartida, o mercantilismo havia contribuído para deslocar força de trabalho para além das fronteiras marítimas, fator que garantiu a expropriação de territórios e de recursos naturais destinados a financiar o processo de transformação das atividades econômicas na Europa.

Nesse sentido, observa-se um consenso maior, entre as diversas correntes teóricas, no sentido de reconhecer esse processo como um único conjunto de relações. Não obstante, a interdisciplinaridade, presente na literatura que avalia o processo de expansão do modo de produção capitalista, ampliou as possibilidades interpretativas para as temáticas envolvendo o desenvolvimento, o subdesenvolvimento e as variáveis envolvidas na abordagem econômica. Igualmente, os avanços teóricos e instrumentais servem de suporte na análise das tendências presentes na economia em todas as suas dimensões (DINIZ; CROCCO, 2006).

No que diz respeito ao subdesenvolvimento, Prebisch (2000) listou três manifestações que, segundo ele, se colocam como obstáculos em relação ao progresso técnico na América Latina: a) a baixa mobilidade social e de elementos dinâmicos, somada à ausência de homens com iniciativa e ímpeto, capazes de assumir riscos e responsabilidades, tanto na técnica e na economia quanto em outros aspectos da vida coletiva; b) a estrutura social, caracterizada pelo privilégio na distribuição da riqueza e, por conseguinte, da renda, que reduzem e/ou eliminam o incentivo à atividade econômica, em detrimento da utilização eficaz dos homens, da terra e das máquinas; c) o estabelecimento das modalidades exageradas de consumo nas camadas superiores da sociedade, em contraste com a vida precária das massas populares, fator que elimina o ritmo intenso de acumulação e, por conseguinte, de captação de poupança.

No Brasil, a questão regional esteve no cerne das discussões, durante a “primeira onda desenvolvimentista”, como aporte teórico para indústria de transformação, a partir dos anos 1930. Os primeiros debates envolvendo a necessidade de planejamento econômico no país⁴⁴, frente à insurgência do Estado Nacional Brasileiro, se deram em meio aos efeitos dos choques adversos, produzidos com a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e o *Crash* da Bolsa de Nova York em 1929 (CARDOSO DE MELLO, 1991). Esses acontecimentos desestabilizaram a hegemonia inglesa e estabeleceram a crise setorial nos países desenvolvidos, criando uma ilusão de que as nações periféricas estariam em condições de paridade na disputa mundial.

Não obstante, os enfretamentos envolvendo nacional-desenvolvimentistas e liberais atravessaram décadas no Brasil, corroborando para interpretações equivocadas acerca da ascensão hegemônica dos Estados Unidos após 1945. Essas interpretações partiam da ideia de que tal acontecimento estivera totalmente apartado da Europa, ou ainda, que os Estados Unidos tivessem assumido a hegemonia econômica mundial com base no cumprimento de uma série de etapas, para as quais a Inglaterra, até então, era vista como única referência.

Furtado (1982) já havia apontado que o desenvolvimento compreende uma condição histórica, a qual somente as nações (ou a nação) que estivessem assentadas em determinado nível de progresso tecnológico, de fatores de produção, de acumulação de metais preciosos e de uma rígida e eficiente estrutura política poderiam efetivá-lo. Obviamente que, no decorrer do período de transição do sistema feudal de produção para a indústria de transformação, somente a Inglaterra se via possuidora de tais requisitos, tornando-se, portanto, o primeiro Estado-Economia-Nacional e assumindo a hegemonia econômica da produção, distribuição e controle do sistema financeiro mundial no século XVIII (FIORI, 2004).

Conforme Furtado (1992), o efeito dos choques produzidos pela Crise de 1929, devido à sua duração, não teve paralelo na vasta periferia do mundo capitalista. Esses efeitos são verificados nos reajustes das relações entre economias regionais, envolvendo importantes migrações demográficas internas, transferência de recursos financeiros e de capacidade para importar, acarretando renda, tanto no plano espacial como funcional. Evidentemente que esse

⁴⁴ O mais famoso desses debates ocorreu entre Roberto Simonsen (1889-1948), empresário, historiador e político brasileiro, autêntico representante das elites industriais do Estado de São Paulo, e Eugênio Gudín (1886-1986), árduo defensor dos princípios liberais no Brasil, tendo sido delegado durante a Conferência de *Bretton Woods* (1944), diretor do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial (BIRD). De um lado, Simonsen acreditava que a única via capaz de aumentar os salários, baratear os produtos, elevar o padrão de vida social e aumentar o consumo era a da industrialização plena e radical, ocorrendo de forma simultânea em todo o território nacional. Por outro lado, Gudín enfatizava a necessidade de se respaldar na “produtividade”, em vez do planejamento, de modo que, a não intervenção direta do Estado nos empreendimentos industriais, mas somente em casos de real necessidade de proteção ou mesmo para incentivar a formação de novas indústrias pela concessão de favores, era de fundamental importância para garantir o crescimento do país. Ver: SIMONSEN; GUDÍN, 2010.

cenário criaria, sobre muitas mentalidades da época, a impressão de que essa era uma situação que atravessaria décadas e que, portanto, o Brasil deveria se planejar, tendo a industrialização radical como meta a ser atingida sob qualquer custo. Nessas circunstâncias, o risco que se apresentava estava diretamente relacionado ao endividamento externo e o aprofundamento da incapacidade de captação de poupança, precedidos por uma relativa queda da taxa de lucro, na redução do índice de investimento, na restrição da entrada de capital externo e, por último, no agravamento da inflação, tal qual se testificou a partir dos anos 1960.

O enfoque sobre a questão regional brasileira, inaugurado a partir dos anos 1950, enquanto um parecer da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), aparece em contraposição às políticas desenvolvimentistas do governo Juscelino Kubistchek (1956-1961), as quais eram direcionadas às questões relativas à taxa de investimentos, ao financiamento externo e à mobilização da poupança interna. Neste contexto, as autoridades políticas não haviam dedicado a devida atenção às questões relacionadas à distribuição da renda, à concentração regional da atividade econômica, às condições institucionais, sociais, políticas e culturais que influenciam sobre o desenvolvimento brasileiro (FURTADO, 2002).

Não obstante, a análise espacial ainda não havia amadurecido e a hipótese para isso encontrava-se na aposta no modelo de desenvolvimento “para dentro”, o qual optou por uma centralidade de capital e de concentração industrial regional, escolha essa que culminou na desigualdade socioeconômica ou na assimetria de mercados entre o centro e a periferia. Por sua vez, o estado de Goiás, com ressalva para a região da estrada de ferro que interagiu com o Triângulo Mineiro, ficou a mercê dessa condição até meados do último quartel do século XX, quando a problemática da regionalização foi colocada com maior ênfase no debate público.

Assim sendo, a referida dificuldade em estabelecer um consenso acerca do conceito de região, com todos os seus usos e sentidos, pelas diferentes ciências, reapareceria, tardiamente, no debate sobre a dinâmica econômica brasileira. A regionalização apareceu como conceito-chave para se pensar a desigualdade social do país, haja vista que constitui uma eficiente ferramenta de intervenção no território (LEMOS, 2006). A configuração espacial do estado de Goiás, sobretudo com a ampliação de mercados através da interconexão de suas áreas de influência, sob muitos aspectos se enquadra dentro dessa perspectiva. Devido às questões dimensionais e funcionais, Goiás convive com uma intensa heterogeneidade do crescimento relativo entre a metade Norte e a metade Sul. Essa configuração resultou de fatores históricos de ocupação e distribuição demográfica desigual, processo que se intensificou, ao longo do século XX, na medida em que novas práticas foram sendo adotadas, a exemplo da integração

da agropecuária, da expansão da agroindústria e da inserção de novas atividades industriais e de serviços especializadas, a partir das políticas de incentivos fiscais.

Por sua vez, a presença da noção de equilíbrio geral, nas teorias da localização do século XX, implica que toda circulação produz um multiplicador espacial com determinado nível de influência (PONSARD, 1983). De modo que, em todas as modalidades (agricultura, indústria, comércio, etc.), a teoria da localização busca explicar as motivações que levam uma atividade econômica a se estabelecer em determinado lugar e quais os fatores que contribuem para que os resultados dessas atividades variem de uma localização para outra. No centro dessa abordagem, o conceito de “espaço” aparece de duas formas distintas, ou seja, como categoria de análise, da mesma forma como ocorre com o conceito de “tempo”, entre os economistas clássicos, e como sinônimo de “região”, pensada como resultado de um processo, decorrente das relações que transformam o espaço físico natural em o espaço econômico.

Conforme mostrou Isard⁴⁵ (1962), o surgimento de uma região econômica corresponde a um fenômeno intrínseco à estrutura e ao bem-estar material advindo de outras regiões. Esses fenômenos são influenciados pelas características do sistema de regiões como um todo, pelo nível de avanço tecnológico, ritmo de investimento, taxa de consumo, pesquisa e políticas de desenvolvimento e educação, nível de saúde, programas de assistência social, programas de seguridade social e outras atividades que refletem os anseios de uma sociedade. De modo que, para melhor compreender a questão regional, se faz necessário, não somente a análise do conceito de região, como a contextualização histórica, na qual se permite elaborar as teorias da localização como ferramentas auxiliaadoras no estudo regional, pela sua aplicabilidade no planejamento econômico e na obtenção do desenvolvimento regional.

No que infere à cidade de Anápolis, observa-se uma variação entre as opiniões acerca de seu crescimento econômico na literatura local. Nesse ambiente, o debate é desenvolvido entre aqueles que entendem que Goiânia teria absorvido importantes fluxos das transações do município e aqueles que defendem que o principal entrave havia sido o mau gerenciamento da ferrovia, prejudicial ao fluxo e ao escoamento em determinado momento. Por último, há ainda aqueles que defendem que, nem a construção de Goiânia, nem a má administração da ferrovia alteraram o desempenho de Anápolis, tendo em vista que o seu pico de crescimento esteve associado ao comércio e ao transporte rodoviário. Como visto no capítulo anterior, todas essas hipóteses constituem um conjunto de elementos válidos que, de modo geral, contribui para o entendimento acerca do crescimento econômico do município. Assim sendo, no âmago dessas

⁴⁵ Esse trecho foi traduzido pelo autor e reproduzido com uma linguagem atualizada. Desse modo optamos por citá-lo indiretamente, tendo em vista não se tratar de uma reprodução idêntica, ainda que com o mesmo sentido.

hipóteses, o que se tem como certo é que a cidade não deixou de crescer, porém passou a fazê-lo de modo proporcional aos efeitos que Goiânia e Brasília produziram sobre a mesma, que, ao longo de décadas, havia centralizado a economia da região Centro-Sul de Goiás.

2.2 O dilema da instabilidade econômica brasileira: retorno ao debate sobre crescimento e desenvolvimento com projeção para Anápolis

O debate entre crescimento e desenvolvimento resiste ao tempo, firmando-se como um dos grandes imbróglis da ciência econômica. De modo geral, em todos os domínios ou campos do conhecimento das ciências sociais, fala-se em desenvolvimento com o sentido de formação, evolução ou progresso material. Por conseguinte, o desenvolvimento, conforme proposto pelas diferentes escolas de pensamento econômico, refere-se a uma formulação teórica. Para Schumpeter (1996), a racionalização da vida social possibilitou a percepção do desenvolvimento, não apenas em seu conteúdo metafísico, ou seja, no sentido de progresso ou evolução, mas de modo a apresentar os meios capazes de auferir um tratamento empírico ao conceito. Essa dificuldade de distinção entre uma coisa e outra, contribui, em alguns casos, para uma formulação confusa, tanto para o desenvolvimento como para o crescimento, haja vista que este último, o qual, por sua vez, obedece a outra formulação teórica, se define como o simples aumento da capacidade dinâmica e produtiva e da produção de bens e serviços de determinado país ou área econômica (SANDRONI, 2005).

A formação econômica de Anápolis, desde os seus primórdios, esteve primeiramente vinculada aos fatores naturais, ao intenso processo migratório e às suas ações político-empresariais, como visto no capítulo anterior. Com a fundação de Goiânia, esses e outros fatores perderam parte de sua relevância, criando a impressão de que, em determinado momento, a cidade havia desacelerado o seu crescimento em decorrência da construção da nova capital. Essa é uma concepção controversa, haja vista que a formação da riqueza em Anápolis, durante o seu início, procedeu da contabilidade patrimonial privada, isto é, da reprodução dos recursos das famílias tradicionais dominantes. Para Furtado (1983), essa categoria de riqueza refere-se aos estoques de bens, considerados em determinado momento da história de um lugar, não tendo, necessariamente, relações diretas com o esforço produtivo de uma coletividade, uma vez que tal processo não se limita a gerar bens passíveis de serem estocados, mas apenas de consumo imediato.

Não obstante, o sistema econômico de um país, estado ou município, compõe-se de um conjunto de setores que evoluem em diferentes níveis, tendo geralmente no setor primário

o seu ponto de partida. Desta forma, considera-se que, durante a fase de formação da cidade de Anápolis, a riqueza constituída proveio do setor primário, na sua forma tradicional, ou seja, se valendo do uso compulsivo e predatório da terra, apresentando uma baixa capacidade de alocação de fatores produtivos (BARROS DE CASTRO; LESSA, 1974). Em outras palavras, foi durante essa etapa, por intermédio da preeminência da utilização da terra pela agricultura, que se formou a elite agrária dominante, a qual, dotada dos meios de produção e do controle administrativo, estenderia seu poder a todos os demais setores por entre as décadas.

O trabalho foi desempenhado pela coletividade, sendo remunerado por valores que se esvaíam rapidamente na manutenção das necessidades elementares das famílias. Conforme constatado na historiografia de Anápolis, a riqueza formada inicialmente, por meio do setor agrário, constituiu a base material que sustentaria o domínio da elite recém-formada, além de expandir os seus excedentes para outros setores, estimulando o crescimento do comércio e a evolução urbana. Em contrapartida, o efeito negativo imediato se fez através da concentração de poder e riqueza nas mãos de alguns poucos agentes. Do mesmo modo, outra característica, comum a todo território nacional, e que também se manifestou em Anápolis, desde o início, foi a dificuldade administrativa em transferir capital do setor privado para o setor público, ação que somente foi possível através da concessão de empreendimentos (produção de energia, saneamento, construção etc.) que priorizasse o emprego racional do excedente e/ou renda acumulada pelo setor privado (BARROS DE CASTRO; LESSA, 1974).

Com o objetivo de se evitar o prolongamento em torno do debate teórico envolvendo crescimento e desenvolvimento, opta-se aqui por distinguir “estoques de bens” e “fluxo de serviços”, conceitos passíveis de serem identificados em Anápolis, já na sua origem. Tais conceitos foram unificados por Adam Smith (1723-1790) na formulação da “renda”. Na sua explicação mais trivial, quando representada por uma reserva de riqueza de uma determinada propriedade, a renda somente poderá perpetuar o seu valor quantitativo se este não estiver pautada na mera soma de dinheiro, caso contrário, o valor de uma propriedade, mercadoria ou serviço sofrerá variações prejudiciais de duas maneiras distintas:

[...] primeiro, às decorrentes das quantidades diferentes de ouro e prata que em tempos diferentes estão contidos na moeda da mesma denominação; em segundo lugar, estaria exposta às variações derivantes dos valores diferentes de quantidades iguais de ouro e prata em momentos diferentes (SMITH, 1996, p. 90).

A tese de que, durante o processo de povoamento, o fator predominante na formação da riqueza das oligarquias agrárias esteve relacionado à exploração de recursos naturais,

abundantes na região de Antas, se respalda na literatura e fontes de época. Desde as primeiras expedições do século XIX que se registra o elogio à região, quer seja por seu clima, por suas matas, propícias ao repouso, por seus recursos hídricos ou pela fertilidade de seu solo. Sendo assim, a abundância de riquezas naturais, com que se defrontaram os viajantes do século XIX, é tida como o “ponto em comum” entre seus relatos⁴⁶. De outro modo, a formação inicial da riqueza em Anápolis, salve raras exceções, se fez com base na agricultura e no extrativismo, legando às demais atividades o aspecto de complementaridade dentro do polígono regional. Logo, ainda que se fale que os rendimentos operados pelo setor produtivo, em uma região que nasce exclusivamente como mercado, sejam atribuídos, em primeira instância, aos fatores trabalho, capital e recursos naturais, tal qual expôs Barros de Castro e Lessa (1974), em Anápolis esse processo pôde ser notificado ainda em sua origem, obedecendo à transição da economia aurífera para a agropecuária comercial em Goiás ao longo do século XIX.

Nesse sentido, qualquer recurso, tomado no intuito de se buscar uma definição para o conceito de desenvolvimento econômico, certamente apresentará uma resposta que trafegue pela ideia de crescimento da atividade econômica ou do produto social de uma determinada região, acompanhado pelo condicionamento ou elevação da qualidade de vida da população. Não restam dúvidas que essa é, de fato, a definição mais satisfatória para um dos conceitos que dominam a ciência econômica há pelo menos dois séculos. Apesar disso, o processo expansivo da indústria, pelas nações hegemônicas, conduziu os demais países a condições de subordinação e dependência mútua dentro da economia internacional.

A análise da economia interna de uma nação, pautada na observação do aumento de seu Produto Interno Bruto, produto real *per capita*, níveis de vida, estruturas produtivas e todos os indicadores não econômicos, confere uma falsa ideia de desenvolvimento, que pode ser dissuadida ao se examinar esse desempenho dentro de uma escala mundial. Conforme Perroux (1981), essa configuração limitou a noção ou sentido de desenvolvimento global ou unívoco, tal característica acabou por estabelecer uma abertura para distintas interpretações teóricas para aquilo que se conhece como desenvolvimento endógeno.

Furtado (1983) sugere que todo modelo deva ser confrontado com a realidade histórica de cada país, uma vez que os esquemas simplificados, acerca da realidade, são, em muitos casos, ineficazes para explicá-la conforme o requerimento em pauta. Dentre as dificuldades metodológicas dos esquemas abstratos destaca-se a irreversibilidade dos aspectos históricos e econômicos de formação, assim como a inadequação das estruturas produtivas em economias

⁴⁶ Saint-Hilaire (1975), Castelnau (1949) e Cunha Mattos (1936).

desenvolvidas e subdesenvolvidas. Conforme Lemos (2006), esses dois aspectos, os quais emergem da análise macroeconômica, são reproduzidos na análise regional, haja vista que as regiões apresentam níveis de desempenho distintos em relação às centralidades. Esse processo faz com que se reproduza a mesma falsa sensação de desenvolvimento, quando na realidade a expansão da atividade econômica, pelas regiões, representa a ampliação da dimensão da unidade produtiva, tratando-se, portanto, de crescimento puro e simples (PERROUX, 1981).

Com relação a isso, a experiência latino-americana, difundida pelas conferências da CEPAL, acerca do crescimento e desenvolvimento econômico, demonstrou ser necessária uma transformação radical nas estruturas sociais dos países periféricos. Das propostas apresentadas, após décadas de estudos sobre a realidade latino-americana, a mais comentada, no âmago do reflorescer desses debates, refere-se ao aumento da taxa anual de crescimento da renda média *per capita* da população comum, através de uma forte repressão do consumo dos grupos de alta renda:

Uma política de austeridade, que abarcasse, sobretudo esse grupo social, e o aporte complementar de recursos internacionais possibilitaria aumentar a acumulação de capital e atingir o objetivo de crescimento da renda *per capita*, ao mesmo tempo em que a política redistributiva se encarregaria de fazer com que o aumento da renda assim obtido chegasse às camadas inferiores do conjunto social (PREBISH, 2000, p.455).

Além dos fatores estruturais apontados, incluem-se nesse debate os estudos de diferentes modelos de crescimento e as possibilidades para a sua utilização no planejamento econômico desses países. Na formulação keynesiana, o crescimento econômico decorre do equilíbrio entre o aumento da população e a produtividade ou progresso técnico (BRESSER-PEREIRA, 1975). Os modelos keynesianos sugerem uma engrenagem formada por duas combinações equilibradas, a primeira ocorrendo entre a taxa de investimento e a taxa de poupança (Harrod) e a segunda entre o crescimento da renda e o crescimento da capacidade produtiva (Domar). Bresser-Pereira (1975) demonstra que, embora essa seja a pretensão do modelo, não há mecanismos capazes de garantir o equilíbrio entre essas taxas de crescimento, em vez disso, esse equilíbrio ocorre ao acaso, na maioria das vezes. Na análise voltada para uma localidade específica, o crescimento pode ser observado nos três níveis propostos pelo Modelo Harrod-Domar⁴⁷, ou seja, pautado na taxa efetiva, na taxa desejada e na taxa natural.

⁴⁷ Modelo de crescimento oriundo dos trabalhos dos economistas Roy Forbes Harrod (1990-1978) e Evsey David Domar (1914-1997) que, de acordo com a avaliação crítica, opera somente no coeficiente da renda. Ver: BRESSER-PEREIRA, 1975.

A taxa efetiva diz respeito à capacidade que tem uma determinada economia de produzir, a taxa desejada compreende o nível de crescimento necessário para promover o equilíbrio e, por último, a taxa natural diz respeito ao crescimento obtido sem nenhuma intervenção.

Tendo a experiência histórica como respaldo, pode-se dizer que o desenvolvimento, entendido em seu sentido convencional, restringe-se aos países que estão posicionados na “linha de frente” da geopolítica mundial, os quais detêm o monopólio do sistema financeiro, da tecnologia e do câmbio, a exemplo dos Estados Unidos, inicialmente, mas também a Inglaterra, a França, a Alemanha, o Japão entre outros. Por outro lado, as demais nações que se encontram na condição intermediária (emergente) ou de subdesenvolvimento, detentoras de mercados internos amplos ou reduzidos, fomentam um crescimento interno desarmônico diante do cenário global. Nesse cenário, as terminologias “mundialização”, “globalização” ou “expansão global”, popularizadas no pós-guerra, detêm um mesmo sentido histórico que:

[...] Designa uma visão de conjunto das dificuldades de um todo humano e a diversidade dos aspectos que deve ser assumida nas suas relações, para além das análises espaciais. Evidentemente, o termo aplica-se a conjuntos de dimensões e de estruturas diversas, nação, “região das nações”, mundo inteiro (PERROUX, 1981, p.31).

Numa definição corriqueira, o crescimento relaciona-se diretamente com a produção de riqueza de determinado país, enquanto que o desenvolvimento condiz com a distribuição dessa riqueza (FURTADO, 1983). Nas economias subdesenvolvidas, a formação histórica das estruturas produtivas se deu dentro de uma constelação de forças que, de certo modo, se fez adaptada às dificuldades de expansão produtiva, de evolução das técnicas, de captação de poupança, de investimento entre outros predicados não econômicos observados no conjunto desse processo. Essa constelação de forças opera em movimento circular (circulo vicioso) que se prolonga e mantém a debilidade de competição. Desta maneira, é impensável se falar em equilíbrio diante de uma condição que demande uma intervenção compensatória, uma vez que essa intervenção, indispensável nesses casos, de antemão, denuncia a impossibilidade de estabilidade pelo próprio “jogo de forças” entre os agentes que compõem essa constelação e que operam em direção à desigualdade (MYRDAL, 1972).

Por sua vez, um novo conjunto de fatores se fará presente, tanto na dinâmica do desenvolvimento como do crescimento, contribuindo para promovê-lo ou inibi-lo, a saber, a dimensão territorial, a densidade demográfica, o nível tecnológico e o volume de núcleos de produção. Esses elementos somados fazem com que muitos países detenham um Produto

Interno Bruto elevado, porém, não garantindo a condição de desenvolvimento. Myrdal (1972) afirma que os efeitos centrífugos exercem força de dentro para fora, ou seja, dos centros de expansão econômica em direção às regiões distantes, buscam estimular a atividade econômica numa relação de causa e efeito. Desta forma, a agricultura predomina sobre essas regiões próximas às unidades centrais, atingidas pelo progresso técnico, através dos mercados crescentes, geralmente como fornecedores de matérias-primas (MYRDAL, 1972).

Do período que se inicia com a maturação do Plano Real, ou seja, do final dos anos 1990, até meados de 2015, o Brasil havia apresentado ótimo desempenho dentro do contexto internacional. Atualmente, o país se situa entre as dez nações com o maior PIB do mundo, superando economias desenvolvidas como o Canadá e a Coreia do Sul (ver tabela 04).

Tabela 04 – Produto Interno Bruto mundial, 2016

Posição	País	PIB (Milhões de US\$)
	Mundo	73.170.986
1º	Estados Unidos	17.947.000
-	União Europeia/UE	16.220.370
2º	China	10.982.829
3º	Japão	4.123.258
4º	Alemanha	3.357.614
5º	Reino Unido	2.849.345
6º	França	2.421.560
7º	Índia	2.090.706
8º	Itália	1.815.757
9º	Brasil	1.772.589
10º	Canadá	1.552.386
11º	Coreia do Sul	1.376.868

Fonte: Fundo Monetário Internacional, para o ano de 2016.

Os números acima revelam muito acerca do perfil econômico do país, que conserva uma grande concentração de renda nas mãos de uma ínfima parcela da sociedade, além da histórica dificuldade de transferência do setor privado para o setor público, considerado um predicado das economias latino-americanas. Esse imbróglio havia induzido as lideranças políticas e econômicas do passado a produzir mecanismos de transferência a partir do sistema de preços relativos, no intuito de elevar a renda *per capita* e manter os índices de inflação

dentro de uma média admissível (TAVARES, 1978). Em contrapartida, as políticas públicas de inclusão e distribuição de renda têm se revelado, nos governos recentes, um mecanismo imprescindível para suavizar dos efeitos nocivos dessa concentração.

Observando os números da tabela 04, constata-se ainda que, em alguns casos, esses números não refletem a realidade ratificada internamente. Com relação a essa constatação, há também os países que apresentaram pouca inclinação na curva de crescimento, mas que apesar disso, produziram transformações que alteram positivamente o padrão e a qualidade de vida de sua população. Em contrapartida, há nações que apresentam crescimento incisivo e, que ainda assim, sustentam problemas socioeconômicos internos de distribuição de renda, de nível tecnológico, de qualidade de vida entre outros.

Devido ao recente fenômeno da desindustrialização, o Brasil vem transformando o seu setor primário em um grande polo exportador (CANO, 2008). Com relação à sua participação no BRICS, o comércio do produto brasileiro tem se mostrado pertinente na composição da riqueza mundial de forma exponencial. Todavia, de acordo com a recente projeção feita pelo Banco Mundial para o ano de 2019, a economia de exportação, que vinha sustentando uma média de 4,5% do mercado mundial de produtos agropecuários entre 2010 e 2018, apresentou expressiva redução nesse setor para o ano posterior. Ao longo dos últimos anos, Goiás vem se destacando como a unidade federativa com o maior crescimento proporcional em relação à federação de modo geral. Entretanto, ainda que superior à taxa registrada no país, a média apontada não confere ao estado um índice de desenvolvimento significativo, apenas revela um aumento na atividade econômica com alto valor adicionado (ver tabela 05).

Tabela 05 – Produto Interno Bruto Goiás/Brasil, 2010-2017

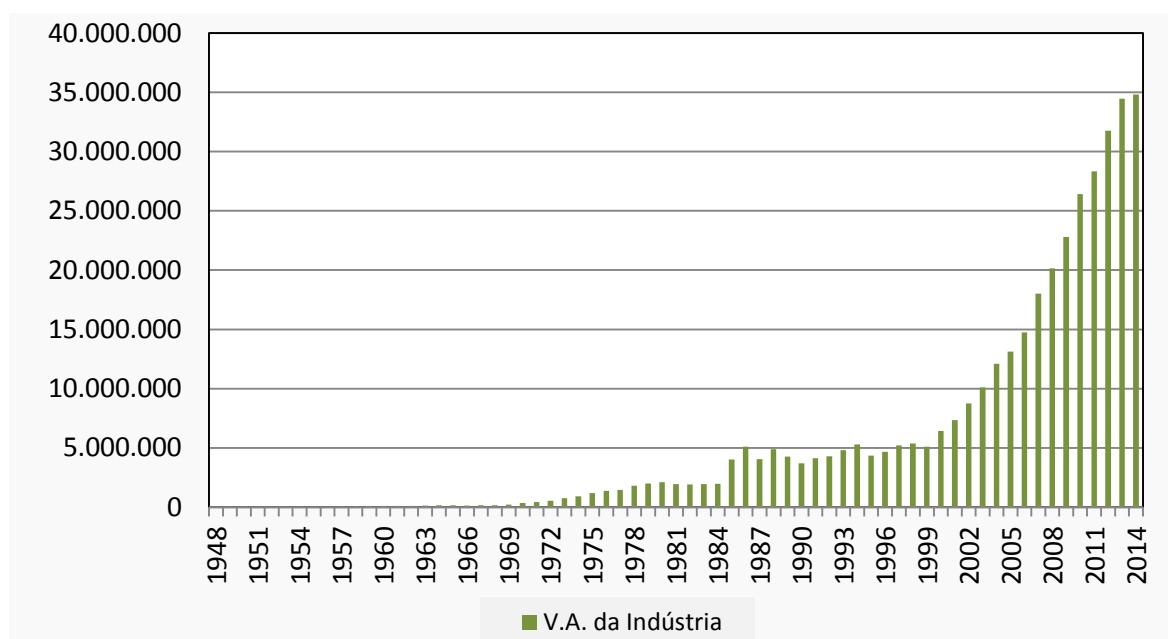
Ano	Valores correntes (R\$ milhão)		Taxas de crescimento (%)	
	Goiás	Brasil	Goiás	Brasil
2010	106.770	3.885.847	-	-
2011	121.297	4.376.382	5,8	4,0
2012	138.758	4.814.760	4,5	1,9
2013	151.300	5.331.619	3,1	3,0
2014	165.015	5.778.953	1,9	0,5
2015	173.632	5.995.787	-4,3	-3,5
2016	178.948	6.266.895	-2,8	-3,5
2017	189.129	6.593.000	1,9	1,0

Fonte: IBGE, IMB, elaborado por SEGPLAN-GO, 2018.

Observando a realidade interna do Brasil, percebe-se uma expressiva desigualdade na curva de crescimento entre as unidades federativas. O estado de Goiás, que ocupa o 9º lugar no *ranking* do PIB nacional, tem mantido sua taxa média em 1,6%, além de ser o estado que mais tem se destacado no processo de modernização de sua agricultura nas últimas décadas. Cano (2008) já havia demonstrado uma superação da agropecuária da região Centro-Oeste, em relação à região Sul, a partir dos anos 2000, a qual se deu, especialmente, em decorrência da expansão do agronegócio da soja e da indústria sucroenergética, iniciada nos anos 1970, e dos incentivos fiscais à agroindústria, a partir da década de 1980.

Com relação à indústria, Goiás se encontra entre as unidades federativas com maior índice proporcional de industrialização (agroindústria) do país. Conforme o IBGE, até o ano de 1970, Goiás contava com 1.021 estabelecimentos em seu território, em regra, voltados ao setor alimentício e à atividade extrativa vegetal e mineral, contabilizando 1,4% de todas as indústrias existentes no país nesse período. Em 2015 a Federação das Indústrias do Estado de Goiás publicou, em seu anuário, um catálogo com 20 mil indústrias em todo estado, cuja participação na formação do PIB estadual corresponde a 27%, enquanto que no PIB nacional contabiliza 2,7% de participação. A partir de 1999, quando a expansão do DAIA tomou rumos diferentes daqueles que anteriormente vinha sendo trilhados, acompanhado pela infraestrutura logística e pelas políticas fiscais de isenção tributária e creditícias, através do PRODUIR e FCO, nota-se uma alavancada no valor agregado da indústria goiana (ver gráfico 07).

Gráfico 07 – Evolução do V.A. nominal do setor de indústria, Goiás, 1948-2014



Fonte: Adaptado de GOIÁS, 2017.

Antes mesmo de o distrito agroindustrial ter sido instalado, Anápolis já contava com uma atividade industrial embrionária. Asmar (2010) é incisivo em afirmar que, desde a sua origem, Antas já desempenhava atividades tradicionais de transformação (agropecuárias/manufatureiras), em pequenos engenhos, curtumes e alambiques. A partir da década de 1930, os setores de olaria, de carnes e de beneficiamento de grãos tornaram-se efetivos na formação da receita do município. A atividade individual, relacionada ao departamento de vestuário, insurgiu com a inauguração da Companhia Goiana de Tecelagem e Fiação de Algodão, a qual produziu um efeito multiplicador sobre o terciário entre as décadas de 1950 e 1960. Por último, a década de 1970 já se apresentava tendo uma relação mais intensa com as atividades industriais diversificadas (química, metálica, gráfica, alimentícia-industrial etc.), as quais foram parcialmente reconduzidas para o espaço físico do DAIA após sua consolidação.

Ainda que em fase de expansão, a partir da década de 1950, essa atividade apresentou uma desaceleração nos anos posteriores, acompanhando o baixo desempenho da agropecuária em todo estado. No caso de Anápolis, esse processo esteve associado à infraestrutura, distribuição e saneamento do município. Em âmbito estadual, o processo de urbanização deslocou a mão de obra do campo para a cidade afetando indiretamente a produção agroindustrial dependente do setor primário. O levantamento feito durante a década de 1960, o qual compôs o Plano de Governo Mauro Borges Teixeira (1961-1964), previu que, em função da baixa rentabilidade da agricultura, predominante em Goiás, era quase certa a futura queda da participação do estado na formação do produto nacional em razão do desequilíbrio entre o decréscimo agrícola e a expansão demográfica, conforme se observa na tabela 06.

Tabela 06 – Variações reais anuais de ICM da agricultura (%), Goiás, 1971-1978

Ano	Agricultura	Pecuária	Agropecuária
1971	18,4	20,4	19,5
1972	45,2	-18,8	9,7
1973	9,2	20,9	13,9
1974	-8,9	-4,3	-6,9
1975	-1,1	0,7	-0,3
1976	-3,8	8,6	-1,9
1977	-14,4	16,8	0,7
1978	-3,4	0,2	-1,6

Fonte: Plano de Ação Governo Ary Valadão (1980-1983)

Perroux (1981) enfatiza que, quando os agentes, envolvidos na economia, evoluem, uma série de mudanças ocorrerá na análise simultaneamente. Como forma de ilustrar isso, podemos mencionar as dificuldades notadas na análise do crescimento das regiões brasileiras em períodos anteriores a 1930, ou seja, quando a ação do Estado sobre a economia era muito restrita (CANO, 1985; 2008). Geralmente, para se constituir uma noção básica dos níveis de crescimento de uma determinada região, durante os períodos em que não se tinham bancos de dados estatísticos, partia-se do cruzamento de informações obtidas através da literatura, dos arquivos pessoais de família, dos livros cartoriais ou dos aportes periódicos de época. Esse método se respalda no estudo de determinado etapa de formação econômica de um lugar, da riqueza das grandes famílias ou das evoluções que podem ser observadas em setores específicos, cujas informações podem ser cruzadas com dados recentes.

No âmago da formação econômica de Anápolis, registrou-se grande crescimento, no decorrer de toda a primeira metade do século XX, todavia, mantendo estruturas produtivas antigas as quais resistiram até meados dos anos 1960 e 1970. De acordo com periódicos da década de 1920, devido ao sucesso da agricultura, Goiás estava entre os mais pontuais estados, no cumprimento de seus compromissos diante da tesouraria da Secretaria de Finanças do Brasil. Esse desempenho, situado no contexto de transição da economia do século XIX, acompanhou toda a formação econômica do município. O fato de ter substituído as regiões auríferas, pelas regiões férteis de zona de mata, auferiu resultados generosos à agricultura goiana, ainda no século XIX. Esse dado abre espaço para novas hipóteses acerca do período, realçando as possibilidades para uma economia de abastança sobre a região do Mato Grosso de Goiás, em detrimento da ideia de economia de subsistência (BERTRAN, 1978).

Além de Anápolis, outros municípios desenvolviam atividades de transformação, antes mesmo das políticas estaduais de industrialização da década de 1960. Contudo, esse processo se realizava por intermédio das ações políticas, empreendidas pelas próprias autoridades do município, em parceria com a iniciativa privada, não podendo ser essas atividades inseridas ao contexto de industrialização do estado de Goiás. Conforme Castro (2014), em sua primeira fase (1930-1960), a industrialização de Goiás ficou marcada pela ampliação de empresas agroindustriais tradicionais e de Extração Mineral. Sendo assim, as atividades industriais, registradas antes desse período e de forma esporádica em Anápolis, a exemplo do complexo de olarias na Vila Fabril e de indústria têxtil na Vila Jaiara, não estão inseridas no contexto de modernização, instituído em Goiás a partir da década de 1960. As políticas de industrialização de Goiás devem ser pensadas como um conjunto de ações que emergiram da necessidade do estado de se estruturar e assim se afirmar na ordem econômica nacional vigente.

Desse modo, o DAIA representou um divisor na economia de Anápolis, não apenas pela conjuntura econômica, mas pelo fato de ter redefinido o perfil produtivo da cidade e inaugurado uma série de transformações de infraestrutura urbana. Cunha (2009) demonstrou que, não somente a dinâmica produtiva, mas também o espaço intraurbano de Anápolis foi alterado a partir da expansão da atividade industrial pelo DAIA. Esse processo se tornou mais intenso a partir da década de 1990, quando o município assumiu o 2º lugar na arrecadação de ICMS do estado e quando se registrou uma reorientação no DAIA, a qual se fez apoiada no mercado de medicamentos genéricos, aquecido pela Lei dos Genéricos (Lei 9.787/1999). O período ficou caracterizado por um conjunto de ações em infraestrutura, que, ao longo das últimas duas décadas, revigoraram o DAIA, desafogaram os fluxos urbanos, promoveram o crescimento interno e a atração ao investimento, além de realçar o lugar de destaque do município dentro da economia regional de Goiás.

Não obstante, esse crescimento, conduzido pela atividade industrial, produziu um segundo fenômeno sobre Anápolis que foi a nova regionalização, a qual teve a cidade como ponto de referência. Há que se dizer que Anápolis e Goiânia juntas são responsáveis por mais de 50% do valor agregado da indústria goiana⁴⁸. Sendo assim, torna-se quase impossível pensar Anápolis fora de sua região de influência, isso significa que todas as alterações que se observa na economia do município se deram de forma integrada. É possível que futuramente Anápolis seja citada como um dos importantes centros urbanos dinâmicos do país, em razão de sua condição de polo farmoquímico e logístico. O município exerce ainda forte influência nas áreas de educação e saúde, com formação superior e técnico-profissionalizante em áreas específicas como enfermagem, farmácia, química e áreas ligadas à construção civil e à industrial metalúrgica, as quais atendem a demanda interna e externa (GOIÁS, 2014).

Com base em alguns de seus indicadores recentes, é razoável dizer que Anápolis tem se desenvolvido de forma significativa nas últimas décadas. Obviamente, essa afirmação está associada à expansão de suas atividades produtivas, conforme já mencionado, mas também ao incremento ocorrido em diferentes segmentos do setor de serviços, sobretudo educação e renda (CASTRO, 2009). Para tanto, além da avaliação de seus indicadores sociais, seria recomendável uma análise de suas proporções em diferentes momentos dessa expansão econômica, a fim de confirmar as alterações, ao longo do percurso de seu desenvolvimento. Todavia, diferentemente dos dados referentes ao crescimento puro e simples, a publicação de resultados sobre o desenvolvimento exige um tempo maior de maturação.

⁴⁸ Ver estudos do Instituto Mauro Borges acerca da formação do PIB industrial em Goiás em 2012.

2.3 Princípios básicos da teoria da localização e sua importância na análise econômica regional

Muito se fala que os economistas do século XVIII, ao formularem os seus esboços teóricos, não haviam destinado a devida atenção à questão espacial, dentro das relações de troca, considerando que a variável “tempo” asseguraria as vantagens a serem obtidas. Lopes (2002), embora considere Johann Heinrich Von Thünen (1783-1850) o primeiro a transformar essa preocupação em metodologia, afirma que há quem não considere a sua formulação como uma teoria da localização propriamente dita, mas como uma formulação do “ponto ótimo” do equilíbrio e da taxa de lucratividade na produção agrícola. Além disso, é preciso atentar para o fato de que, nos tempos recentes, o desenvolvimento econômico encontra-se associado à expansão das atividades industriais, de modo que as referências ao modelo de estado isolado, para a formação de preços, devem ser atribuídas a essas atividades especificamente.

O desígnio deste capítulo é inserir aspectos teóricos ao comentário sobre a formação econômica de Anápolis, fundamentando essa análise em alguns dos pressupostos básicos da teoria da localização, conforme suas possibilidades. Além de Von Thünen, o escopo teórico da localização encontra em Alfred Weber (1868-1958) outra imprescindível referência. Ainda que, cronologicamente distanciados e com inúmeras críticas direcionadas aos seus respectivos modelos, pela literatura posterior, esses autores lançaram os fundamentos para as modernas teorias da localização. Para melhor situar suas obras, dentro da linha evolutiva do pensamento econômico, pode-se falar que Von Thünen pertenceu ao grupo dos precursores da tradição marginalista⁴⁹, enquanto que Alfred Weber teria sido o sucessor dos estudos matemáticos, aplicados à economia alemã por Wilhelm Launhardt (1832-1918), no início do século XX.

Pretendeu-se comentar alguns pontos introdutórios, acerca dessas e de outras teorias locacionais, com intuito de estabelecer respostas satisfatórias para a realidade econômica de Anápolis, dada a particularidade de seu crescimento. A compreensão do processo histórico de formulação das bases teóricas da localização é imprescindível para as nossas intenções nesse capítulo, ainda que se mostrem as dificuldades de aplicabilidade teórica. Como metodologia, adotou-se o cruzamento de elementos pertencentes a diferentes escolas de pensamento, cujo objetivo é caracterizar a economia de Anápolis, em diferentes momentos, para que assim seja possível estabelecer uma análise conjunta envolvendo o seu crescimento.

⁴⁹Incluem-se os economistas britânicos: Nassau William Senior (1790-1864) e John Stuart Mill (1806-1873), os franceses: Jean-Baptiste Say (1767-1832), Antoine Augustin Cournot (1801-1877) e Arsène-Jules-Emile Dupuit (1804-1866) e o alemão: Herman Heinrich Gossen (1810-1858), todos precursores da tradição marginalista.

Quadro 04 - Comparativo teórico entre Johann Von Thünen e Alfred Weber

Pontos Comparados	Estado Isolado de Johann Von Thünen (1826)	Triângulos Locacionais de Alfred Weber (1909)
Local de nascimento e morte	1783 – Kanarienhäusen (Jeverland/Oldenburg), Baixa Saxônia 1850 – Mecklenburgem	1868 – Enfurt 1958 – Heidelberg
Contexto político	Confederação Germânica (1815-1866)	Império Alemão (1871-1918)
Atmosfera Intelectual	Idealismo, Romantismo	Positivismo, Historicismo
Influências diretas	Adam Smith (1723-1790) Albrecht Thaer (1752-1828) David Ricardo (1772-1823)	Albert E. F. Schäffle (1831-1903) Alfred Marshall (1842-1924) Carl W. F. Launhardt (1832-1918) Johann H. Von Thünen (1783-1850) John Stuart Mill (1806-1873) Wilhelm G. F. Roscher (1817-1894)
Pergunta fundamental	Que tipo de atividade deverá ser desenvolvida em determinada localidade?	Onde deverá se localizar uma determinada atividade industrial?
Teoria da renda da terra	Faz distinção entre o rendimento da propriedade e o produto puro do solo. Em sua concepção, a renda da terra corresponde, exatamente, à porção extraída do solo, ou seja, o rendimento obtido com o comércio dos gêneros da agricultura?	Vale-se da definição proposta por John Stuart Mill, para quem a renda da terra seria a soma de todo o excedente apresentado pelo retorno do capital investido em relação àquilo que é necessário para repor o capital e a taxa normal de lucros.
Teoria dos preços	O preço é balizado pela quantidade de trabalho contida na fabricação de determinada mercadoria, porém, o preço final é produto das alterações ocorridas durante o trajeto dessas mercadorias até os seus respectivos mercados.	O preço é a expressão monetária do valor de um bem ou serviço. Essa é a definição clássica na economia de mercado, na qual os preços sofrem alterações em condições para além do ambiente de produção (concorrência, custo, variação da distância etc.).
Pontos críticos e conflitantes	1. Considerar todos os fatores (relevo, fertilidade, condição do transporte etc.) como sendo constantes, de modo a não contabilizar custos imprevisíveis; 2. Não esboçar uma reflexão mais profunda sobre o mercado externo. Em vez disso, se respalda na ideia de equilíbrio a partir da renda da terra, a qual constitui a essência da economia agrária; 3. Não desenvolver a teoria do valor, prevalecendo uma crítica à teoria do valor-trabalho de Ricardo e dando uma importância maior ao capital investido do que ao próprio trabalho.	1. Considerar todos os fatores (relevo, condição do transporte, propensão ao consumo etc.) como sendo constantes, de modo que qualquer oscilação negativa das vantagens relacionadas a quaisquer dessas variáveis seriam compensada pelos salários pagos, os quais tenderiam a redução proporcional. 2. Elaborar uma análise sobre a alocação do consumo de forma desvinculada da alocação da produção e da distribuição.
Legado metodológico	Foi precursor no desenvolvimento do princípio de substituição, inaugurando a análise matemática e econométrica aplicada, usando dados e conceitos de contabilidade social.	Além da herança teórica e metodológica, lançou os pressupostos para o estabelecimento da indústria, de modo geral, e as equações para a sua localização no espaço.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Haddad (1989); Lopes (2011); Oliveira (2016); Ponsard (1983); Schwartzman (1977); Von Thünen (1910) e Weber (1929).

2.3.1 Dinâmica agrícola: a influência dos custos de transporte na formação dos preços e a gênese da análise espacial no modelo de estado isolado

Tendo surgido em uma atmosfera intelectual de transição na Alemanha, do idealismo alemão para o romantismo⁵⁰, a obra de Johann Von Thünen foi simultaneamente influenciada por essas duas correntes de pensamento. Da mesma forma que seus compatriotas idealistas e românticos, Von Thünen não dedicou uma profunda reflexão acerca das transformações produzidas com a expansão do capitalismo na Europa, embora tivesse previsto alterações que provavelmente incluiriam novos elementos, além do trabalho, na valoração da mercadoria. Isso se deve, em partes, ao atraso da Alemanha em seu processo de industrialização e ao fato de Von Thünen ter pertencido à classe abastada de latifundiários prussianos.

Por sua vez, a trajetória profissional e intelectual desse autor se assemelha, em certos aspectos, à de David Ricardo (1772-1823) na Inglaterra, que, sendo filho da aristocracia empresarial londrina, formulou seu arcabouço teórico do valor-trabalho em meio à ebulição da Revolução Industrial. No primeiro momento, seria interessante fazer algumas advertências, de caráter metodológico, envolvendo as questões conceituais que acompanham o modelo de estado isolado⁵¹. A rigor da formulação categórica do modelo, conforme pensado e proposto por Von Thünen (1910), parte-se do pressuposto de uma cidade isolada do restante do mundo, característica suficiente para se destacar as primeiras dificuldades da aplicação dessa teoria.

Ao mencionar o seu *Dier Isolierte Staat*⁵², o autor não está se referindo ao “Estado”, em seu sentido clássico, isto é, a instituição arregimentada como estrutura de poder e governo. O termo “estado”, que no idioma alemão corresponde a *staat*, seria um radical de *stadt* (cidade), correspondente ao mesmo tronco. O modelo se difere do conceito grego de “cidade-estado” (κατάσταση), cuja ideia, por si mesma, remete a uma condição de autonomia em todos os aspectos, conforme se observa na experiência histórica de Atenas e Esparta. O estado isolado de Von Thünen não adquire, de forma natural, independência e autonomia plena, mas

⁵⁰ Cujos grandes representantes de sua época haviam sido Friedrich Schlegel (1722-1829), Friedrich Holderlin (1770-1843), Friedrich Schiller (1759-1805), Johann Gottlieb Fichte (1762-1814) entre outros. É importante mencionar o romantismo como movimento intelectual contemporâneo à Von Thünen pelo fato de não conter em ser enredo qualquer reflexão consistente sobre o capitalismo em plena ascensão na Europa. Um dos pressupostos do movimento romântico é que a natureza passa a ser compreendida como força onipotente e criadora de vida.

⁵¹ A utilização do termo *Staat* (estado) e não *Stadt* (cidade) tem relação direta com a organização geopolítica e demográfica da Alemanha de 1826, quando a primeira parte da obra “O Estado Isolado em Relação à Agricultura e à Economia” foi concluída. A Alemanha estava organizada sob a forma de confederação, composta por 39 estados independentes. Johann Heinrich Von Thünen faleceu em 1850, em pleno processo de agitação popular, iniciado em 1848, que culminaria na ascensão de Otto Von Bismark (1815-1898) como Primeiro-Ministro da Prússia em 1862, que, por sua vez, conduziria a reunificação em 1871. O conceito de estado isolado foi cunhado, tendo essa configuração como pano de fundo, para ser aplicado a cada um destes 39 estados, de forma geral, ainda que estes apresentassem características isotrópicas distintas.

⁵² O Estado Isolado, que com as iniciais em maiúsculo refere-se à obra escrita e não ao conceito homônimo.

sim através de sua centralização dentro do espaço físico, onde incidem as transações mútuas da sociedade, as quais convergirão para o seu centro dinâmico.

Neste sentido, a distância entre os mercados é considerada como uma categoria de análise e como fator elementar para a determinação dos preços finais dos produtos ofertados, em contraponto aos custos com transporte. Em outras palavras, a redução dos custos com o transporte, para determinados gêneros, estabelecerá a diferença na curva de formação de preços para os demais e, conseqüentemente, determinará o seu equilíbrio. Trata-se de um modelo resultante do planejamento agrícola, elaborado a partir de cálculos matemáticos, com os quais se buscou uma precisão para a captação da rentabilidade dentro de um sistema de produção limitado, tal como o da Alemanha semifeudal da primeira metade do século XIX:

No início da minha carreira como agricultor prático, procurei obter uma descrição precisa e detalhada dos dados para calcular os custos e os rendimentos líquidos das culturas em diferentes produções de grãos e em diferentes situações de preços. Depois que esses dados foram compilados, a partir de um projeto de lei com duração de cinco anos, e combinados para formar uma visão geral, foram iniciadas as investigações com base nesse material, conforme relatado na primeira parte (VON THÜNEN, 1910, p. 403).

Há certa dificuldade de adaptação do estado isolado para casos particulares, em que se exige uma especificação das variáveis a serem estudadas com base nos critérios propostos por Von Thünen, tendo em vista o caráter totalmente abstrato do modelo (PONSARD, 1983). Porém, se o objetivo for apenas um estudo sobre a formulação dos preços, em diferentes setores, o modelo é altamente apropriado. Da mesma forma, o modelo é utilizado na análise de outros setores além da agricultura, ou seja, em situações onde os coeficientes técnicos de produção são fixos, ou mesmo, onde a oferta de mão de obra se mostra altamente elástica (FERREIRA, 1989), tal como ocorre no setor de atividade industrial de Anápolis, devido ao processo de padronização dos salários. Para os críticos que desconsideram o estado isolado, qualquer análise fundamentada na teoria da localização, deverá partir da indústria, enquanto setor influente, atendo-se a prerrogativa de que a atividade industrial, juntamente com as empresas modernas, condiciona o desenvolvimento aos demais setores (MARSHALL, 1996).

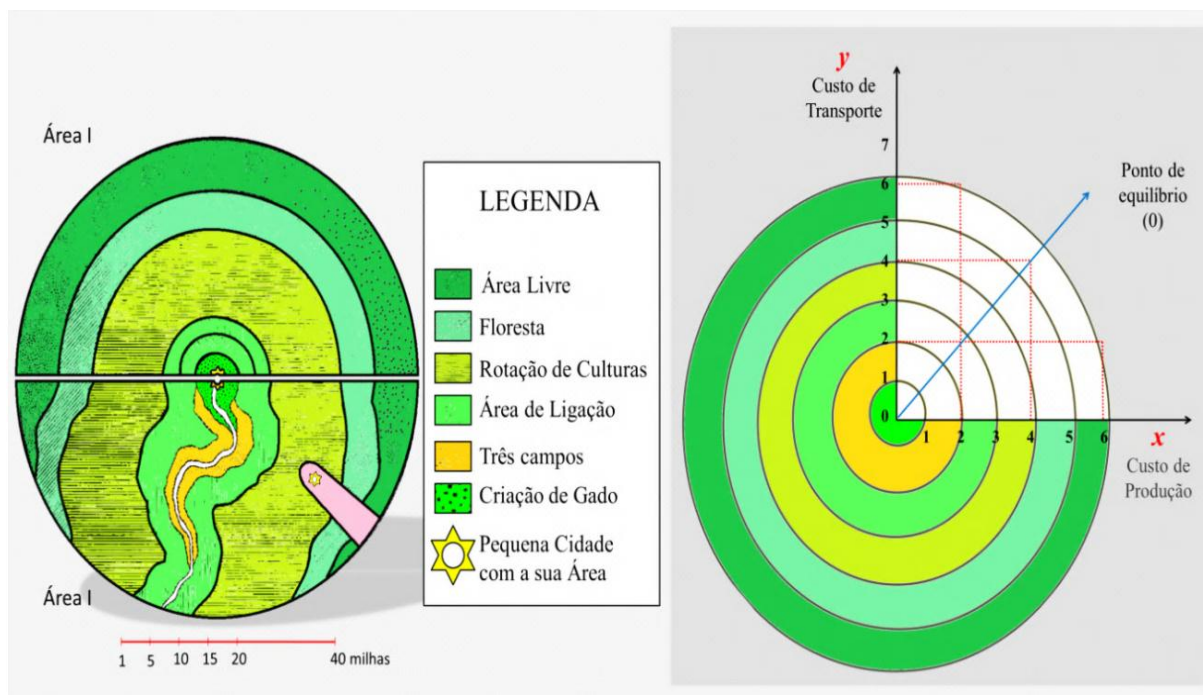
Com base na teoria econômica, pode-se dizer que o crescimento de determinado setor produtivo induz o desenvolvimento de outro, mas também poderá causar um efeito inverso, caso os propulsores não sejam devidamente geridos. Myrdal (1972) havia mostrado que essas relações se dão por causação circular, não significando, necessariamente, que haverá um equilíbrio de mercado, mas tão somente uma relação de complementariedade, a qual se

processa numa dinâmica que pode ser viciosa ou virtuosa. Em regra, esse “jogo de forças” tende à desigualdade, fazendo com que a acumulação esteja mais concentrada no ponto central da região analisada, como no exemplo de Anápolis.

A teoria econômica clássica considera a quantidade de esforço físico, despendido na produção de uma determinada mercadoria, como o parâmetro utilizado para a formulação dos preços (SMITH, 1996). Contudo, a grande maioria dos autores neoclássicos considerava a utilidade tão essencial quanto o trabalho e indissociável da relação de troca. Desse modo, se estabelece, dentro dessas relações, uma margem ou um cálculo prescrito que, no longo prazo, permite ao ofertante negociar o pagamento de sua mercadoria com base na disponibilidade de pagamento de seu consumidor (MARSHALL, 1996).

Em seu modelo, Von Thünen (1910) demonstra que a curva de formação de preços se inclina conforme a produção de determinado item se afasta do estado isolado, ou seja, quanto maior a distância do mercado, maior será o custo com transporte, ao passo que, menor será o custo de produção. A explicação para isso se encontra no fato de que esses itens, produzidos em regiões distantes da cidade, exigem menor quantidade de nutrientes do solo, assim como apresentam maior resistência à armazenagem e ao escoamento (lavoura estocada). Conforme Ponsard (1983) não há interdependência de salários e taxas de juros no modelo, de modo a se manterem constantes, tanto nas regiões próximas como nas distantes. (ver figura 13).

Figura 13 – O equilíbrio entre preço e custo no modelo de estado isolado



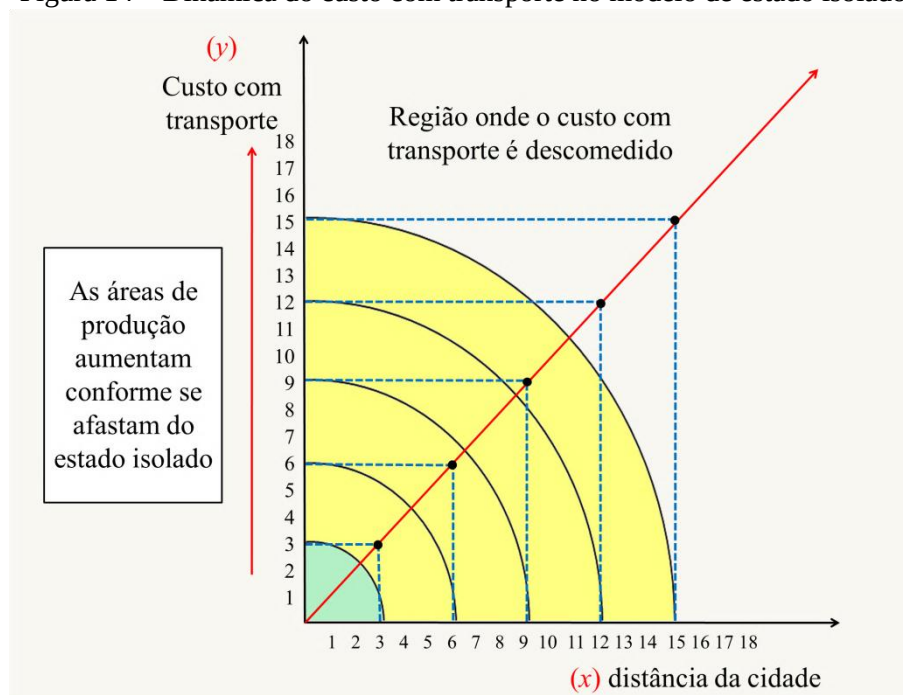
Fonte: Elaboração própria, adaptado do modelo de 1826 in Von Thünen (1910).

Em contrapartida, a estrutura envolvida no processo de produção deverá ter baixos custos, abatendo assim os custos com o seu transporte (VON THÜNEN, 1910). Obedecendo a essa dinâmica, os custos se alterarão em função de seus limites espaciais, ou seja, quanto mais próximo se encontrar a produção da cidade, maior o custo de produção, tendo em vista se tratar de culturas mais finas (jardinagem e horticultura). Nesse movimento de repulsão das lavouras pelas planícies isotrópicas, ocorre também uma queda nos rendimentos finais, uma vez que, quanto mais distante do epicentro, mais extensas vão ficando as áreas de plantio, o que consequentemente demandará maior dispêndio de força de trabalho.

No capítulo anterior se fez referência à insatisfação dos cafeicultores anapolinos para com as autoridades políticas na década de 1930, as quais não asseguravam as condições essenciais para obtenção dos melhores resultados da produção local, principalmente, com relação ao transporte. De modo que, os lucros da atividade de exportação do café se viram em queda, devido aos altos custos com o transporte em decorrência da distância do município em relação aos seus mercados externos, numa concorrência imperfeita com o Sudeste.

Em relação a questão envolvendo o custo de transporte, considerado um problema presente desde a origem de Anápolis, reitera-se a avaliação do modelo de estado isolado, devido ao seu pioneirismo e pela sua importância na formulação de preços com base os custos com transporte, tido, posteriormente, como um dilema da atividade industrial (ver figura 14).

Figura 14 – Dinâmica do custo com transporte no modelo de estado isolado



Fonte: Elaboração própria, adaptado de Von Thünen (1910).

Conforme a figura 14, na medida em que os anéis concêntricos se afastam do centro de gravidade, amplia-se a dimensão das áreas cultiváveis, exigindo mais força de trabalho para o seu melhor aproveitamento. Simultaneamente vai se estabelecendo um processo gradativo de insuficiência da força de trabalho, ocasionando um desequilíbrio entre a renda produzida e os salários. Em contrapartida, à medida que vai se exigindo mais força de trabalho, os salários, pagos (invariáveis) aos trabalhadores extras, reduzir-se-ão os lucros. Nesse sentido seria ideal reduzir os custos de produção, espalhando parte da mão de obra ociosa e priorizando a redução dos gastos com transporte. Não obstante, nos círculos mais distantes do estado isolado prevalecerá a lei dos rendimentos decrescentes⁵³, que, inevitavelmente, contribuirá para a queda do valor final do produto social da atividade econômica (VON THÜNEN, 1910).

Desse modo, a equação para o equilíbrio no modelo de estado isolado ocorre entre custos (produção e transporte) orientando a formulação dos preços (produto final), numa medida plenamente simétrica entre os ângulos dos anéis concêntricos. Em suas primeiras observações, Von Thünen (1910) elege a própria cidade como referencial, estabelecendo cálculos diferenciados entre as variáveis até encontrar o ponto em que esses diferentes valores, extraídos de diferentes anéis, se convirjam em um mesmo resultado. A hipótese clássica para o equilíbrio econômico sugere que não haja vantagens e nem perdas de ambas as partes envolvidas, isto é, indiferente da lucratividade alcançada entre dois produtores concorrentes, é necessário que, ao serem comparadas, elas se equivalham entre si:

Quando dois lugares ou cidades comercializam entre si, essa teoria supõe que, se a balança comercial entre os dois estiver em equilíbrio, nenhum dos dois ganha ou perde, ao passo que, se a balança pender, em qualquer grau, para um dos lados, uma delas perde e a outra ganha, na proporção em que a balança se desviar de seu ponto exato de equilíbrio (SMITH, 1996, p.466).

Como exemplo a isso, podemos imaginar que, numa relação em que o ofertante “A” tenha alcançado uma lucratividade referente a 20 e o ofertante “B” tenha alcançado a metade desse valor, ou seja, apenas 10, porém, quando confrontados, esses valores se anulam ao passo que o custo de transporte entre ambos se equivalham percentualmente à lucratividade de cada um. Assim sendo, o estado isolado antecede o princípio de equilíbrio geral walrasiano⁵⁴, à medida que sugere uma totalidade na apreensão da realidade das relações de troca.

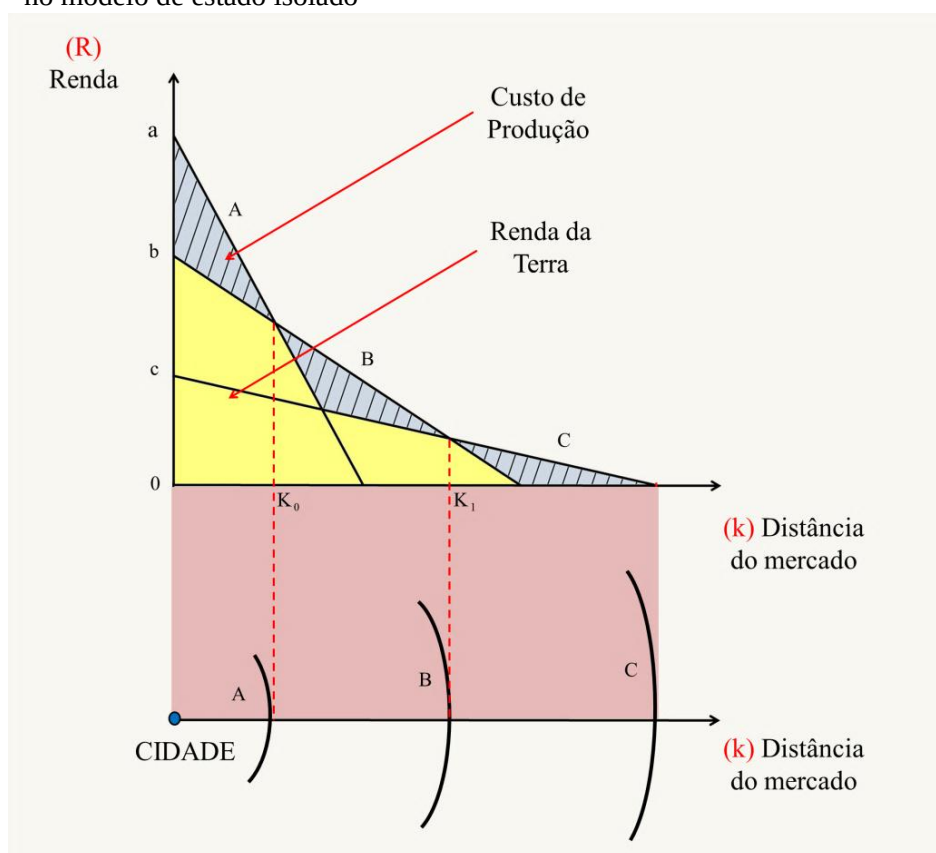
Não obstante, a principal diferença entre o modelo de estado isolado e o princípio de equilíbrio geral está na conjuntura entre ambos. O princípio de equilíbrio geral walrasiano

⁵³ Lei das Proporções Variáveis ou Lei da Produtividade Marginal.

⁵⁴ Referente ao modelo criado pelo economista francês Marie-Ésprit Léon Walras (1834-1910).

supõe a análise de todas as variáveis relevantes para a produção e preços em todos os setores envolvidos separadamente, de modo a ser aplicável em qualquer situação. No estado isolado não há referência à expressão “setores da economia”, causando a impressão que a economia é compreendida como ecossistema, onde até os animais de carga são tidos como fatores da estrutura produtiva sobre os anéis de regiões de pastagem, assim como ocorre com os animais que fornecem carne e leite, não sendo, portanto, contabilizados na renda total (ver figura 15).

Figura 15 – Ponto de equilíbrio da renda em relação à distância dos mercados no modelo de estado isolado



Fonte: Elaboração própria, adaptado de Haddad (1989).

Conforme se observa na figura 15, as relações dentro de cada anel se equivalem, isto é, todo o valor retido da renda é acrescentado ao custo com transporte, igualmente, todo o valor retido do custo com transporte é acrescentado à renda. O modelo utilizado como ilustração desconsidera qualquer variação na fertilidade de solo, de relevo ou hidrografia, atribuindo aos custos de transportes a responsabilidade pela promoção do equilíbrio entre produção e distribuição. Em contrapartida, os chamados “gradientes da renda” (A, B e C), possibilitam mensurar a capacidade de aglomeração e expansão que determinada atividade econômica de

uma região exerce sobre as demais regiões, ainda que o modelo não permita pensar a região, devido ao predomínio da ideia de centralidade do estado isolado propriamente dito. Nessa relação, a renda real (parte amarela da figura 15) vai se abatendo, por entre os gradientes da renda, na medida em que a produção vai se afastando da cidade.

O pioneirismo de Von Thünen, em relação ao cálculo marginal moderno e ao princípio do custo de oportunidade, se fez ao sugerir que o preço de um determinado produto estivesse associado ao o nível de rendimento produtivo da terra, a fim de que, essa terra não pudesse render um valor maior, caso fosse destinada ao cultivo de outro produto. Assim, o preço de um produto deveria ser formulado, de modo a alcançar a disponibilidade de pagamento do consumidor e reembolsar os custos de produção e de transporte do produtor. Nesse modelo, denominado de “planície isotrópica”, o preço final de uma mercadoria, caso não sofra nenhum dispêndio extra durante todo o processo produtivo, isto é, desde o plantio até a oferta final ao mercado consumidor, compensaria o custo de produção das regiões mais distanciadas da cidade, garantindo assim uma maior rentabilidade sob o produto da terra.

De acordo com Von Thünen (1910) os “anéis” ou “círculos concêntricos” consistem em diferentes usos da terra em torno do estado isolado, tendo em vista a condição agrícola da Alemanha, por ele estudada. Nesse aspecto, o autor se precaveu em relação à possibilidade de evolução da economia alemã, elaborando um modelo que atendesse às prioridades relacionadas à produção e distribuição na agricultura de seu tempo:

Imagine uma cidade muito grande, no centro de uma planície fértil, que não seja cortada por nenhum rio ou canal pelos quais se possa fluir. Em toda a planície, o solo tem fertilidade semelhante, podendo ser cultivado em todos os lugares. A uma longa distância da cidade, a planície se transforma em uma região deserta e não cultivada, que dificulta qualquer comunicação entre o Estado e o resto do mundo⁵⁵ (VON THÜNEN, 1910, p. 11).

A expressão “imagine”, no início da fala do autor, expressa a influência idealista e o subjetivismo presente no estado isolado. Em regra, os modelos espaciais abstratos, utilizados nas ciências econômicas, quase sempre não coincidem com a natureza exata dos fatos, tal como ocorre na Geografia, na Biologia e em outras ciências que considerem o espaço físico como fator elementar em suas abordagens. O que ampara cada um desses modelos são as equações geométricas que os acompanham, para as quais se investiga dados quantitativos reais (valor, preço, salário, produtividade etc.) os quais são passíveis de resultados concretos.

⁵⁵ A tradução do original, em idioma alemão, foi feita a partir de *software* com o auxílio de dicionário. Nota-se que o autor considera homogêneos todos os fatores naturais.

Ponsard (1983) chama a atenção para a quantidade de variáveis que influenciam no preço final das mercadorias e que foram negligenciadas na formulação de Von Thünen. Provavelmente, no intuito de estabelecer um modelo simplificado, esse autor tenha optado por equacionar os preços finais através de uma função envolvendo a distância do mercado em vez da fertilidade do solo, priorizando assim a formulação natural dos preços, para qual, a possibilidade de equilíbrio se daria através do próprio mercado. Diferente disso, tanto na obra de Smith (1996) quanto na de Ricardo (1996) ocorre distinção entre o preço natural, para o qual o trabalho seria uma “constante”, e o preço de mercado, para o qual os tipos de matérias-primas, sementes, adubos, a habilidade dos trabalhadores, ou mesmo, a fertilidade natural do solo, são tidos como variáveis para sua formulação. Por último, Von Thünen estabelece como renda da terra somente o valor literalmente obtido do uso do solo:

Temos que obter a renda da produção do próprio solo exatamente. É sempre bom que os custos com prédios, cercas, árvores e outros objetos de valor possam ser separados do solo. A renda que qualquer um desses bens concedidos produz é em parte, valores de investimento de capital, por isso não são extraídos diretamente do solo. Tudo o que for referente aos rendimentos de juros do valor dos edifícios, do estoque de madeira, da esgrima e tudo em geral, permanece fixo, indiferente do rendimento das colheitas, entretanto são empregados no cultivo do solo, pertence, portanto, ao solo. Eu chamo isso de renda da terra (VON THÜNEN, 1910, p. 23).

Essa interpretação de Von Thünen (1910), para a renda da terra, além de divergente da que foi proposta pela escola liberal clássica, não considera a relação de classes⁵⁶ entre proprietários e arrendatários, uma vez que se coloca todo o valor investido como parte da renda conjunta da terra. Sendo assim, duas hipóteses aparecem como base desse modelo: a primeira supõe que haveria uma diferenciação percentual no valor repassado ao proprietário de uma extensão de terra, arregimentada com todo o aparato necessário para uma boa colheita (cercas, muros, prédios, sementes, adubos etc.), em relação ao valor repassado ao proprietário de uma extensão sem nenhuma dessas vantagens de edificação agrícola. Logo, esse valor seria composto pelo produto da terra, somado ao juro proveniente da estrutura de produção que a acompanha. No entanto, essa hipótese seria improvável, pois, sendo os valores, referentes ao investimento e ao produto da terra, eles só seriam acrescidos caso houvesse produção efetiva. Seria como afirmar que, se um arrendatário tivesse perda total de sua produção, o mesmo encontrar-se-ia impossibilitado de repassar qualquer valor ao proprietário, pelo referente uso ou aluguel da terra, uma vez que não produziu nada.

⁵⁶ Adam Smith concebia três classes: proprietários, capitalistas e trabalhadores. Ver: SMITH, 1996.

Uma segunda hipótese seria a de que Von Thünen (1910) estaria partindo do princípio de que não é possível dar nada em troca pelo uso do ar e/ou da água, ou de quaisquer outros bens naturais existentes em quantidade ilimitada⁵⁷ (RICARDO, 1996). De modo que, o valor complementar do produto da terra seria uma forma de suavizar o peso do pagamento pelo uso de algo, sobre o qual, seria inconstitucional qualquer taxaço. Essa hipótese somente seria adequada se a quantidade de terras aráveis da Alemanha superasse a oferta de mão de obra disponível. De modo que, havendo abundância de terras ociosas e pouca força de trabalho para utilizá-las não seria justificável a cobrança pelo seu uso⁵⁸.

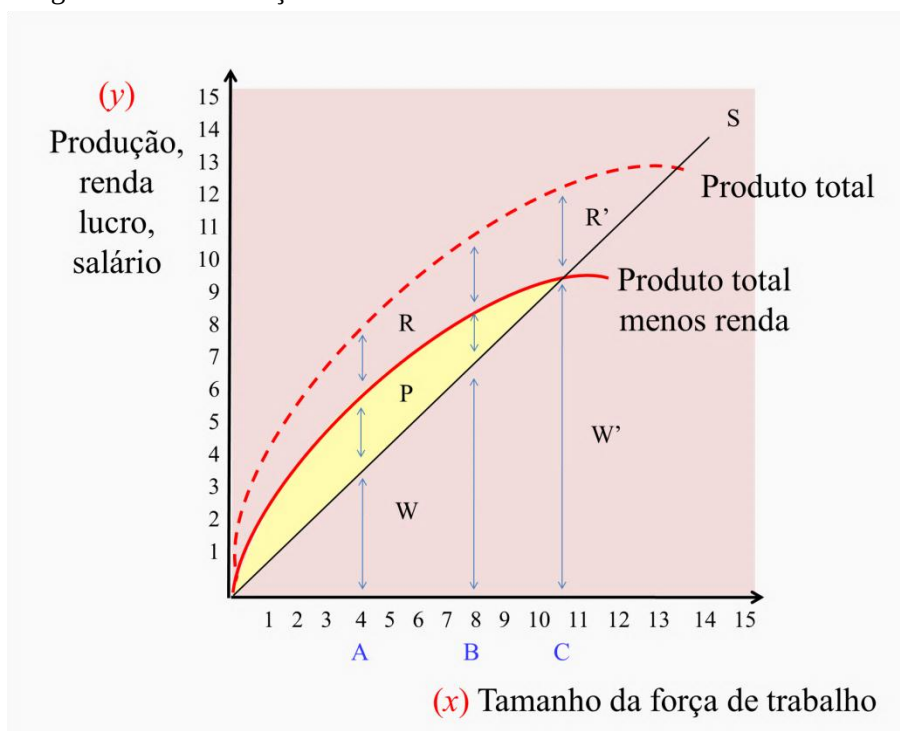
Numa análise macroeconômica, pode-se dizer que a centralidade do estado isolado representaria as áreas de maior prosperidade dentro de um sistema econômico. Considerando que exista uma relação de troca mútua, entre o estado isolado e os círculos concêntricos, pode-se conceber o primeiro como sendo o detentor de fatores produtivos mais evoluídos (manufatura), enquanto o segundo exerceria técnicas rudimentares agropastoris (semifeudais) dos círculos distantes. Por sua vez, as áreas que se encontrassem afastadas desta centralidade, seriam integradas através da demanda por produtos secundários, para os quais, a lucratividade somente poderia ser garantida através de uma quantidade cada vez maior de produção.

No estado isolado, a formulação de preços de produtos com custo de produção baixo é sempre pautada na produtividade. Desse modo, quanto mais produtos no mercado, mais difícil se torna a lucratividade, uma vez que, numa situação de muita oferta, os preços tendem a ser baixos. Essa relação pode ser explicada através da comparação com a lei dos rendimentos decrescentes, na qual as unidades extras da força de trabalho, ou de qualquer outra variável, levam a aumentos ínfimos na produção. A lucratividade é, portanto, extraída diretamente dos preços finais, o que não é uma garantia contínua para determinados gênero de mercadorias, sobretudo aqueles com alta elasticidade em relação aos preços. O modelo sugerido por David Ricardo, com o qual Von Thünen sustentou uma relação dualística de atração e refutação, oferece uma fácil compreensão da relação entre produção, renda, lucro e salário, dentro do processo de distribuição da renda (ver figura 16).

⁵⁷ Esse princípio está presente em sua formulação para os preços dos produtos advindos da silvicultura e da pecuária. Uma vez que esses produtos exigem pouca intervenção da força de trabalho, logo, o seu preço final será relativamente baixo. Ver: RICARDO, 1996.

⁵⁸ Uma característica presente, tanto em Von Thünen como em Alfred Weber, é a não reflexão acerca da dependência das decisões locacionais, da mesma forma, nenhum desses autores projetaram os desdobramentos da escala de produção, enquanto consequência da localização de uma determinada empresa. Embora essa pesquisa não tenha o Distrito Agroindustrial de Anápolis como assunto central, essa prerrogativa é fundamental no que concerne à intenção do empreendimento, enquanto proposta de desenvolvimento de uma região que cumpre a função de entroncamento. Ver: HADDAD, 1989.

Figura 16 – Distribuição da renda no modelo clássico



Fonte: Elaboração própria, a partir do modelo de David Ricardo de 1817 in Brue (2006).

Com base na figura 16, consideram-se as variáveis (A, B e C) como sendo a força de trabalho em diferentes níveis, isto é: A (nível baixo), B (nível médio) e C (nível elevado). O valor unitário dos salários (S) pagos aos trabalhadores em seus diferentes níveis é constante, ou seja, é o mesmo em todas as etapas, quer o mercado esteja em alta, exigindo mais força de produção, quer o mercado esteja em baixa, requerendo uma redução dessa força de trabalho. Observando a curva do produto total (R) e a curva do produto total menos renda (P), nota-se um decrescimento da primeira que não é acompanhado pela segunda, conforme uma força de trabalho “extra” vai sendo empregada. Esse fenômeno pode ser explicado pela análise dos preços finais dos produtos adicionais da terra, produzidos a partir da inserção de mais força de trabalho, os quais não são formados na mesma proporção do custo adicional de mão de obra. Numa produção fabril, essa desarmonia ocorreria entre o custo de produção da última unidade de uma determinada mercadoria em relação ao rendimento total, todavia, o princípio dos rendimentos decrescentes não é alterado na agricultura, tampouco, na indústria.

Von Thünen (1910) parte deste princípio para afirmar que o aumento na força de trabalho tende a interagir com a taxa de rendimentos decrescentes na agricultura. Conforme a figura 16, a adição extra de força de trabalho contribuiu diretamente para a composição do montante total de valor, do qual uma parte é destinada a bancar os custos operacionais, os

salários dos trabalhadores e os custos com transporte, reduzindo-se, portanto, os lucros. Analisando a mesma figura 16 é possível perceber ainda que, a partir do ponto (C), onde ocorre mais inserção de força de trabalho, o rendimento cai para zero, ou seja, o proprietário da produção terá que tirar de sua renda (área amarela da figura 16) para pagar os salários dos trabalhadores contratados a partir desse ponto. Isso mostra que a inserção de mão de obra “extra” contribuirá para estreitar a margem de lucratividade na curva de crescimento. Além disso, considera-se que é exatamente esse aumento da força de trabalho que induzirá o rendimento decrescente⁵⁹, considerando que a produção agrícola é limitada pelo espaço físico e pela demanda de mercado, não podendo exceder a capacidade de estoques.

A dificuldade desta análise corresponde ao fato de que, algumas variáveis, como, produção, renda, lucro e salário, têm seu valor vinculado à produtividade, aos fatores climáticos, à fertilidade do solo entre outros elementos. De modo que, qualquer aumento ou redução, ao longo da produção, alterará instantaneamente uma ou outra, *cæteris paribus*. Para Von Thünen (1910), essas irregularidades e oscilações seriam, portanto, da própria natureza da produção, indiferente do modelo estabelecido. O estado isolado inviabiliza essas oscilações ao estabelecer a distância dos mercados como sendo o único fator de formação de preços. Nesse sentido, a agricultura se daria de uma forma excepcionalmente racional, estabelecendo um determinado padrão quantitativo de produção.

Oliveira (2016) refuta a intenção de Von Thünen de padronizar a atividade agrícola, partindo do pressuposto de que todas as mudanças na conjuntura das relações de trabalho ocorrem como fruto da necessidade de alteração nos sistemas visando a maximização dos lucros. Nesse processo é preciso considerar o avanço da ciência, os níveis de instrução dos agentes envolvidos, o aprimoramento da técnica entre outros fatores.

Conforme Ricardo (1996), mesmo que o trabalho fosse visto como o principal fator de formação de valor, ainda assim, era preciso se considerar outros elementos envolvidos nessa relação. Em sua alegoria, elaborada para demonstrar as diferenciações de valor entre um gamo (antílope) e um castor, Smith (1996) considerou o esforço humano, necessário para a captura de um e de outro animal, como fator determinante, ou seja, esse esforço definirá a formulação do valor final de ambos os animais. Posteriormente, Ricardo (1996) irá inserir um elemento extra nessa relação, a saber, a arma utilizada no abate desses animais. Para esse autor, se, por

⁵⁹ Embora ambígua e contraditória, a Lei dos Rendimentos Decrescentes é utilizada com muita frequência na literatura econômica para explicar a expansão da quantidade de um fator variável frente à inércia dos demais fatores. Por exemplo, quando se insere mais força de trabalho em um espaço de produção agrícola, essa produção, de início, aumentará a taxas crescentes, logo em seguida, após certa quantidade utilizada do fator variável, passará a aumentar a taxas decrescentes; continuando o aumento da utilização do fator variável, a produção decrescerá ao ponto de gerar crescimento negativo. Ver: SANDRONI, 2005, p. 479.

ventura, ocorrer uma variação dos instrumentos utilizados para o abate de um animal e outro, certamente que essa diferenciação terá que ser incluída na contabilidade social, repercutindo diretamente no valor final da caça:

Suponhamos que a arma necessária para matar o castor fosse produzida com muito mais trabalho que a arma necessária para matar o gamo, por causa da maior dificuldade de se aproximar do primeiro animal, e da consequente necessidade de uma arma mais precisa. Um castor valeria naturalmente mais do que dois gamos, justamente porque, no total, mais trabalho seria exigido para matá-lo. Ou imaginemos que a mesma quantidade de trabalho fosse requerida para fabricar as duas armas, que teriam, no entanto, durabilidade muito diferente. Somente uma pequena parcela do valor do instrumento mais durável seria transferida para a mercadoria, enquanto uma porção muito maior do valor do instrumento menos durável seria adicionada à mercadoria produzida com seu auxílio (RICARDO, 1996, p.31).

Von Thünen (1910), em seu comentário sobre o transporte, no qual faz a inclusão da alimentação dos animais de tração, expressa de forma abstrusa as alterações que coloquem em risco a margem de preços estabelecida, a princípio, o desgaste do próprio sistema de transporte, que poderia acarretar em prejuízos à produção. Nesse caso, far-se-ia necessário contabilizar os frequentes reparos (consertos de carruagens e ferraduras) junto aos demais itens envolvidos, haja vista que a distribuição não se dá de forma integral, tal como ocorre com o cálculo do montante a ser recolhido em determinado anel concêntrico. Cabe ressaltar que a expansão dos anéis concêntricos exigirá um dispêndio maior de trabalho, dado que, quanto mais afastado do estado isolado, maiores vão se tornando as áreas a serem plantadas.

Pelo fato de ter sido membro dos *Junkers*⁶⁰, esse autor se inspirou no modo como a produção era feita nas cidades alemãs de Hamburgo e Altona. Utilizando-se de um método de isolamento abstrato, antes mesmo de conhecer a obra de Ricardo, ele teorizou sob uma representação válida, que, segundo ele, seria o esboço do estado isolado. Provavelmente, se tivesse tomado ciência da lei das vantagens comparativas, como princípio para expansão do crescimento e equilíbrio da balança comercial, Von Thünen teria partido de outra proposta para captar um melhor resultado para a renda da terra. Estando ciente quanto às possíveis incompatibilidades dessa representação, mediante a realidade, e buscando legitimar a compreensão de seu objeto, sob uma perspectiva universal, o autor faz uma breve síntese de seu conceito de estado isolado destacando o seu caráter abstrativo:

⁶⁰Aliança pró-desenvolvimento da Prússia Ocidental através da agricultura, vigente ao longo do século XIX. Reunia em torno de si os proprietários de terras (nobreza) e os grandes capitalistas urbanos, em especial os capitalistas financeiros, em detrimento do campesinato, sendo o Estado um cofinanciador do processo. Em uma interpretação vulgar os *Junkers* representariam uma espécie de elite agrária. Ver: SANDRON, 2005, p. 884.

O “estado isolado”, como por intuição, é a uma “representação pictórica que facilita e expande a visão geral”, um “espelho que a teoria apresenta para tornar visíveis as linhas confusas e interceptadas do fenômeno em perspectiva pura”. É uma construção auxiliar, uma “operação mental análoga ao procedimento que aplicamos em todos os experimentos da física e da agricultura, onde só aumentamos uma potência para ser explorada quantitativamente, mas deixamos todos os momentos restantes inalterados” (VON THÜNEN, 1910, p. 30 e 31).

De modo geral, Von Thünen foi um precursor da análise marginalista ao alertar os produtores agrícolas quanto ao cuidado que deveria ser tomado em não contratar mão de obra além do necessário. Era indispensável uma avaliação capaz de fazer com que essa última adição de mão de obra correspondesse ao valor do produto agrícola adicionado. Em outras palavras, seria como se ele estivesse alertando que o custo, com a adição de mão de obra da receita marginal, fosse orientado pelas despesas com salários do trabalhador contratado, caso contrário, os rendimentos, a partir dessa adição, tornar-se-iam decrescentes.

Nas nações periféricas, o trabalho se mantém como o principal fator de produção de riqueza, tendo em vista a dificuldade de formação de divisas e, conseqüentemente, a sua reprodução através de juros. Myrdal (1972) demonstrou que, tanto os salários como os níveis de consumo desses países são reduzidos por diferentes fatores, destacando-se o crescimento acelerado da população e o baixo nível tecnológico de produção que, por conseguinte, exigirá uma maior alocação de força de trabalho na busca por maiores rendimentos.

Com relação aos custos com transporte, ainda que o ponto ótimo de custo mínimo de transporte seja estabelecido, dentro de um determinado modelo locacional, ele não pode dar uma resposta geral à questão da melhor localização (RICHARDSON, 1981). Nessa relação, as variações espaciais nos custos de produção e na demanda devem ser consideradas como uma realidade, para a qual, os fatores causais são distintos e variáveis. Desse modo, ainda que, em determinada região, os custos com transporte sejam elevados, a metodologia adequada seria a avaliação desses mesmos custos para as demais regiões. Em termos mais práticos, ainda que a presença da atividade industrial em Anápolis, que corresponde a um dos objetos de interesse investigados, não estivesse relacionada ao ganho de vantagens sobre os custos de transporte, seria necessária a avaliação desses custos, no sentido de constatar os mesmos se alterariam, caso essa atividade estivesse localizada em outro município.

A diferença entre o estado isolado e os modelos locacionais recentes está no fato de que as regiões, onde os custos com transporte são mais elevados, geralmente estão colocadas na mesma dinâmica em que se inserem as regiões onde os custos com transporte são menores, ou seja, a ideia de isolamento é parcialmente abolida nesses modelos. Metodologicamente, o

estado isolado apresenta uma natureza adversa das que são observadas nas demais teorias da localização, pelo fato de se orientar pela escolha do tipo de produção agrícola ao invés da escolha pela região ou localidade onde essa atividade será desenvolvida.

Conforme Von Thünen (1910), o espaço físico é uma realidade dada, isto é, a natureza pensada como força soberana e estável das relações, sob a qual se deve projetar uma ideia capaz de melhor aproveitar as suas potencialidades. Para o autor, o estado isolado estava assentado na premissa de que seu solo não é apenas homogêneo em suas características, mas também, dotado da mesma proporcionalidade de nutrientes vegetais ao longo de sua extensão. Simultâneo a isso, ele sugere que, sendo variável, a riqueza do solo dependerá da capacidade e da ação do homem para torná-la constante. Desse modo, a questão seria saber se esse solo fértil irá manter sua produtividade original, consistente e plena, em todas as áreas da planície isotrópica do estado isolado (VON THÜNEN, 1910).

O modelo pode também ser compreendido como a primeira proposta de desagregação das variáveis conjuntas, tida como unanimidade ou como uma necessidade fundamental na análise espacial regional. Por sua vez, o estado isolado tornou-se uma tendência entre os estudos sobre economia regional, onde geralmente se imagina uma equidade de relevo, de consumo de combustível, de elasticidade e de custos de produção. Usualmente, as análises sobre as relações econômicas internacionais são conduzidas como se somente as relações externas de produção fossem dotadas de movimento, enquanto que as relações internas fossem estáticas (LOPES, 2001). Esse fato pode desvelar problemas como multiplicadores mínimos, incapacidade de consumo, em decorrência dos níveis salariais baixos, e preços altos para os mercados próximos, em decorrência do padrão de equilíbrio.

Como dito anteriormente, a crítica que se faz ao estado isolado, se concentra naquilo que diz respeito à formação da renda e dos preços finais. Isso se deve ao fato de não ser a demanda, a variável fundamental para a formulação dos preços dentro do modelo, mas sim o valor marginal auferido do equilíbrio entre os custos de transportes e de produção. Portanto, o aumento da demanda ocorrerá de forma lenta, enquanto que a produtividade será eficaz em garantir o preço final dos produtos, sejam eles altos ou baixos.

O padrão de consumo da cidade não se altera ao longo dos anos de maneira particularizada, mas em períodos mais longos relativos ao tamanho da renda dessa cidade. De acordo com que se eleva o rendimento constante do solo, ocorrerá também a subida ou descida dos preços dos grãos. Os preços dos mercados de cereais quase nunca coincidem com o preço médio do mesmo, estando ele em constante oscilação, dependerão nesse sentido da falta ou escassez desse produto (VON THÜNEN, 1910, p. 426 e 427).

No que se refere à utilização do modelo para as análises atuais, o conceito de estado isolado se adequa a qualquer cidade centralizada, cuja delimitação territorial obedeça a uma circularidade, ainda que esta não seja necessariamente regular, assim como também não era o modelo de Von Thünen. Ele parte dessa ideia de cidade, como modelo para maximização da produção agrícola em zonas que ele denominou de círculos ou anéis concêntricos, através dos quais é possível relacionar a fertilidade do solo, que é para ele condição necessária à formação de renda, assim como o custo de transporte é vista como condição fundamental para o lucro.

Conforme Ferreira (1989), o modelo de Von Thünen é também estendido à análise do uso do solo urbano, assim como os gradientes da renda são úteis na mensuração dos graus de influência de determinada atividade econômica, de uma região sobre outra, porém, mantendo suas restrições metodológicas. Não obstante, a fertilidade do solo permanece como elementar na formação da renda da terra, sobre o qual, o homem ainda não detém pleno domínio, tal como presume ter em relação ao sistema de transporte.

O estado isolado é baseado na exigência que de que o solo não é apenas da mesma condição física, mas a única exceção do círculo da economia livre presente em todos os lugares como fonte de riqueza de alimentos vegetais. Porém, a riqueza do solo é mutável, podendo depender do poder do homem e assim por diante. A questão é se originalmente o solo é igualmente fértil com gestão consistente em todas as regiões do estado isolado de igual fertilidade. A maior riqueza do solo também não é em vão, mas se dá através de despesas ou através de uma suave economia adquirida, associada à redução temporária do lucro líquido (VON THÜNEN, 1910, p. 426 e 427).

Oliveira (2016) é incisivo em apontar as falhas do sistema de Von Thünen, merecendo mais críticas do que elogios, haja vista que o mesmo desconsidera uma gama de elementos que compõem a estrutura de produção. De modo geral, esse é o entrave da análise marginal que propõe uma observação desarticulada de certas especificidades presentes na totalidade, as quais são indispensáveis na avaliação dos resultados finais. Sobressalta desse modelo a ideia de harmonia ou de equilíbrio geral, que, ao ignorar esses elementos, contraria o seu princípio geral de equilíbrio estável, criando contradições entre as regiões, cidades e/ou países.

Por fim, a aplicabilidade dos círculos concêntricos torna-se limitada para certos usos, uma vez que, conforme observado, a mútua dependência pretendida pelo modelo de estado isolado não corresponde com a realidade proposta. Todavia, mesmo estabelecendo restrições geográficas e temporais, o modelo consegue delinear, com certa precisão, os seus objetivos, respaldado pela tradição literária alemã e pelo contexto histórico em que foi elaborado.

2.3.2 A localização da indústria e a importância da região econômica de Anápolis

A teoria da localização industrial é a primeira sistematização dos estudos sobre a organização da atividade manufatureira a colocar o espaço no epicentro de sua formulação. O estudo dessa temática, a qual se insere no debate envolvendo a dinâmica locacional de uma região, se justifica pela potencialidade desta em oferecer melhores resultados em relação à formação de preços e ao custo logístico, fundamentais para o desenvolvimento econômico. Lopes (2001) chama a atenção para a relação de complementaridade entre teoria e prática na abordagem da localização industrial, de uma forma não observada em nenhuma outra teoria. Apesar disso, não se trata de um sistema único, mas de um conjunto de elaborações, feitas por diferentes autores e com diferentes metodologias, que buscam os fatores decisivos na tomada de decisão e escolha da localização da atividade industrial.

Os estudos envolvendo a utilização do espaço para a atividade industrial tiveram como precursor o matemático alemão Carl Wilhelm Launhardt (1832-1918). Anteriormente, John Stuart Mill (1806-1873) havia demonstrado uma inquietação acerca da questão espacial, ao enumerar os vários canais, através dos quais o custo do trabalho influenciaria o custo de produção, incluindo o custo de transporte de materiais para o local de produção e o custo de transporte de produtos para o mercado. Entretanto, Mill não considerava que a variabilidade deste fator pudesse afetar o local de produção, embora fosse atraído pelos efeitos produzidos pelos fatores puramente locacionais (WEBER, 1929).

De fato, foi também na Alemanha que se propôs a primeira formulação metodológica capaz de prever a localização ótima para a atividade industrial. É presumível que a obra de Alfred Weber (1868-1958) tenha sido ofuscada dos círculos acadêmicos em consequência do irmão mais velho, Max Weber (1864-1920), cujo brilhantismo tomou a cena alemã. Contudo, esse autor é tido como referência para os estudos envolvendo a Ciência Regional e como pioneiro da teoria da localização da indústria. Se por um lado Von Thünen havia conceituado o próprio solo, como sendo o espaço produtivo de seu estado isolado, dotado de inúmeras propriedades, tais como a fertilidade, as condições topográficas e o clima, Alfred Weber partiu do estudo da localização da indústria, com aproveitamento para a manufatura, conceito geral de indústria utilizado pela ciência econômica e social de sua época (FERREIRA, 1989).

A partir da segunda metade do século XX, o fenômeno da globalização havia incitado a discussão envolvendo a localização da atividade econômica. Tal fato permitiu a recolocação de obras que, durante algum tempo, permaneceram fora do debate acadêmico. Conforme Richardson (1981), o estudo acerca do equilíbrio entre preços de produtos homogêneos esteve

entre as prioridades da Ciência Regional nesse período. Diante de um cenário composto por cadeias produtivas e mercados globais geograficamente separados, a teoria da localização propõe explicar de que maneira se colocam as condições de equilíbrio espacial em economias regionais que dependem de custos acessíveis de transporte.

Fundamentalmente, o custo com transporte constitui uma variável comum à teoria da localização industrial. No entanto, conforme dito anteriormente, a vantagem sobre esse custo nem sempre será determinante na escolha do local dessa atividade, uma vez que, assim como as demais variáveis envolvidas, o custo com transporte também apresenta as suas oscilações (LOPES, 2001). Não obstante, esse fator deverá ocupar um lugar de destaque na análise das variáveis responsáveis pelo crescimento da economia de Anápolis nos últimos anos.

Em Weber (1929), a localização é definida como àquilo que não pode ser encontrado, com certa frequência, em todo lugar, tornando-se, portanto, o fundamento de organização da atividade econômica por entre as regiões. Partindo da mesma formulação metodológica de John Stuart Mill, o autor considerava que todo conhecimento, por mais que se mostrasse insuficiente para formular previsões, era satisfatoriamente eficaz em orientá-las. Schumpeter (1996) adverte que os eventos econômicos têm sua lógica própria, cabendo ao investigador formulá-la de forma objetiva. O método para realizar essa tarefa partirá sempre da suposição de uma situação de isolamento que permita observar o objeto em sua essência.

Por sua vez, a hipótese weberiana, de uma distribuição uniforme dos diferentes tipos de produção, ao longo de todo o espaço, revoga o pressuposto da divisão regional do trabalho. Igualmente, admite uma análise destituída de conteúdo histórico, indispensável na pesquisa envolvendo a cidade de Anápolis, sobretudo, no que diz respeito à sua escolha como sede do Distrito Agroindustrial, em dado momento de sua formação. Para Weber (1929), o primeiro fator determinante para a instalação de uma indústria, com base no método abstrativo, seria a presença de no mínimo duas fontes de matérias-primas, as quais referenciaríamos o mercado consumidor mais próximo. Da mesma forma, o autor não descarta a necessidade da indústria se localizar nas proximidades de fontes de energia, representadas pelas jazidas de carvão mineral ou reservas florestais, as quais abasteceriam as caldeiras fabris tocadas a lenha, da mesma forma com que os cursos d'água seriam utilizados para mover as rodas dos moinhos.

A escolha de Anápolis para a instalação do DAIA, na década de 1970, levou em conta alguns fatores que já estão propostos em Weber (1929), dentre os quais se destacaram o potencial hídrico, questões ligadas à drenagem natural das águas, a topografia adequada à vazão e ao escoamento da produção por distintos modais de transporte (CUNHA, 2009). Ainda que essas exigências sejam pensadas apenas como condições materiais de infraestrutura

da cidade, todas elas exercem influência no preço final da mercadoria produzida em Anápolis. Nesse caso, caberia ao Estado, representado em qualquer de suas esferas administrativas, a atuação em prol do melhoramento das condições de localização e logística, tendo em vista que a atração exercida por Anápolis diz respeito ao seu arranjo viário, historicamente constituído.

Sobre esse aspecto, a justificativa para a escolha de Anápolis, como sede da atividade industrial da região, seria uma tentativa de estimular o crescimento da cidade diante de um quadro desfavorável que se apresentava⁶¹. É neste sentido que se afirma que a função de polarizador regional é recente, ou seja, mantém seu vínculo com a localização privilegiada, e com a sua disposição logística, a qual sofreu alterações ao longo de sua formação:

Com o tempo novas centralidades são criadas, pois antigas regiões até então periféricas próximas dos centros tornam-se centrais. As forças centrífugas, de dispersão, favorecem a incorporação destas áreas às economias centrais, enquanto novas áreas periféricas são incorporadas ao processo de acumulação através do comércio (LEMOS, 2006, p.176).

Obviamente, as hipóteses weberianas compreendem cenários que não correspondem exatamente à realidade analisada, antes, cumprem apenas uma função didática, cuja finalidade seria forjar um cenário de tomada de decisão. O ganho de importância, por parte de Anápolis, se deu por um processo histórico, envolvendo questões geográficas, políticas, econômicas, e culturais, que, atuando juntas, foram efetivas em torná-la apropriada ao empreendimento, conforme comentado ao longo do primeiro capítulo. Não se pode avaliar a localização e a sua função como os mesmos critérios, haja vista que a localização é uma constante que, somente terá o seu conteúdo econômico alterado, através de fatores externos, ou seja, com base em suas relações com os mercados próximos (LEMOS, 2006).

Em outras palavras, é irrevogável a importância do espaço econômico de Anápolis e de sua localização para diferentes usos, dentro do circuito logístico regional. Apesar disso, é necessário dizer que essa importância, longe de ser um determinismo natural, é, antes de tudo, um produto de relações materiais, da mesma forma como também são os indivíduos que atuam sobre seu espaço. De acordo com Lopes (2001), somente a partir da interação entre homem e espaço que se é possível constituir as formas, as funções e os significados sociais fundamentais para os processos históricos de formação de uma sociedade.

Lemos (2006) acrescenta que, mesmo as áreas detentoras de importância econômica, dentro de um recorte regional, poderão encontrar-se desarticuladas da economia de mercado

⁶¹ Reitero que este parágrafo consiste em uma hipótese, tal qual se utiliza no modelo weberiano.

em determinados momentos e por diferentes razões. Anápolis é fruto de um processo histórico e suas funções sociais se reproduzem dentro do tempo e do espaço, com as devidas alterações que influenciam sobre suas variáveis e sobre os seus indicadores, tanto para expandi-los como para retrai-los. Nesse aspecto, não interessa o fato de serem essas áreas relativamente antigas, como é o caso do município que, além de centenário, se formou a partir da decomposição da sociedade aurífera do século XVIII e da ocupação da região do Mato Grosso de Goiás. A alternância dinâmica produziu novos significados, criou novas regiões, a serem incorporadas, e restituiu antigas áreas desincorporadas. Por sua vez, essas áreas progridem dentro de uma hierarquia de regiões periféricas para regiões centrais, resultando num processo contínuo de transformação do território (LEMOS, 2006).

Estabelecidas essas conexões, tornar-se necessária a análise da localização e seu nível de influência sobre o crescimento, partindo, primeiramente, dos custos com transporte. Assim como ocorre na teoria da localização agrícola, na teoria da localização industrial o equilíbrio encontra-se associado aos custos compensatórios, que neste caso também seriam os custos com transporte. De modo mais objetivo, é a própria localização da indústria que determinará a distância entre a produção e o seu mercado consumidor. Portanto, a localização ótima, isto é, a que proporcionará lucro máximo para uma instalação produtiva, corresponde àquela em que se tenham os menores custos com o transporte possíveis (RICHARDSON, 1981).

Conforme tratado anteriormente, nos tempos da economia agroexportadora brasileira, a cidade de Anápolis se viu em desvantagem na disputa de mercado com a região Sudeste do país, devido ao alto custo com transporte consumir 1/3 dos rendimentos da produção do café na época. Entretanto, a compensação dos custos com transporte não se restringe apenas aos serviços de distribuição e escoamento da produção, mas também à logística de insumos e matérias-primas. Nas teorias precursoras (Johann Von Thünen e Alfred Weber), a localização é decidida com base na proximidade com mercado consumidor (puntiforme), enquanto que as teorias recentes consideram a variação dimensional desses mercados (FERREIRA, 1989).

No que diz respeito à atividade industrial em Anápolis, certamente que a mesma tem no mercado interno um importante (mas não único) consumidor de seu produto. Todavia, esse mercado transcende as fronteiras geográficas nacionais e internacionais, criando a necessidade de que esses custos, elevados pela distância desses mercados, que além de consumidores são também fornecedores de matérias-primas, sejam compensados por outras variáveis como renda, salário, estabilidade de mercado, oferta de mão de obra entre outras variáveis. Desse modo, além da proximidade com os mercados e as fontes de matérias-primas, as novas teorias discutem também a importância da localização na formação de escalas de produção.

Conforme Perroux (1981), o crescimento nunca se dá de forma homotética⁶², isto é, com a mesma proporção que ocorre entre um espaço e outro, mas por efeito limitado de encadeamento entre oferta e demanda. Sendo assim, é requerida certa cautela ao caracterizar a cidade de Anápolis como polo de crescimento, não obedecendo aos critérios metodológicos que o conceito exige. É necessária a confirmação de que os municípios que orbitam sobre o campo gravitacional de Anápolis absorvem os efeitos positivos de sua atividade industrial. A atribuição da atividade industrial ao impulso econômico dos municípios vizinhos de Anápolis exigiria um estudo detalhado de cada setor econômico. Conforme Furtado (1983), a função de complementariedade contempla o conceito de polo de crescimento. Isso significa que o bom desempenho de determinado setor, induz o desenvolvimento de um setor próximo (*cæteris paribus*), cuja relação se dá por dependência mútua (PERROUX, 1981).

Outra necessidade metodológica seria identificar a produção de matérias-primas nos municípios próximos de Anápolis, para o abastecimento da agroindústria. Essa hipótese encontra-se respondida, tendo em vista que o CENSO/PRODUZIR, para o ano 2012, mostrou que o percentual atrativo de investimentos para a agroindústria, em função da proximidade com as matérias-primas em Goiás, corresponde a apenas 3,3%, tendo os incentivos fiscais uma participação em 35% como fator de atração. De acordo com Diniz e Crocco (2006), o conceito de polo de crescimento incluiria à capacidade que tem um determinado lugar de estimular o crescimento de outro lugar, partindo de seu próprio crescimento. O obstáculo para aplicação do conceito, ao caso de Anápolis, está no fato de não ser atividade industrial a responsável unânime pelo desempenho de algumas variáveis de seu crescimento, mas sim um importante adicional, dentro de uma constelação de forças, conforme será comentado adiante.

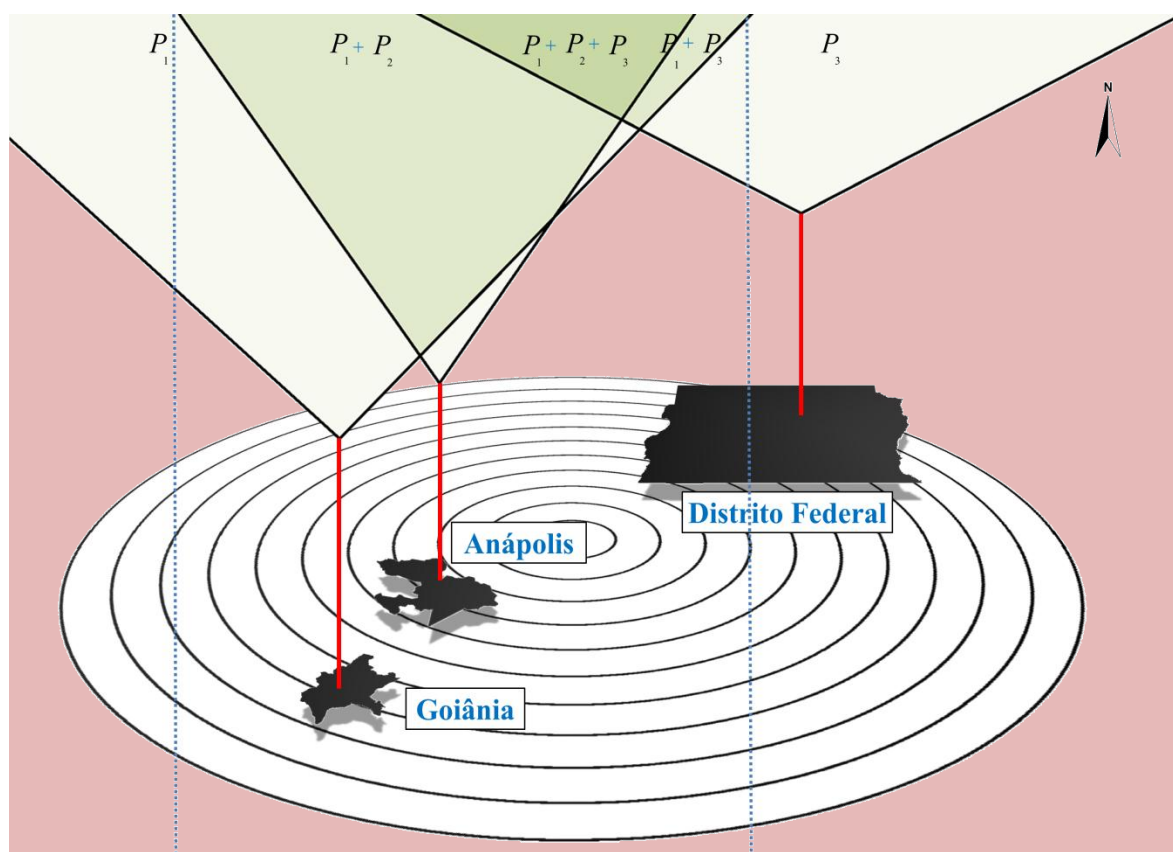
Por precaução metodológica opta-se pela utilização do conceito de “polo econômico”, evitando assim uma imprecisão ao conceito proposto por Perroux (1981). A utilização do conceito de polo de crescimento aparece sempre associada à região, não sendo possível pensá-lo de forma desintegrada. Se por um lado a cidade tem apresentado baixa produção agrícola, por outro, a agricultura é tida como predominante na Microrregião de Anápolis. Além disso, o conceito inclui ao estímulo que um setor mais evoluído exerce sobre outro menos evoluído, o qual se daria por relação dialética entre a indústria e a agricultura (PERROUX, 1981).

⁶² Do grego *homós* (igual) e *thetikós*; concebido de forma homogênea. O efeito homotético se daria de forma proporcional, como se o crescimento de uma região periférica ocorresse na exata dimensão que ocorrera na região central. Para Perroux, o que define o conceito de polo de crescimento é a irradiação ou desencadeamento de relações que partem do centro e influenciam a periferia, contudo o crescimento da periferia ocorrerá de forma residual, não correspondendo à mesma proporção observada no centro. Ver: PERROUX, 1981.

A condição de destino final da ferrovia, no passado, havia produzido concentração de atividades ligadas ao comércio e aos serviços de Anápolis. Notadamente, a desativação tardia de seu ramal revelava interesses advindos de setores específicos, que viam na presença da ferrovia uma garantia para futuros efeitos escalonados, dentro da produção econômica do município, mesmo diante de seu baixo desempenho e dos transtornos observados no centro urbano, a partir de meados da década de 1950. Anteriormente, a história havia mostrado que o antigo projeto de integração do interior do Brasil (via ferrovia e hidrovia), hipoteticamente, situava Anápolis como entroncamento, ligado ao Sul pela ferrovia e ao Norte pela navegação.

Atualmente, nota-se que a evolução das redes e das relações de mercado proporcionou ao município uma função locacional que lhe oferece certas prerrogativas, independente de recursos naturais, mercados centrais ou vantagens logísticas. O fator gravitacional, advindo do setor de trabalho em Anápolis, quer seja para compor o setor secundário ou o terciário, é endossado pela gravitação de Goiânia e Brasília. Estando Anápolis situada em uma região altamente atingida pelos raios de influência dessas duas capitais, logo, a cidade se beneficiará do crescimento de ambas e da circulação produzida pela interação no eixo (ver figura 17).

Figura 17 – Adição do mercado de Anápolis no eixo Goiânia/Anápolis/Brasília (simulação)



Fonte: Elaboração própria, inspirado no modelo heterotético de Perroux, (1981) in Lopes (2001),

A figura 17 simula o campo de gravidade exercido por Anápolis e intercalado à cidade de Goiânia e ao Distrito Federal. O objetivo da ilustração é demonstrar que as áreas regionais de mercado para Anápolis sofrem interferência direta de Goiânia e Brasília, que, pelo fato de se tratar de duas capitais, exercem maior influência regional, embora isso não seja tido como uma regra pela economia regional. Os dados da SEGPLAN sobre o desempenho recente das microrregiões mostram que a influência de Anápolis é a menor, numa comparação entre as três cidades, tendo Goiânia o predomínio no território goiano, enquanto Brasília transpõe sua influência a outras regiões do país (GOIÁS, 2011).

A interferência sofrida pelas duas capitais faz com que Anápolis tenha o seu raio de influência reduzido, se comparado ao desempenho conferido no passado. Por outro lado, mesmo reduzido, o seu campo de gravidade tornou-se mais efetivo em relação à oferta de mão de obra e as possibilidades de investimentos. Isso se observa na intensa circulação de pessoas na região compreendida pelo eixo Anápolis-Goiânia-Brasília, para qual Anápolis representa uma articulação entre esses dois centros gravitacionais, exercendo sua dinâmica interna e absorvendo parte da demanda advinda dessa interação.

2.3.3 O Distrito Agroindustrial de Anápolis: evolução, potencialidades e perspectivas

Com base nas informações do Plano de Ação do Governo Ary Valadão (1980-1983), observa-se uma tentativa de extensão das atividades do setor agrícola e extrativista à atividade industrial, presente na proposta original do Distrito Agroindustrial de Anápolis. Obviamente que esse projeto estava assentado no potencial produtivo exportador, do qual a cidade gozava, desde os primeiros tempos, visando desafogar o fluxo migratório de Brasília, canalizando-o em direção a outra centralidade. Não obstante, são inegáveis as mudanças na orientação da atividade econômica da cidade, produzidas pela ação governamental, de modo a transferir para a indústria a capacidade de sustentar o terciário, numa dimensão análoga à que se tinha com a agricultura na primeira metade do século XX. De acordo com o conteúdo do planejamento econômico do período, o projeto inicial foi dissuadido pela destinação de recursos financeiros ao Distrito Industrial de Luziânia, em elaboração no mesmo período.

Com base na teoria da localização, há uma sequência lógica de ações que culminam na escolha de determinado lugar como sede da atividade industrial. A maneira como se projetou a economia de Anápolis, isto é, através da formação de um estrato agrícola, suficiente para promover o abastecimento local e regional, se assemelha, em certos aspectos, com o modelo

weberiano. Esse estrato havia sido fundamental para viabilizar novas atividades no município, através da transferência de excedentes da agricultura para o terciário, assim como para incitar as primeiras iniciativas voltadas à industrialização. Outro elemento, intrínseco ao modelo weberiano, seria a constituição de um sistema central, através da ação de empresários, administradores do comércio e de serviços, profissionais liberais e autônomos, os quais se manteriam com base nos rendimentos de seus patrimônios (FERREIRA, 1989).

Desse modo, a tentativa de compreender a formação econômica de Anápolis, através da ideia de etapas separadas, altera o sentido geral do processo evolutivo do município, cuja presença da agricultura de exportação e da agroindústria é conferida desde sua formação. Diferente disso opta-se pela ideia de incremento de setores, que, devido às circunstâncias, se desenvolveram de maneira irregular e em diferentes momentos, a medida com que iam sendo alcançados pelas ações públicas de expansão. Como exemplo disso, consideram-se os acordos de imigração, em nível nacional, associados ao conjunto de ações da administração local para assegurar a propriedade fundiária aos colonos imigrantes no passado. Esse processo contribuiu para a expansão eficaz da agricultura, que já era assaz efetiva, desde as primeiras décadas do século XX, abrindo oportunidade para a inclusão de novas atividades e ampliando o espaço da atividade econômica da região Centro-Sul.

Da mesma forma, a política de industrialização das décadas de 1960 e 1970 em Goiás, as quais culminaram na consolidação do DAIA, não inaugurou, mas reestruturou, modernizou e expandiu a atividade industrial já existente (agrícola, manufatureira, extrativista etc.). Para tanto, é imprescindível que se distinga o trabalho dos antigos engenhos, alambiques, curtumes e fiações rudimentares, alistados pelos viajantes naturalistas do século XIX, como sendo atividades industriais primárias. A partir desse reconhecimento, torna-se viável conceber que houve uma evolução dessas atividades rudimentares, anteriormente locadas nas olarias da Vila Fabril, nas casas de beneficiamento de grãos do centro comercial, na indústria têxtil da Vila Jaiara e no complexo do Bairro Jundiá (Jundiá Industrial). Embora o DAIA esteja inserido no contexto nacional de desconcentração produtiva, pode se dizer que essa iniciativa, de certo modo, racionalizou o espaço produtivo de Anápolis.

A princípio, o fomento à indústria não significou o desincentivo à agricultura, mesmo porque, esses setores podem atuar de forma conjunta ou por complementariedade, através de políticas estratégicas. Atualmente, existem pelo menos duas interpretações que explicam a redução⁶³ da atividade agrícola em diferentes regiões de Goiás, as quais recolocam o debate

⁶³ A tese da redução de áreas de cultivo, em decorrência das emancipações, é válida, porém, cabendo algumas ressalvas que seria considerar que, mesmo com a fragmentação territorial, Anápolis manteve seu potencial

em outras temáticas mais emergentes, como por exemplo, a territorialização, a regionalização e a especialização. A territorialização, vinculada à formação de redes, é um tema abordado nos estudos sobre funcionalidades diversas, os quais caberiam na pauta da consolidação do DAIA, como polo farmacêutico, a partir da década de 1990. O tema torna-se pertinente à medida que se observa que as indústrias não são abastecidas por matérias-primas locais, tampouco detêm proximidade com os mercados consumidores mais proeminentes, condições indispensáveis para a localização da atividade industrial, conforme propõe a teoria weberiana. Contudo, o surto demográfico, registrado entre a década de 1970 e, em seguida, a partir dos anos 2000, propiciou uma oferta constante de mão de obra não especializada, destinada a suprir setores fundamentais da economia do município, a saber, a indústria e o terciário.

Não se pretende refazer aqui a cronologia do Distrito Agroindustrial de Anápolis, mas, simplesmente analisar o seu papel no desempenho econômico da cidade nas últimas décadas. Para isso, é necessário entender a dinâmica de sua logística em sintonia com a sua localização, no sentido de demonstrar a relação desta com os seus níveis de rendimento. Há que se dizer que, a localização é inseparável da questão regional tanto quanto a economia local. A prova disso é que muitos fatores exógenos contribuíram na queda dos rendimentos do município em diferentes períodos. Desta forma, a cidade de Anápolis se tornou, em decorrência das relações construídas historicamente, um “lugar central”, o qual é atingido por forças externas que se mantém ativas, indiferente das atividades econômicas envolvidas (LOPES, 2001).

Confirmadas essas forças, a partir dos nexos viários, caberá às autoridades públicas o planejamento do espaço, visando o desenvolvimento regional integrado e a sua utilização racional. Richardson (1981) demonstrou que, diferentemente da teoria clássica do equilíbrio entre a oferta e a demanda, na teoria regional a demanda não é homogênea a todos os ofertantes envolvidos no mercado, mas cada ofertante lida como sua própria realidade. Com base nisso entende-se que a realidade econômica de Anápolis, em toda a sua formação, relaciona-se direta e indissociavelmente à sua localização historicamente privilegiada:

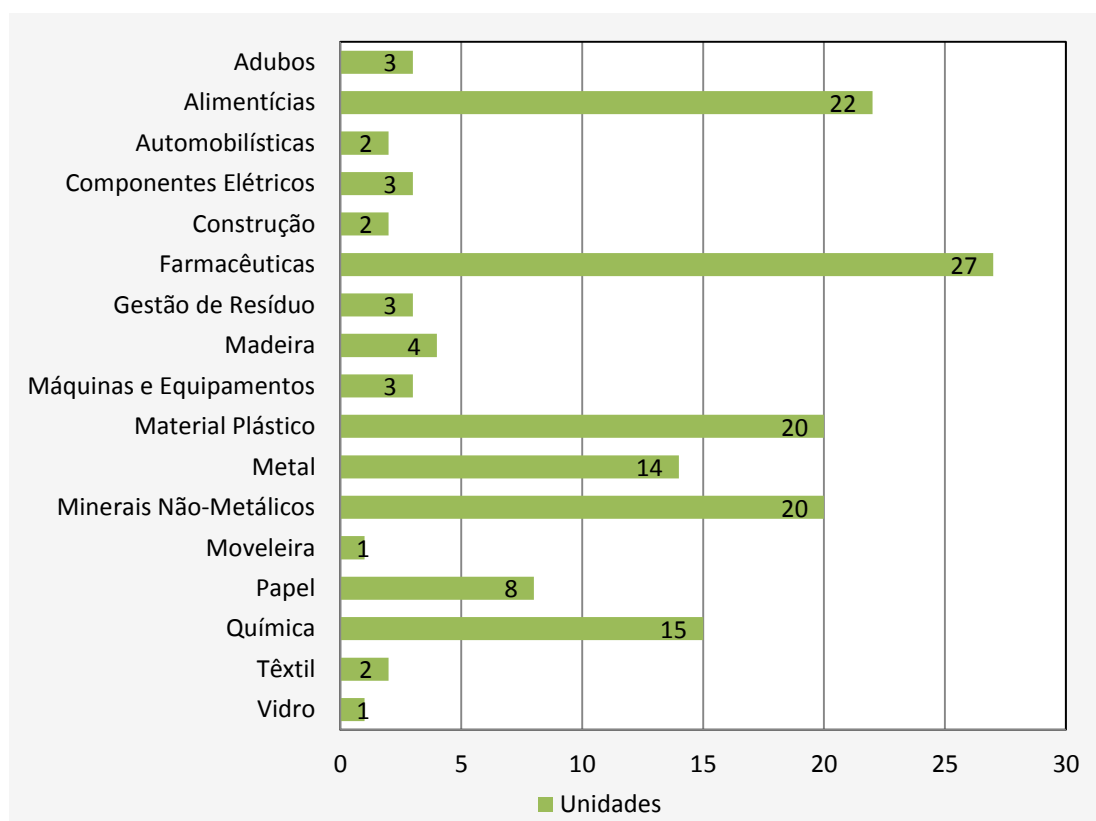
A existência de custos de transporte faz que as curvas de demanda se inclinem para baixo, com o resultado de que, mesmo supondo que todos os consumidores têm gostos e rendas iguais, “a aglomeração daquilo que seriam curvas de demanda, em outras circunstâncias, se transforma em agregação de demandas diferentes quando os consumidores se encontram dispersos em sua área” (RICHARDSON, 1981, p. 33).

agrícola, sobretudo, no que diz respeito às regiões de Interlândia, Joanópolis e Goialândia que são dotadas de áreas de lavouras temporárias. O município de Nova Veneza, antigo distrito de Anápolis, o qual havia nascido da ideia de João Stival de se criar em Goiás uma colônia cafeeira, atualmente concentra sua vocação nas atividades de pecuária e extrativismo mineral. Essa informação nos induz a conceber essa mudança do perfil econômico de Nova Veneza desassociada da emancipação política e obedecendo a tendências de mercado (GOIÁS, 2012).

Von Thünen (1910) havia mostrado que a dinâmica da rentabilidade ocorria entre os custos de produção e os custos com transporte, revelando que determinados tipos de cultura influenciava diretamente na margem de lucros. Em contrapartida, na formulação de Weber (1929), essa dinâmica é estabelecida entre a proximidade com os mercados, ou mesmo, entre as fontes de matérias-primas e o custo de transporte. De modo que as vantagens podem ser obtidas tanto pelo equilíbrio entre o custo mínimo de transporte, em consequência da proximidade com os mercados, como pelo custo mínimo de produção, em virtude da proximidade com as fontes de matérias-primas ou oferta abundante de força de trabalho.

Aparentemente, essas prerrogativas não são detectadas no catálogo de empresas que compõem o DAIA, tendo em vista que o seu parque industrial é relativamente diversificado, porém, destacado no ramo farmacêutico, o qual cresce gradativamente. Ao contrário do que se costuma presumir, a proeminência da indústria farmacêutica não se deve necessariamente ao número de estabelecimentos, mas, à dinâmica empreendida por esse segmento, a qual não pode ser verificada nas indústrias do segmento alimentício, de materiais plásticos e de mineral não metálico, que, juntas, representam os segmentos dominantes (ver gráfico 08).

Gráfico 08 – Número de empresas no DAIA por segmento, Anápolis, 2019



Fonte: Adaptado de GOÍASINDUSTRIAL (2019).

Muitas empresas do ramo farmacêutico operam de forma parcialmente escalonada, não com a sincronia perfeita dos *clusters*, mas com relação de interdependência entre as que fornecem e, ao mesmo tempo, demandam insumos e suplementos complementares entre si. Algumas destas empresas se especializaram no fornecimento de insumos, como é o caso dos laboratórios Gênix Indústria Farmacêutica Ltda. (Qualicaps), Sabará Químicos e Ingredientes S/A e Farmacêutica-Secoya Indústria e Comércio Ltda., além das empresas que abastecem laboratórios maiores, especializados em produção e distribuição em larga escala, como a Melcon do Brasil S/A, Laboratório Teuto Brasileiro S/A e Brainfarma - Hypermarcas S/A.

No que diz respeito ao mercado, a própria cidade detém uma ampla rede de farmácias e de serviços médico-hospitalares e odontológicos, para os quais se destina uma parcela dessa produção. Luz (2009) mostrou que as transformações econômicas, pensadas como resultado da apropriação nas relações capitalistas, reconfiguraram as redes urbanas dos municípios localizados às mediações de Goiânia e Brasília. Contudo, a maior parcela de fornecedores desse ramo de atividade está concentrada no estado de São Paulo, que mantém 80% de sua cadeia produtiva associada às empresas de Anápolis. No que se refere à obtenção de matérias-primas em mercados externos, o percentual se eleva para 85%, sendo que, entre as principais reivindicações das empresas do DAIA, frente aos fornecedores locais, destacam-se matérias-primas (51%), manutenção (34%) e embalagens (32%) (FIEG, 2014). Mediante aos aspectos negativos, gerados pela impossibilidade do mercado local de fornecer matérias-primas ao DAIA, essas conexões são responsáveis por fortalecer o vínculo institucional e divulgar o produto anapolino pelas demais regiões do país.

Por critérios metodológicos, que garantam elementos comuns entre as várias unidades de produção, essas características convergem para uma análise obrigatoriamente setorial do DAIA, geralmente partindo do agente dominante. Por outro lado, esse agente dominante, que, neste caso corresponde à indústria farmacêutica, não contará com a presença de concorrentes em seus arredores, o que indica que a parcela maior de seu mercado é externa, causando assim o aumento dos custos com transporte. Nesse sentido, caberá identificar onde, exatamente, se situa a variável, ou o fator locacional responsável pelo crescimento dos rendimentos da indústria no município ao longo das últimas décadas.

Por “fator locacional” queremos dizer uma vantagem que é adquirida quando uma atividade econômica ocorre em um determinado ponto ou em vários pontos, e não em outro lugar. Uma dessas vantagens refere-se à economia de custos, ou seja, a possibilidade de a indústria produzir neste ponto um determinado produto a um custo menor do que em qualquer outro lugar, para realizar todo o processo produtivo e distributivo de um determinado produto industrial mais barato em um lugar do que no outro (WEBER, 1929, p. 17 e 18).

Por “unidade de produção” Weber (1929) refere-se aos locais de produção de mercadorias, homogêneas sobre todos os aspectos, incluindo a sua qualidade. Geralmente, os distritos industriais não podem ser considerados como unidades de produção no uso estrito do termo weberiano, mas apenas por critérios de classificação, haja vista que, geralmente apresentam diferentes tipos de produção. A formulação de seu método compreende o período histórico que vai da tardia indústria manufatureira alemã ao ápice do modelo fordista em todo o mundo, quando ocorre a verticalização produtiva e quando o domínio hegemônico, sobre as fontes de matérias-primas e do transporte, passa a ser exercido exclusivamente pelas grandes empresas oligopolistas. Esse mesmo conceito, quando utilizado nos dias atuais, refere-se às unidades produtivas, dentro de uma planta industrial maior e mais diversificada, diferente da unidade industrial manufatureira do final do século XIX de que fala o autor.

Weber (1929) não estabelece que a localização esteja vinculada à homogeneidade de produção, pois a utilização de exemplos de unidades de produção uniformes diz respeito ao modelo estabelecido pelo próprio autor. De modo que, qualquer situação de variação de custos poderá ser avaliada pela localização espacial. Essa é uma característica presente na localização da indústria e que a difere metodologicamente da localização agrícola de Von Thünen, a qual parte, essencialmente, da escolha da produção e não de sua localização. No entanto, da mesma maneira com que fez Von Thünen, Weber também abstraiu com relação à planície isotrópica e às taxas de transporte constantes por toda a sua extensão, característica peculiar da formulação da concorrência perfeita ou mesmo do equilíbrio de mercado.

O conceito weberiano de “manufatura” traz consigo o significado de “indústria” ou “atividade industrial”. Conforme Marshall (1996), trata-se de um termo desatualizado que, já em seu tempo, havia perdido o vínculo com o significado histórico, isto é, o de produção industrial feita manualmente. Com relação ao termo “industrialização”, comumente utilizado para se referir as transformações recentes ocorridas no Brasil, trata-se do processo histórico de introdução das atividades secundárias (indústria manufatureira e mineração) numa escala profusa (NORTH, 1955 *in* SCHWARTZMAN, 1977). Desse modo, entende-se que o uso do termo, em Weber (1929), diz respeito ao sentido atual de indústria, ao qual se insere também o trabalho realizado com máquinas e outros aparatos tecnológicos.

Weber (1929) considerava essencial o papel da evolução técnica para contrabalançar os custos de fatores que não são considerados naturais, dentro de uma estrutura de produção. Essa preocupação revela o risco do empreendimento, durante a escolha de um determinado local onde será empreendida uma atividade econômica. Para ele, o custo com o risco, que geralmente são os dispêndios com os seguros que as empresas pagam para serem restituídas,

caso o empreendimento entre em processo de falência, está incluído nos custos de produção, não constituindo, portanto, parte dos lucros.

O modelo weberiano de localização industrial se respalda em três fatores essenciais: o custo de transporte, considerado como o mais relevante deles, o custo com a mão de obra e a capacidade de aglomeração e desaglomeração. Embora seja determinante para estabelecer o nível de renda, esse último é subjetivo e opera de acordo com a realidade da região, onde é desenvolvida a atividade econômica (LOPES, 2001). No caso de Anápolis, a capacidade de aglomerar determinadas atividades, em suas dependências, já estava presente nos primórdios de sua formação econômica. No que infere à atração de mão de obra, os estudos estatísticos, para o ano de 2013, desenvolvidos pela Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento de Goiás (SEGPLAN), em parceria com o Instituto Mauro Borges, apontou Anápolis como sendo o mais atrativo entre os municípios do interior do estado, devido ao seu crescimento, à sua estrutura produtiva e à sua dinâmica econômica (GOIÁS, 2013).

Com relação ao aspecto socioeconômico, nas últimas décadas a cidade tem mantido uma média de crescimento do consumo, correspondente ao aumento populacional incisivo. O desempenho setorial, somado a condição intermediária, ou seja, entre duas metrópoles, produz a impressão de que Anápolis não esteja situada no interior do estado. Tal sensação corrobora para a manutenção dos níveis de consumo, que é condicionado não apenas por elementos de cultura, mas também por características próprias, como a variedade de oferta e de níveis de preços, relativamente acessíveis em comparação a outras regiões.

Do mesmo modo, é possível prever alterações no custo logístico em função do modal da ferrovia Norte-Sul, o qual incrementará determinados serviços de logística, principalmente, o transporte destinado à região norte do país, atualmente desenvolvido pelo modal rodoviário. Conforme North (1955) a redução de custos de transporte transforma o padrão disperso e ubíquo de produções em outro padrão. Embora esse autor restrinja a sua tese a apenas alguns países, é evidente a expectativa criada com a notícia da presença do modal ferroviário.

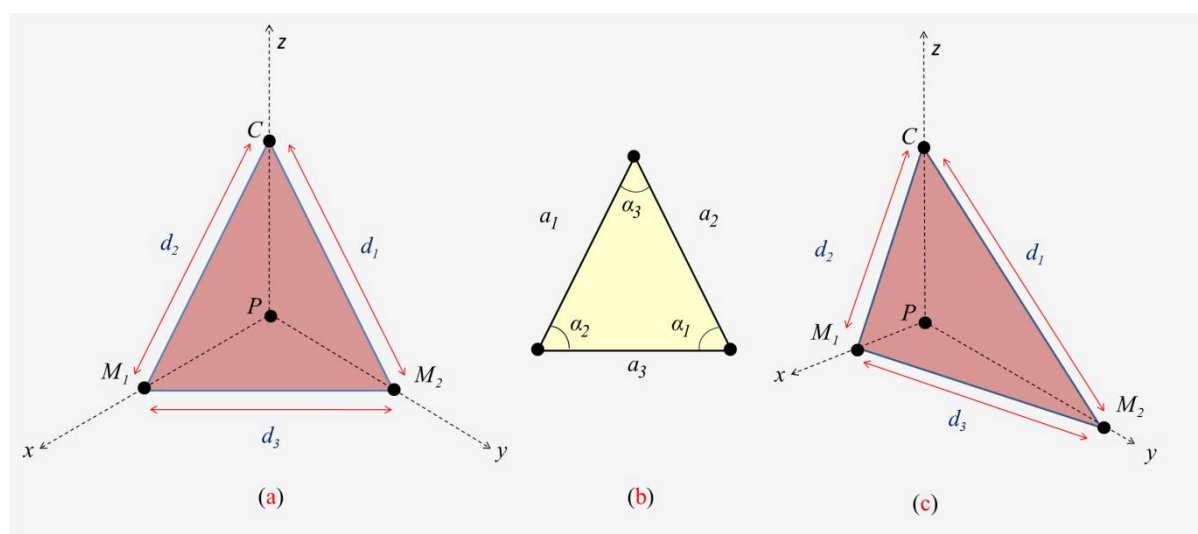
Conforme apontaram Castro (2014), Borges (2005), Cunha (2009) e Paschoal (2001), a forma como foi estabelecida a industrialização em Goiás, ou seja, através da renúncia fiscal, por parte do Estado, possibilitou uma diversificação da atividade econômica industrial. Nesse aspecto, o DAIA se porta como um distrito diversificado e, ao mesmo tempo, especializado, devido ao seu processo evolutivo continuado. Conforme Lopes (2001), a análise respaldada em ferramentas metodológicas, adaptadas a estruturas de corte homogêneo, tal como se observa no arcabouço da ciência regional, revela-se de difícil aplicação em casos de estruturas heterogêneas, o que dificulta ainda mais o ajuste do DAIA a um único modelo teórico.

Ainda assim, é possível se fazer a interpretação parcial da localização industrial, com base em formulações teóricas consagradas da literatura econômica, no sentido de confirmar os fatores de localização e de crescimento, os quais compõe o conjunto de interesses aqui. Em casos em que ocorre queda do rendimento na agricultura, conforme se observa em Anápolis, a industrialização torna-se a alternativa para manter o nível de crescimento, tendo em vista a sua capacidade de elevação de renda e, por conseguinte, do consumo (NORTH, 1955). Assim sendo, a utilização da teoria da localização da indústria é fundamental para se entender o processo observado em Anápolis, sobretudo por esse histórico de formação e expansão de suas atividades, tendo a localização como elemento central.

2.4 Os triângulos locacionais e as relações de equilíbrio na atividade industrial

No conjunto de preocupações estabelecidas pelo modelo proposto por Weber (1929), a questão envolvendo os custos com transporte, custos com mão de obra e o coeficiente da renda econômica, transitam como sendo fatores locacionais prioritários. Por conseguinte, o autor considerou a proximidade com as fontes de matérias-primas, assim como as questões climáticas, como preocupações secundárias. No campo da aplicação, a teoria da localização industrial reproduz a ideia de equilíbrio geral, através da determinação do ponto de custo mínimo da produção, orientada exclusivamente pelo transporte (FERREIRA, 1989). Nesse caso o triângulo indicará o equilíbrio de custos no ponto de inflexão (P) (ver figura 18).

Figura 18 – Triângulo locacional e triângulo de peso



Fonte: Elaboração própria, adaptado do modelo de Weber 1909 in Haddad (1989).

Na formulação de seu triângulo locacional, os depósitos de matérias-primas, que são representados pelas variáveis M_1 e M_2 , se distinguem pelo grau de vantagem presentes em cada um. Juntamente com o mercado consumidor, representado por C , esses depósitos irão contrabalancear as vantagens de localização da indústria no ponto onde os custos com transporte, representado por P , são menores. A distância entre as fontes de matérias-primas (M_1 e M_2), o mercado consumidor (C) e a localização da indústria (P) é fornecida com as variáveis (d_1 , d_2 e d_3), as quais serão limitadas pelos vértices x , y e z , que partem do mesmo ponto (P), significando a distância sobre a qual se justifica a localização da indústria.

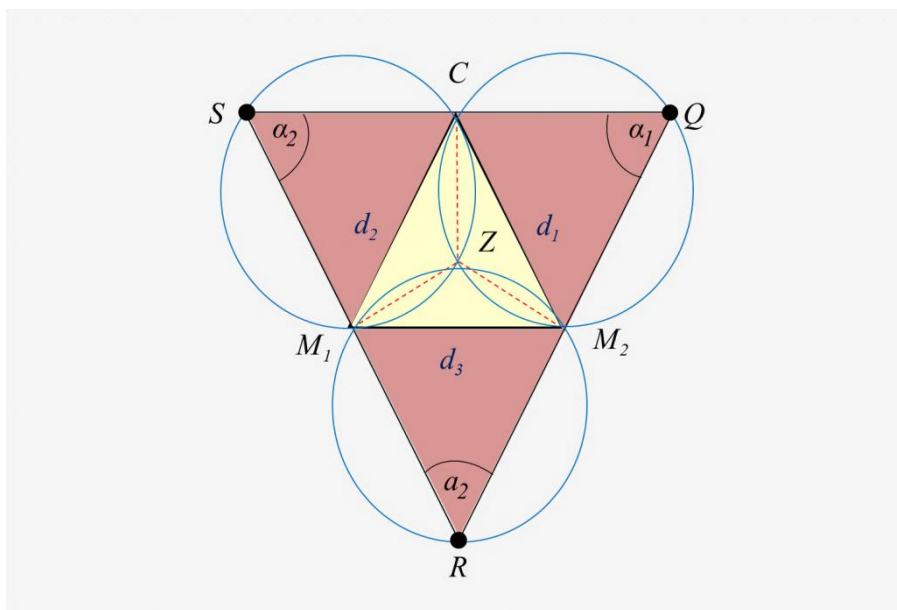
No triângulo (a) da figura 18, observa-se uma distância equânime entre a indústria (P) e as fontes de matérias-primas (M_1 e M_2), enquanto que no triângulo (c) há uma proximidade maior entre a indústria (P) e a fonte (M_1), significando que essa teria uma importância maior dentro das pretensões do empreendimento. Por último, o cálculo para se chegar ao custo com transportes implicará na multiplicação do peso de cada mercadoria expedida pela distância percorrida até o consumidor final, cujo resultado é referenciado pelo triângulo de peso.

Conforme Weber (1929), o modelo triangular requer um tipo de produto que faça uso de duas matérias-primas distintas, representadas pelos depósitos (M_1 e M_2). Embora ele não tenha esboçado um exemplo prático para ilustrar a operacionalidade do triângulo, pode-se usar uma alegoria avulsa de uma fábrica de painéis, que tem como matéria-prima principal o minério de ferro usado para fabricá-las e, de forma secundária, a madeira utilizada para a fabricação dos cabos das mesmas. Estando o mercado consumidor localizado em determinado ponto, entre esses dois depósitos de matérias-primas (ferro e madeira), logo o ponto ótimo de localização será definido com base no grau de importância entre M_1 (ferro) e M_2 (madeira).

Nesse caso, não é difícil prever o grau de relevância do depósito de ferro, dado à sua incapacidade de renovação e à sua escassez. Desse modo, o depósito de ferro exercerá maior força de atração sobre a atividade econômica em decorrência de suas especificidades naturais, conforme citado anteriormente, e pelas razões operacionais, a exemplo do peso dessa matéria-prima, que poderá influenciar no custo de seu transporte, tendo em vista que esse custo é representado pela função “peso físico” (FERREIRA, 1989).

Assim sendo, presume-se que a produção esteja localizada mais próxima das jazidas de minério do que das florestas, considerando a redução provocada pelo encurtamento da distância percorrida durante a sua obtenção. Para tanto, os triângulos de Weber pressupõe ubiquidades de matérias-primas (matérias-primas localizadas), impedindo que os depósitos de matérias-primas disponíveis exerçam influência sobre os custos, ainda que mantenha todas as demais variáveis em harmonia (ver figura 19).

Figura 19 – O equilíbrio pela combinação dos triângulos de peso



Fonte: Elaboração própria, adaptado de Richardson (1981).

Em casos em que as matérias-primas são localizadas, a formulação do triângulo não será equilátero, pois, a medida com que são situados os depósitos de matérias-primas com diferentes níveis de influência sobre a renda, os lados dos triângulos irão se contrair ou se expandir, conforme o exemplo do triângulo (c) da figura 18. Caso o distanciamento das florestas dificulte a utilização da madeira, o proprietário terá por opção a fabricação dos cabos das painéis com o próprio ferro, opção que não seria possível em uma situação inversa desse mesmo processo. Logo, o ponto ótimo de localização na figura 19 se situará em quaisquer das intersecções entre as circunferências dos triângulos de peso, haja vista que a equivalência de importância, entre as fontes de matérias-primas (M_1 e M_2) do modelo, é apenas ilustrativa.

O ponto ótimo de localização para o DAIA teve, como parâmetro, a centralidade que Anápolis possuía e a possibilidade de otimização do potencial da região, na qual a cidade se via integrada. Nesse caso, as variáveis (M_1 e M_2) correspondem a fluxos de oferta de mão de obra e de mercados potenciais, sendo que esse primeiro (mão de obra), não desempenha fator locacional no modelo weberiano. Ponsard (1983) considera que, por não conceber outros fatores, além dos custos de transporte, Alfred Weber não pôde avançar na formulação da localização do comércio, do crédito e do capital. Por conseguinte, devido ao lapso existente entre a sua teoria e a de Von Thünen, o autor direcionou seus esforços exclusivamente para o desenvolvimento de um modelo que, além de universalmente aplicável, distinguísse, sob todos os aspectos, do modelo voltado para localização da agricultura, garantindo assim a plena caracterização de um sistema autêntico para orientar a indústria.

Contudo, Ferreira (1989) aponta que, a formação do triângulo locacional, tendo como parâmetro as funções mercado (C) e fontes de matérias-primas (M_1 e M_2), não é fixa, haja vista que pode ser substituída pelo modelo formado apenas por mercados (C_1 , C_2 e C_3) ou entroncamentos de redes de transporte (A ; B). Essa terceira formulação é também viável na análise da localização de Anápolis, uma vez que, a cidade conecta-se às regiões do Brasil através de várias rodovias federais e estaduais (153, 414, 060, 560, 330 e 222), além de ligar os corredores modais das Ferrovias Norte-Sul e Centro-Atlântica (ver figura 20).

Figura 20 – Principais entroncamentos rodoviários, Anápolis, 2015



Fonte: Elaboração própria, imagens panorâmicas obtidas em: <https://i1.wp.com/portalcontexto.com>

Conforme Luz (2009), a evolução demográfica de Goiás é mais bem identificado pelas Regiões de Planejamento, Regiões Integradas de Desenvolvimento e Região Metropolitana de Goiânia, dado o potencial de atração presente. Em Anápolis, nota-se uma inclinação maior na curva de crescimento demográfico a partir da década de 1960, no entanto, nos períodos entre 1970/ 1980 e 1991/ 2015 a população aumentou em mais de cem mil habitantes. Esses dois

surtos demográficos contribuíram na abundante oferta de mão de obra, estabelecendo médias salariais para os diferentes setores da atividade industrial.

Conforme Ponsard (1983), ao longo do espaço temporal entre a produção da obra de Von Thünen (1826) e a de Alfred Weber (1909), predominou em toda a Europa, os estudos envolvendo a organização da atividade industrial, tendo como ponto de partida a oferta de mão de obra, enquanto fator de localização. Contemporâneo a isso, Marshall (1996) afirma que as primeiras indústrias da Europa Central se localizavam próximo às fontes de matérias-primas, pelo motivo destas serem de fundamental importância para a construção da estrutura industrial. Quando a fonte de determinada matéria-prima se encontrava muito distante, as vantagens eram obtidas com a redução de custos de outros fatores de produção. Não obstante, a oferta de mão de obra não era tida como fator isolado, capaz de atrair a atividade econômica para uma determinada localidade. Em casos em que a indústria é especializada, isto é, voltada a uma única atividade, destacavam-se as desvantagens para o empregador, em consequência do aumento dos salários e, respectivamente, do custo da mão de obra. (MARSHALL. 1996).

Portanto, a prioridade na análise de Marshall (1996) é lançada aos fatores econômicos de localização, uma vez que sua reflexão se dá em torno de uma indústria já estabelecida. O autor aceita os pressupostos da redução dos custos com transportes, conforme fez Weber (1929), entretanto, é enfático ao afirmar que a abertura de caminhos expande a atividade industrial para outras regiões, enfraquecendo as regiões pioneiras:

Mas, por outro lado, o barateamento constante, a rapidez e o conforto das viagens pelo exterior estão induzindo os seus homens de negócios e operários especializados a servirem de pioneiros às indústrias de outros países, auxiliando-as a produzir as mercadorias que estavam habituados a adquirir da Inglaterra. Mecânicos ingleses ensinaram a mecânicos de quase todas as partes do mundo a utilizar as máquinas inglesas, e mesmo a fabricar máquinas semelhantes, e os mineiros ingleses abriram minas que contribuíram para diminuir a procura de muitos produtos ingleses (MARSHALL, 1996, p. 323).

Essa tese parece sondar parte de um caráter nacionalista, supostamente presente no pensamento de Alfred Marshall. Não obstante, ela fornece uma hipótese importante sobre a redução da atividade agrícola em função do aumento das atividades industriais, tal qual o modelo histórico das cidades inglesas por ele estudadas. Obviamente que o exemplo referido não pode ser aplicado, de forma desassociada, do contexto histórico que cada caso apresenta. No entanto, a hipótese marshalliana da migração de população, do campo para a cidade, e da consequente diminuição da atividade agrícola é altamente rica em detalhes. Para esse autor, a redução no campo não decorre somente como efeito da industrialização, mas também, pelo

desenvolvimento de outros setores, os quais são assegurados pelos recursos provenientes da agricultura. Entre esses setores recebem destaques “os serviços públicos, central e locais, o ensino de todos os graus, serviços médicos, música, teatro e outros divertimentos, além da mineração, da construção e das ocupações ligadas ao transporte por estradas de ferro e de rodagem” (MARSHALL, 1996, p. 324-325).

Cunha (2009) observa que, além das alterações, ocorridas nas formas de produção, a especialização das atividades produtivas de Anápolis havia condicionado a sua organização em pontos estratégicos do espaço intraurbano. Nessa perspectiva, Luz (2009) destaca que a especialização dinamizou os fluxos logísticos e expandiu a dinâmica para outras regiões da cidade, através da localização de empresas em áreas consideradas como vãos, dentro da escala produtiva interna, a exemplo da Ambev, localizada às margens da BR-060, na saída para Brasília e do frigorífico Frigoiás, às margens da BR-153. Observam-se ainda alguns casos atípicos, a exemplo do complexo Brejeiro (Produtos Alimentícios Orlândia S/A Comércio e Indústria), situado no Bairro Jundiáí, e do Laboratório Fresenius Kabi (Novafarma Indústria Farmacêutica), no Bairro Cidade Jardim, ambos deslocados do DAIA (ver figura 21).

Figura 21 – Unidades produtivas deslocadas do DAIA (Brejeiro; Novafarma), Anápolis, 2020



Fonte: Santana, Marcelino de Carvalho, 2020.

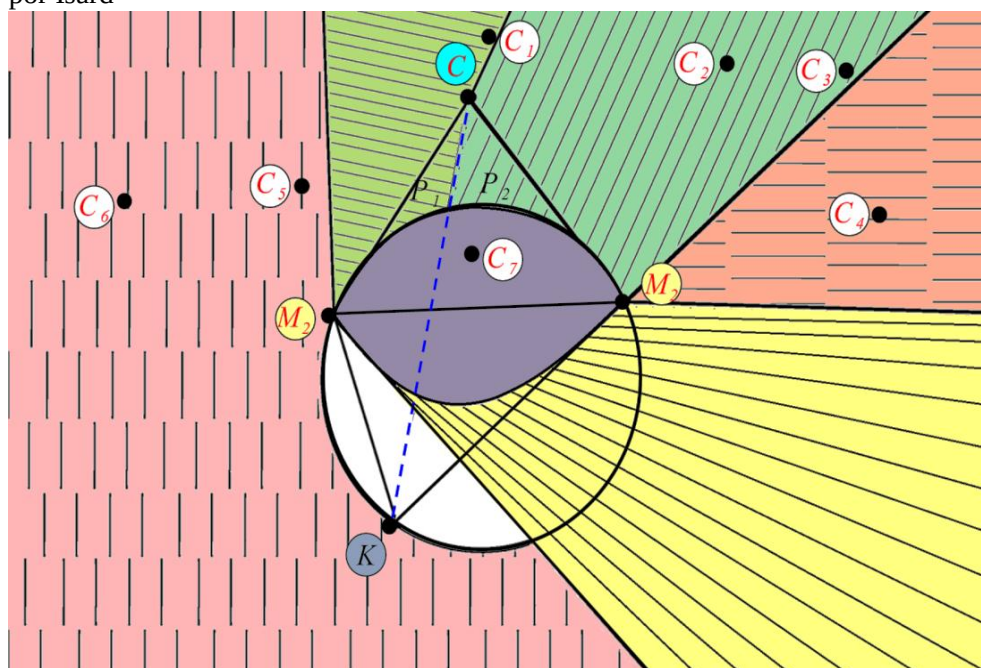
Embora a permanência dessas empresas, fora das dependências do DAIA, encontre justificativas internas e particulares, a teoria econômica também é capaz de explicá-la através da análise dos custos de transferência que, em muitos casos, podem ser tão elevados, ao ponto

de colocar em risco o patrimônio, o que faz com que os proprietários decidam por permanecer nos respectivos locais. De acordo com Richardson (1981), é preciso uma situação de mercado plenamente favorável para que os retornos compensem os custos de transferência de uma determinada empresa para uma localidade mais adequada. Além disso, em muitos casos, a transferência pode significar a restrição de mão de obra e a provável elevação dos salários.

De modo geral, as médias salariais na indústria farmacêutica são decorrentes da própria especialização e da abundante oferta de mão de obra. Desse modo, quanto mais entrelaçados se tornam os fluxos, maiores serão as possibilidades de padronização dos custos de transporte. Dos vários processos de transformações de infraestrutura, ocorridos em Goiás e, por conseguinte, em Anápolis, todos tiveram inquestionável contribuição para o crescimento da cidade. Apesar disso, tais transformações não foram suficientes em legar ao município um maior comando centralizador e uma interdependência regional, tendo em vista a ausência de uma cultura tecnológica particular (DINIZ; CROCCO, 2006).

Contudo, no âmbito econômico, essas transformações ampliaram os mercados para o município. Essa ampliação possibilita a diversificação da análise de seu espaço, permitindo a inserção de outros modelos que ilustrem, de forma didática, a dinâmica econômica regional. O espaço econômico da região de Anápolis se justapõe perfeitamente ao esquema de estrutura espacial, como uma área planejada dotada de inúmeros mercados. (ver figura 22).

Figura 22 – Esquema de estrutura espacial básica de Launhardt-Palander, utilizada por Isard



Fonte: elaboração própria, a partir de Haddad, (1989).

No esquema Launhardt/Palander (figura 22), o triângulo locacional aparece com o custo de transporte mínimo (P), definido através da alocação dos triângulos de peso e da utilização do método geométrico, o qual não será aqui comentado. A linha tracejada (azul) liga os pontos (C e K) que correspondem ao perímetro entre os triângulos de custo e de peso. Observa-se ainda a presença de vários mercados consumidores (C_n) que, devido à abundância, constituirão um mercado espacial permanente (áreas hachuradas). De modo que, uma parte desses mercados será abastecida pelas indústrias localizadas em M_1 , outra parte será servida pelas indústrias localizadas em M_2 , enquanto que as demais áreas se valerão das vantagens oferecidas pelos baixos custos de transporte, fixados entre a área roxa formada pelos dois arcos que conectam os espaços econômicos industriais (M_1 e M_2) (FERREIRA, 1989).

Além disso, o esquema somente se contrapõe à realidade locacional de Anápolis no que diz respeito à presença de indústrias puntiformes. Diferente disso, a atividade industrial local encontra-se, de modo geral, concentrada no DAIA. Contudo, o modelo demonstra que a formação de vários fluxos (áreas hachuradas) institui um mercado permanente, pelo fato dos custos de transporte sofrerem pouca variação, estabelecendo assim uma média desses custos. Por outro lado, a presença desses mercados, que, no caso de Anápolis, são constituídos pelo arranjo logístico, o qual integra diferentes atividades econômicas, pode explicar a força de seu setor terciário, tanto na formação da renda como na oferta de emprego.

A questão logística em Anápolis, assim como nos demais casos de cidades localizadas em regiões privilegiadas, compõe um item do desenvolvimento metodológico do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). Atualmente, o modal ferroviário é considerado como um importante instrumento na solução de problemas apontados nos chamados “pontos críticos” do sistema logístico brasileiro. Não obstante, grande parte dessa malha ferroviária encontra-se administrada pela iniciativa privada, cabendo ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) a construção dos ramais nas capitais e em cidades de porte superior, no intuito de se suprimir esses pontos críticos (BRASIL, 2007).

Igualmente, o custo de transporte encontra-se na pauta das transformações, pelas quais a atividade econômica da cidade de Anápolis tem passado. Tais transformações podem alterar completamente a dinâmica produtiva regional, estabelecendo um novo patamar econômico para o município, principalmente, no que diz respeito às variáveis envolvidas. O assunto envolvendo o custo de transporte será mantido no próximo capítulo, cujo objetivo é entender a forma como se organiza a logística interna do DAIA e da cidade de Anápolis de modo geral.

3. ESTRUTURA LOGÍSTICA E DINÂMICA ECONÔMICA EM ANÁPOLIS

A interpretação mais trivial que se faz do conceito de “logística” refere-se ao domínio sobre os recursos e as informações necessárias para melhor executar as atividades de uma organização qualquer. O termo apresenta vínculo com seu significado antigo, isto é, “cálculo lógico” ou “lógica matemática”, trazendo ao prefixo *logos* o significado de “razão” ou de “fundamento inicial” (ABBAGNANO, 2007). Neste sentido, a logística é a capacidade de se imprimir uma organização racional capaz de produzir resultados altamente satisfatórios. Por conseguinte, o conceito de “dinâmica”, que aparece logo na sequência, traz o significado de “movimento”, que, no contexto aqui pretendido, se relaciona com os caminhos e mercados, os quais foram sendo estabelecidos ao longo da formação de Anápolis.

Evidentemente que esses caminhos perpassam o sentido literal da palavra, remetendo ao conjunto de relações estabelecidas entre Anápolis e os demais elementos que compõem o seu arranjo econômico. Não obstante, ambos os termos (logística e dinâmica), podem ser pensados como o resultado adquirido do passado histórico e das condições materiais, isto é, o fundamento onde cada termo se ampara. De acordo com Ponsard (1983), na definição de cidade, formulada pelo geógrafo Walter Christaller (1893-1969), o elemento dinâmico é tido como fator fundante, onde a cidade aparece como escoadouro da produção rural. Tal definição apresenta certa similaridade com a realidade de Anápolis, até certo momento. Contudo, o fato de a dinâmica da cidade estar diretamente vinculada à localização, possibilita a alternância em suas funções, as quais evoluíram de acordo com o contexto histórico e social de cada período.

Conforme visto antes, desde a década de 1970, a cidade de Anápolis tem passado por alterações e mudanças em infraestrutura, que visam potencializá-la logística e dinamicamente. Ao longo do primeiro capítulo, buscou-se demonstrar que tal potencial acompanha a formação histórico-econômica do município, sendo endossado pela expansão de seus mercados, através, principalmente, da abertura de novos fluxos de escoamento. No entanto, as transformações registradas, a partir do advento do Distrito Agroindustrial de Anápolis, ocorreram de forma mais intensa do que as que foram registradas nas primeiras etapas de formação. Nesse sentido, o objetivo principal desse capítulo é avaliar, com base no arcabouço teórico, anteriormente desenvolvido, e os dados disponíveis, o papel das instituições e as ações formuladas para a promoção do crescimento da cidade ao longo da segunda metade do século XX.

3.1 A segunda expansiva do terciário e a Região Geográfica Imediata de Anápolis

Com base no quadro econômico nacional dos anos 1970, pode-se dizer que a implantação do Distrito Agroindustrial de Anápolis se deu em um dos mais críticos episódios da economia brasileira, ou seja, a crise do desenvolvimentismo, seguida pela década perdida. O Brasil “pós-1960” delongou, persistentemente, o Processo de Substituição de Importações (PSI), atitude essa que conduzia o país a uma intensa distorção (BRESSER-PEREIRA, 2009). De acordo com Tavares (1978), no que diz respeito ao funcionamento da economia brasileira, no auge do PSI, o modelo produziu uma modernização operativa, uma diversificação de instrumentos financeiros e certo grau de especialização de funções, o que possibilitou maior fluidez e melhor funcionamento dos mercados monetário e creditício pelas regiões do país.

É de fundamental importância apontar essas transformações no setor financeiro, tendo em vista que foi nesse período que se inaugurou no Brasil um regime de inflação controlada, substituindo o endividamento externo ligado aos problemas de balanço de pagamentos. Esse processo possibilitou uma expansão do financiamento e da liquidez, de forma apartada de sua fonte originária de expansão primária dos meios de pagamentos (TAVARES, 1978). Essa vinculação com o quadro econômico nacional auxilia na compreensão conjuntural do contexto em que se deram as ações do estado de Goiás na década de 1970 e os fatores (endógenos e exógenos) que alteraram os encaminhamentos que haviam sido definidos naquele momento.

Na interpretação de Furtado (1992), as conquistas alcançadas com o processo de acumulação no Brasil, ao longo do século XX, foram rapidamente destruídas a partir de tais transformações do setor financeiro. A esse processo destrutivo inclui-se o esvaziamento dos ambientes de decisão da economia nacional, a perda de controle sobre os preços, frente ao mercado que se abriu completamente, e o aprofundamento radical dos padrões de consumo, incompatíveis com a condição subdesenvolvida, característico do estrangulamento brasileiro.

O rápido crescimento da economia brasileira entre os anos 30 e 60 apoiou-se em boa medida em transferências inter-regionais de recursos e em concentração social de renda facilitada pela mobilidade geográfica da população. Se houvesse obstáculos institucionais à mobilidade da mão de obra, os salários reais ter-se-iam elevado de forma bem mais acentuada nas regiões em rápida industrialização do sul do país. Nesse caso, o crescimento global da economia teria sido menor, e a urbanização, menos intensa (FURTADO, 1992, p. 31).

O Brasil havia se tornado a “sociedade dos serviços”, ou seja, uma miscelânea de elevada taxa de desemprego com uma parcela expressiva de população trabalhando em tempo

parcial e de forma precária. Foi nesse contexto, denominado por alguns autores como “crise do desenvolvimentismo”, que o Estado de Goiás imprimiu suas políticas de industrialização, cujos níveis salariais, de consumo e integração socioeconômica permaneceram baixos, em relação à realidade observada nos centros dinâmicos do país. Do mesmo modo, a entrada maciça de capital externo deteve total influência nesse processo, haja vista que o crescimento regido pela abertura externa destituiu o conceito de “produtividade social”, empobrecendo significativamente o estudo sobre o desenvolvimento das regiões (FURTADO, 1992).

Conforme Bresser-Pereira (2009), essa fase da economia brasileira, denominada por ele de “novo desenvolvimentismo”, orienta o seu crescimento pelas exportações. Obviamente que o aumento de exportações dependerá da evolução das formas de produção, isto é, da expansão da industrialização pelas décadas recentes, a qual ocorre de maneira distinta da que se registrou no Brasil, especialmente, durante os anos 1950 (PACHECO, 1998). Trata-se, portanto, de um desenvolvimentismo diferente do que se havia praticado entre as décadas de 1930 e 1960, o qual depositava parte de sua confiança no mercado, além do Estado, enquanto instituição capaz de coordenar o sistema econômico.

O início dos anos 2000 foi assinalado pelo rompimento com a ortodoxia convencional e pela ênfase à inserção da economia brasileira no mercado global, como forma de tentar reverter a problemática do desenvolvimento desigual nas regiões do país. Não obstante, essa pauta “novo-desenvolvimentista” estabelecia o seu limite de confiança no mercado, em prol da presença do Estado nas ações de planejamento, atuando como principal ator social na promoção de uma política nacional de desenvolvimento regional (BACELAR, 1999).

É nesse período que se redescobre o papel do espaço geográfico na abordagem, assim como a importância das regiões no processo de expansão da economia nacional. Entre 1970 e 1990, o estado de Goiás passa a ocupar uma posição de destaque, tendo em vista que se trata da unidade federativa que, proporcionalmente, mais elevou sua participação na formação do PIB nacional total de 1,5% para 2,0% (IBGE, 2019), considerado período de transição do velho para o novo desenvolvimentismo (BRESSER-PEREIRA, 2009). Conforme Pacheco (1998), tais alterações, incididas durante a chamada “desconcentração produtiva”, tiveram sua importância em definir o perfil e a inserção da economia brasileira ao contexto internacional, a qual se deu em nível elevado de dependência, decorrente do ajuste externo e das condições impostas pelo Fundo Monetário Internacional, a partir da abertura econômica dos anos 1990.

Praticamente, as regiões de Goiás com o melhor histórico de desempenho são as que, ao longo dos últimos anos, sofreram intensas transformações em infraestrutura e que tiveram expressiva inserção nos mercados constituídos a partir dessa abertura. Recebe destaque nesse

processo o eixo formado por Anápolis e Goiânia, além dos municípios de Catalão, Rio Verde e alguns do Entorno do Distrito Federal, considerando o índice de crescimento e participação do PIB total e *per capita*, além de outros indicadores socioeconômicos (GOIÁS, 2012).

Além de ocupar o segundo lugar no *ranking* dos municípios do estado de Goiás com maior PIB, Anápolis também vem intensificando a sua capacidade de polarização, com ênfase para as variáveis “emprego” e “investimento”. A preponderância do município é mensurada pelo alcance dos mercados regionais, que abrange 75% do território brasileiro. Ao lado de Catalão, Goiânia, Itumbiara, Jataí e Rio Verde e alguns municípios do Entorno do Distrito Federal, a cidade tem se mostrado possuidora de ampla capacidade de terciarização⁶⁴ da atividade econômica (GOIÁS, 2011). Ao longo de suas transformações, observa-se que os pontos mais expressivos de expansão demográfica acompanharam duas importantes alterações no perfil econômico do município, a saber, a criação do DAIA, na década de 1970, e a sua especialização como polo farmacêutico, a partir da década de 1990 (CUNHA, 2009).

De acordo com Estevam (1998), durante grande parte do século XX, a dinâmica estabelecida nas regiões de Goiás se viu completamente inalterada. Tal quadro somente pôde ser alterado no final do século XX com a inserção de Goiás no processo de intensificação das relações econômicas brasileiras e com o mercado financeiro internacional. Desse modo, as heterogeneidades que se observam nas regiões do estado correspondem, em muitos casos, ao nível em que se deram essas interações, sendo, de modo geral, mais intensas sobre a metade sul do que sobre a metade norte. Essas heterogeneidades podem ser estudadas com base na teoria da localização, ou mesmo, inseridas em temáticas interdisciplinares, as quais incluam, em seu escopo, a teoria regional do crescimento econômico e a Nova Geografia Econômica.

Por sua vez, os modelos propostos são úteis como recursos didáticos e métodos, com os quais, torna-se crível estabelecer os fatores de aglomeração espacial e a formação daquilo que se conhece como as “hierarquias dos lugares”. Se por um lado os modelos propostos na abordagem da economia regional e urbana revelam-se limitados, não apresentando soluções para problemas de natureza teórica, por outro lado, as respostas formuladas pela Nova Geografia Econômica são circunstanciais, dada as constantes alterações no espaço geográfico. Segundo Lemos (2006), a região constitui a materialização do desenvolvimento desigual e o

⁶⁴ O Índice de Terciarização (IT) calcula a capacidade que uma determinada localidade tem de potencializar o conjunto das atividades econômicas de uma região pelos serviços ofertados. A tese se pauta na hipótese do geógrafo Walter Christaller (1893-1969) acerca dos “bens centrais” ou mesmo os fatores de produção imóveis. O termo “terciarização” faz referência ao terceiro setor que, através dos serviços é capaz de atender à demanda do conjunto das atividades produtivas de toda a região. Ver: GOIÁS, 2011.

grande desafio dos estudos atuais é formular interpretações que expliquem, de forma objetiva, as causas das concentrações e repulsões econômicas.

A abordagem da formação econômica de Anápolis, pelo viés da teoria da localização, é também uma possibilidade de mostrar que o fator natural ou histórico, por si só, não explica o desempenho de uma determinada região, uma vez que, estudos revelam alterações sobre as regiões de Goiás, as quais se deram com maior potência a partir da segunda metade do século XX (GOIÁS, 2012). Partindo de Catalão até Anápolis, pelo antigo trajeto da estrada de ferro, observa-se que somente essas duas cidades mantiveram níveis relativos de crescimento, ao passo que as demais se firmaram como economias intermediárias, a exceção de Vianópolis, considerada estagnada nessa avaliação. Em contrapartida, o Sudoeste reúne, atualmente, um grande número de municípios com economias de elevado porte, com destaque para Rio Verde e Jataí, que são grandes unidades produtoras de alimento do estado de Goiás e do Brasil.

Borges (2005) traz uma contribuição adicional ao considerar, como subordinação, a relação da economia goiana com o Sudeste brasileiro. Para ele, não se tratava apenas de uma especificidade agrícola, mas de relação de dependência comercial, na qual o estado de Goiás figurava como fornecedor de gêneros primários ao Sudeste, ao passo que consumia produtos manufaturados dessa região. Essa análise, acerca das relações de subordinação, estabelecidas pela divisão regional do trabalho, é mais complexa do que aparenta, à medida que considera os mecanismos, utilizados por algumas regiões, para destinar seus excedentes agrícolas em favor da industrialização, tendo em vista que, ao longo desse processo, muitas regiões sequer conseguiram acumular excedentes para evoluir suas estruturas primárias.

No Brasil, o processo de industrialização esteve colocado em dois sustentáculos, sendo o primeiro deles representado pela expansão das exportações e o segundo pela substituição de importações (CARDOSO DE MELLO, 1991). Logo, a desarticulação dos mercados mundiais, devido aos desacordos diplomáticos, produzidos com a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), disseminou uma falsa sensação de equanimidade de condições, frente à disputa pela hegemonia mundial. Não obstante, ao reconhecer a sua vulnerabilidade, diante das flutuações de preços no mercado internacional, a economia brasileira voltou-se, de forma veemente, ao modelo de desenvolvimento “para dentro”, valendo-se das faixas de demanda interna, outrora atendidas pelas importações (TAVARES, 1978).

Os efeitos causados pelo modelo de crescimento para dentro, se fizeram sentir em Goiás ao instituir fluxos de escoamento de produtos primários, destinados a abastecer o Sudeste, e não no sentido de atrair, de imediato, a indústria para os seus espaços. Além disso, já foi dito que a extensão da ferrovia em Goiás foi pouco objetiva, perpetrada por inúmeros

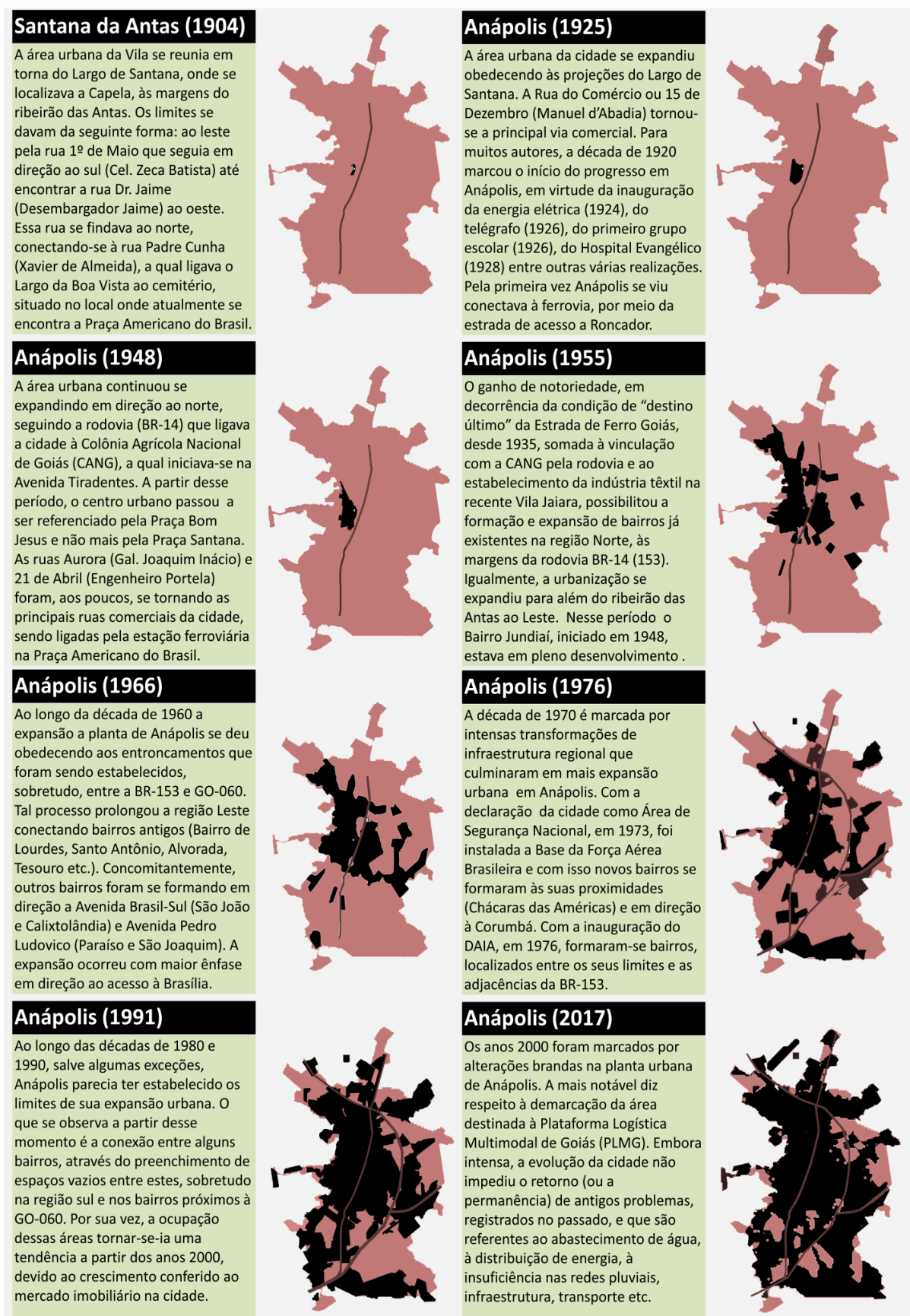
casos de corrupção e má administração, os quais atrasaram o projeto e impossibilitaram um melhor aproveitamento do desempenho da cafeicultura pelas regiões produtoras do estado.

Em meio ao contexto de perda de vitalidade, ocorrido na região Sul, em decorrência da má vontade das autoridades para com o incremento do sistema ferroviário, aqui assinalada, Anápolis se sobressai com um caso virtuoso de crescimento, tendo em vista que conseguiu evoluir sua atividade econômica tempos antes de ser alcançada pelos trilhos. O excedente da ferrovia, assim como o seu multiplicador, foi posteriormente somado à condição locacional do município, isto é, entre a capital Goiânia e a Colônia Agrícola Nacional de Goiás. Essa condição possibilitou que a economia do município mantivesse seu ritmo de crescimento, mesmo diante dos efeitos negativos, produzidos com a queda dos preços do café, em âmbito nacional, e pela paulatina perda de dinamismo da ferrovia por entre as décadas seguintes. Com o fim da CANG, em meados da década de 1950, o arranjo comercial com Goiânia se fortaleceu e se estendeu em direção aos mercados inaugurados com a construção de Brasília.

A expansão radical do comércio anapolino, durante esse período, pode ser constatada através do rico material literário, documental, iconográfico e jornalístico disponível, assim como pelos dados estatísticos de expansão demográfica e urbana reconstituídos para o período. Por sua vez, essa expansão se fez acompanhada por uma progressiva redução da atividade agrícola, ocasionada em função de diferentes fatores, aqui já relacionados, como a fragmentação territorial, a queda no preço de alguns produtos primários, a reordenação da agricultura, influenciada pela CANG, entre outros. Em contrapartida, as atividades industriais, para o mesmo período, não apresentaram expansão contundente, a ponto de contrabalançar o *déficit* no setor primário. Esse fator, somado ao crescimento de Goiânia e Brasília, gerou certa inquietação nas autoridades locais, resultando na união de forças em favor da industrialização e das ações governamentais voltadas ao desenvolvimento regional.

As primeiras atividades industriais registradas em Anápolis relacionavam-se com a agricultura e detinha pouco ou nenhum valor agregado. Tratava-se de casas rudimentares de processamento de gêneros agropecuários, como alambiques, curtumes, olarias, charqueadas, pequenos engenhos, os quais eram designados a atender as demandas locais. Dessa forma, é improvável que tenha havido uma transferência consistente de capital da agricultura, dominada pelas famílias tradicionais, para a indústria. Para tanto, é apropriada, no caso de Anápolis, a tese da industrialização intencionalmente promovida, onde o Estado, representado pelas diferentes esferas, através de sua política de industrialização, se mostrou eficaz em alterar o perfil e a dinâmica do município e região, configurando e definindo os limites de seu espaço intraurbano (CUNHA, 2009) (ver figura 23).

Figura 23 – Evolução do espaço intraurbano de Anápolis, 1904-2017



Fonte: Elaboração própria, adaptado de Polonial (1995); Cunha (2009); Luz (2009); Borges (2011) e Prefeitura Municipal – Plano Diretor de Anápolis (2019).

Conforme Suzigan (1986), desde a origem da indústria no Brasil, a ação do Estado se fez presente, atuando através de diferentes mecanismos, entre os quais recebe destaque a proteção aduaneira, direcionada ao produtor interno como forma de incentivar a indústria nacional. Posteriormente, os mecanismos alternaram entre empréstimos, garantia de retorno sobre o capital investido, isenção de direitos sobre importação de matérias-primas, máquinas e equipamentos, redução dos fretes nas ferrovias e modais de navegação de propriedade do governo entre outros (SUZIGAN, 1986).

Em Goiás, o mecanismo mais utilizado tem sido os de incentivos fiscais, instituídos a partir das políticas de industrialização e fundamentados na isenção de diferentes impostos. Todavia, ainda que considerada um fator atrativo, a isenção também não explica, em sua integridade, o motivo pelos quais algumas empresas optam por se instalar em Anápolis e não em outro dos nove municípios similares, localizados a menos de 100 km da capital. Igualmente, esse mecanismo não é determinante para se afirmar que a rentabilidade das atividades industriais esteja vinculada, de maneira isolada, a esse fator, em vez disso, consideram-se, os incentivos, um agente fundamental nesse processo.

Para Weber (1929), o método mais apropriado para se contabilizar a lucratividade de uma determinada empresa, respaldada pela localização, constitui-se primeiramente da análise dos custos de transporte. Nesse aspecto, o peso das encomendas e a distância percorrida pela ferrovia, principal sistema de transporte operante no contexto de sua obra, correspondem a uma das variáveis básicas de suas equações. Essa característica weberiana é peculiar à abordagem neoclássica, a qual aspirava por um equilíbrio geral inspirado nos modelos “walrasiano” ou “paretiano”⁶⁵. No que diz respeito ao aspecto metodológico, tais modelos não levam em consideração a heterogeneidades de alguns setores da atividade econômica. Não obstante, os mesmos consideram a alocação de fatores produtivos, a taxa média salarial, os custos de produção como sendo “constantes” na formulação (PERROUX, 1981).

A simples observação da localização geográfica de Anápolis, assim como o seu papel, enquanto ator social do desenvolvimento regional, já seria suficiente para dizer que a cidade oferece um “ponto ótimo” para a localização de empreendimentos econômicos ligados, principalmente, à logística. No entanto, questões mais profundas são colocadas na análise acerca da localização, considerando que a sua importância não é reconhecida de forma desarticulada do circuito regional, mas como resultado de um processo de relações construídas em um amplo espaço, contemporâneas à formação histórica. Desse modo, a

⁶⁵ Referente ao modelo criado pelo economista e sociólogo italiano Vilfredo Pareto (1848-1923).

cidade foi adquirindo, no decorrer desse processo, diferentes funções, diante da economia regional, as quais estiveram, em sua maior parte, associadas à sua localização espacial.

Lopes (2001) observa que a localização, assim como a aglomeração de fatores, quer sejam naturais ou humanos, condiciona o desenvolvimento de um lugar, ao passo que assenta a localização numa dinâmica retroalimentar. É como se ocorresse uma alteração nos recursos disponíveis em determinada localidade que alterasse a localização, naquilo que concerne às atividades desenvolvidas. Como exemplo disso, a localização de Anápolis é comentada, em seus primórdios, estando associada a recursos naturais (relevo, clima, fertilidade etc.), enquanto que na discussão atual essa referência desaparece, sendo substituída pelos mercados crescentes, pela oferta de mão de obra e, mais recentemente, pelo dinamismo logístico.

Para tanto, o que se pretende aqui é demonstrar a relação da localização no processo de formação do produto social e do crescimento do município. Embora a posição geográfica de Anápolis seja uma condição natural constante, as relações se alteraram de acordo com os diferentes contextos vivenciados pelo município, ao longo de sua história. Portanto, entende-se que “pela sua localização geográfica, a cidade adquiriu vitalidade intensa nas suas funções locais e regionais, o que se apreende ao penetrar no seu passado em busca dos fatores que condicionaram o seu progresso” (FRANÇA, 1974, p.635).

Numa análise comum, pode-se dizer que, entre os efeitos notados desse conjunto de transformações, sobressaltam-se as modificações que se deram, de forma mais proeminente, por entre as décadas de 1950 a 1970. Tais transformações estiveram relacionadas à alteração do perfil econômico, à elevação acentuada do contingente populacional e à expansão urbana. Assim, pode se dizer que, em um espaço de pouco mais de duas décadas, as transformações em Anápolis se deram de forma mais incisiva do que em todo o período anterior.

Nesse sentido, a alteração do perfil econômico do município esteve, primeiramente, relacionada à expansão do comércio, e, posteriormente, ao desenvolvimento do setor de serviços. A partir da década de 1980, o DAIA não apenas incrementaria a economia, pelo seu alto valor adicionado, como também inauguraria uma nova dinâmica entre a indústria, o setor terciário, numa relação justaposta, a qual permanece como principal fator de crescimento econômico da cidade. França (1974) havia mostrado um acréscimo no dinamismo do setor terciário, ainda na década de 1950, quando o raio de influência regional de Anápolis atingiu dezenas de municípios. Porém, foi a partir dos empreendimentos viabilizados com a criação do DAIA, que o município pôde se integrar aos mercados (nacional e internacional).

Luz (2009) mostrou que o raio de influência do município de Anápolis transpôs os limites de sua área efetiva de atuação. A configuração atual pressupõe que a reprodução do

espaço esteja assentada em sua estrutura organizacional, a qual se caracteriza pela interação entre os fixos e os fluxos. Soma-se a isso o passado histórico, o qual revela, já no século XIX, que a região de Antas mantinha relações entre agentes desmembrados e desconexos da influência de Vila Boa e Meia Ponte, expandindo, posteriormente, essas relações em direção à região de Goiânia (atual Região Metropolitana de Goiânia) e ao Entorno do Distrito Federal.

Originalmente, a Microrregião de Anápolis é formada por 20 municípios que se originaram do desmembramento de Goiás (Itaberaí) e de Pirenópolis (Jaraguá e Anápolis), antiga Meia Ponte, municípios que têm sua história ligada aos primórdios da formação política e administrativa de Goiás. E a partir desses dois municípios se configuram os territórios dos municípios de Jaraguá, Itaberaí e Anápolis, constituídos, ainda, no século XIX (LUZ, 2009, p. 196).

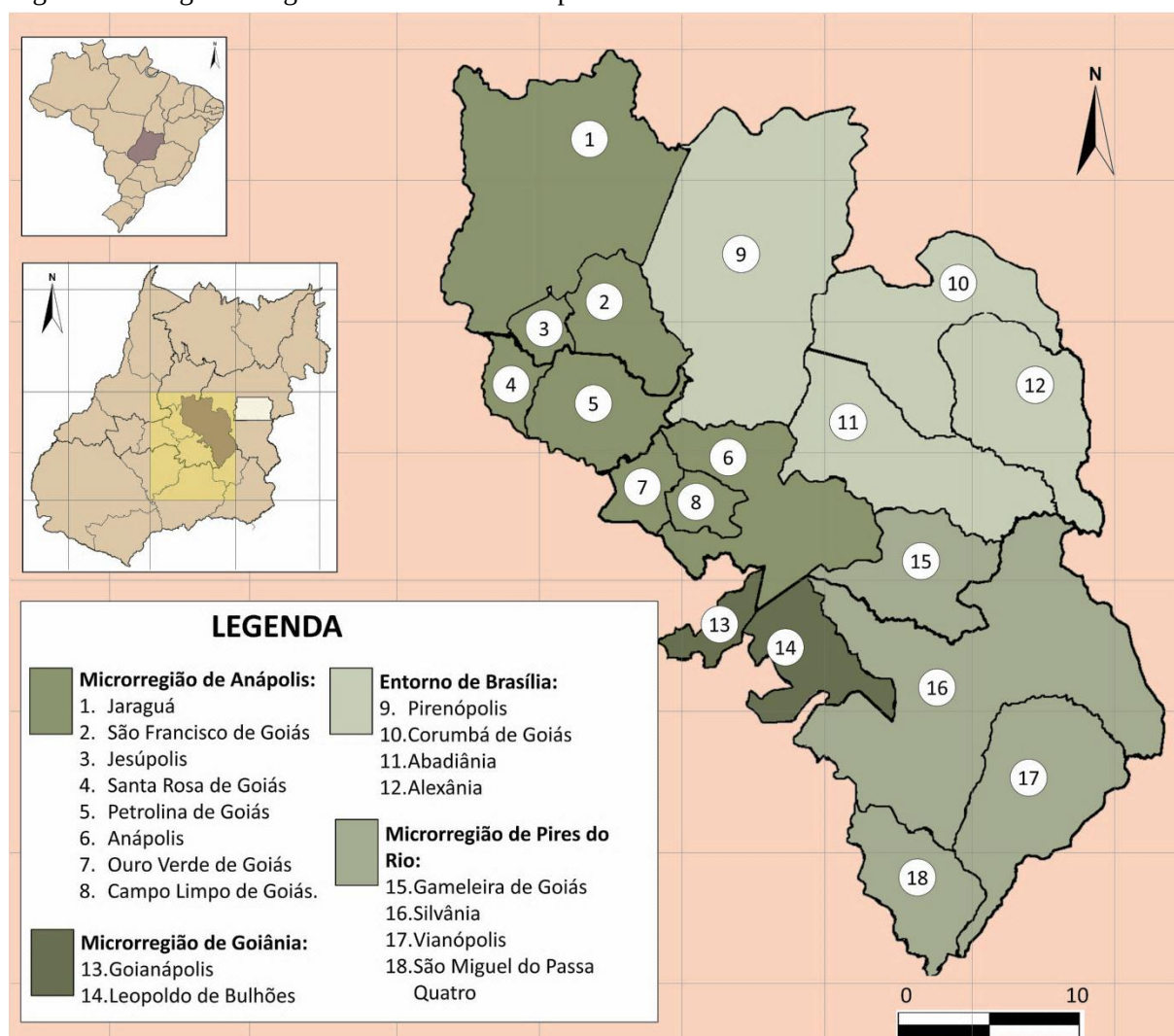
Em 2017 o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) estabeleceu a Região Geográfica Imediata de Anápolis, a qual compreende 18 municípios distribuídos em quatro microrregiões distintas: Microrregião de Anápolis; Microrregião de Goiânia; Entorno do Distrito Federal e Microrregião de Pires do Rio. Essa nova divisão geográfica regional obedece às transformações registradas no país, ao longo das últimas três décadas, e tem nas redes urbanas, estabelecidas ao longo desse processo, a sua principal referência (IBGE, 2017).

De acordo com Luz (2009), tanto as microrregiões (total de 18) como as regiões de planejamento de Goiás (total de 10) se articulam com as necessidades político-administrativas do Estado, como resultado das ações estratégicas e do acúmulo de informação sobre as áreas de intervenção. Para tanto, a regionalização obedece às alterações na dinâmica, ocorridas ao longo de um determinado período de mudanças, tanto nas estruturas como nas relações. De outro modo, a regionalização corresponde a “subdivisões impostas sobre o território e que refletem um determinado momento e contexto político-econômico” (LUZ, 2009, p. 149).

Nesse aspecto, a diferença entre as microrregiões e as regiões de planejamento é apenas técnica, sendo a primeira desenvolvida através das pesquisas do IBGE, enquanto que a segunda deriva das ações da Secretaria de Planejamento do Estado de Goiás (SEGPLAN/GO). A Região Geográfica Imediata de Anápolis, assim como as demais 509 regiões geográficas imediatas do Brasil, é orientada pela presença de centros urbanos próximos, eficazes em satisfazer necessidades imediatas das populações dos municípios envolvidos. Das variáveis avaliadas para consolidar essa subdivisão, Anápolis cumpre, para todas elas, o papel de centro de gravidade com destaque para a oferta de emprego, serviços de saúde e educação, serviços públicos, sobretudo, relacionados ao atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, do Ministério do Trabalho e judiciários em geral (BRASIL, 2017). Da Microrregião de

Anápolis somam-se oito municípios (Anápolis, Campo Limpo de Goiás, Jaraguá, Jesúpolis, Ouro Verde de Goiás, Petrolina de Goiás, Santa Rosa de Goiás e São Francisco de Goiás); da Microrregião de Goiânia são dois (Goianápolis e Leopoldo de Bulhões); do Entorno do Distrito Federal são quatro (Alexânia, Abadiânia, Corumbá de Goiás e Pirenópolis) e da Microrregião de Pires do Rio são quatro (Gameleira de Goiás, São Miguel do Passa Quatro, Silvânia e Vianópolis) (ver figura 24).

Figura 24 – Região Geográfica Imediata de Anápolis



Fonte: Elaboração própria, adaptado de IBGE (2017).

Os novos fluxos, constituídos através da ação do Estado e localizados no centro da configuração da Região Geográfica Imediata de Anápolis, revalorizam os fixos, reconhecidos como elementares ao desenvolvimento do município desde o seu princípio. Do mesmo modo, a constante evolução do espaço, ou mesmo, a interação entre os fluxos e os fixos expressam a

realidade geográfica e permite pensar o espaço como objeto de estudo (SANTOS, 2006). Dentro dessa perspectiva, pode-se dizer que a constante evolução dos fixos e dos fluxos cria necessidades de novos arranjos e de nova organização, conforme pode ser visto na formulação da Região Geográfica Imediata de Anápolis.

3.2 O crescimento ininterrupto de Anápolis na segunda metade do século XX: os preparativos para a indústria

De acordo com o IBGE (2018), o setor primário de Anápolis responde por menos de 1% da arrecadação total do município. Considerando que, durante os anos 1930 e 1940 a cidade se sagrou como o maior núcleo cafeeiro do Centro-Oeste, torna-se notável uma contração abrupta das atividades desse setor. Para tanto, a avaliação desse processo deve ser feita de forma conjunta, isto é, comparada ao comportamento dos demais setores, tendo em vista que um aumento desmedido de outros segmentos da atividade econômica pode alterar o grau de participação destes na composição da receita do município sem que, necessariamente, tenha ocorrido queda da atividade econômica de modo geral.

A leitura crua dos valores que compõem o produto social do município, por si só, não revela a natureza desse processo. Nesse aspecto, é imprescindível considerar as variáveis envolvidas (emprego, nível de renda, salário, tipos de serviços e bens produzidos etc.) em todos os setores envolvidos, ao passo que, se faz necessário um estudo de mercado no sentido de avaliar os rendimentos reais e nominais, conforme esses foram sendo estabelecidos. De uma forma mais simples, seria como dizer que, durante o auge da economia agrícola, a capacidade que tinha a agricultura de empregar, pagar salários e formar renda, era muito maior do que se observa atualmente. Por sua vez, isso não implicaria em dizer que a perda dessa capacidade significou a redução desse setor propriamente, mas, sim que essas variáveis migraram e alcançaram melhores resultados em outros setores da economia.

Numa definição comum, o crescimento, seja de um país, região ou cidade, pode ser definido como um aumento de seu produto social, de modo a satisfazer as necessidades da população em um determinado período, ou como a “expansão da produção real no quadro de um conjunto econômico” (FURTADO, 1983, p. 78). França (1974) denominou o crescimento de Anápolis, entre 1935 e 1950, de “progresso desequilibrado”, devido ao aumento da receita do município não ter sido acompanhada pela melhoria de determinados setores, sobretudo o energético. Desse modo, esse desequilíbrio, que se tornou característico do perfil econômico do município, se traduz pela disparidade entre o aumento da receita municipal e a demanda

criada pela expansão urbana e demográfica. Por sua vez, o setor terciário tem a diversidade como característica que inviabiliza uma análise mais objetiva acerca de seu desempenho. Outra particularidade diz respeito à ausência de dinamismo próprio, ou seja, trata-se de um setor dependente do desempenho dos demais setores (agricultura e/ou indústria), que, em regra, atua como escoadouro de mão de obra sem qualificação, não alocada nos processos de produção mais evoluídos (BARROS DE CASTRO; LESSA, 1974).

Quanto à transição, trata-se do processo histórico que transformou a cidade agrícola do passado, em um polo industrial do presente, fator que permite uma abordagem em diferentes níveis. A redução da agricultura, que se deu de forma paulatina, teve na fragmentação territorial, conduzida pelas emancipações dos antigos distritos, um importante (mas não único) determinante, tendo sido acompanhada pelo desenvolvimento do setor terciário que, por sua vez, constituiu-se como efeito desse primeiro processo. De fato, essa mudança não deu a Anápolis o *status* de cidade industrial, no sentido original do conceito, mas estabeleceu um perfil, cujos resultados das políticas industrializantes, repercutiram de forma profunda na própria indústria, assim como no comércio e no setor de serviços, numa relação conjunta que não permite atribuir seu crescimento a um setor ou outro de forma isolada.

Até meados da década de 1920, por questões aqui não desvendadas, os veículos de comunicação colocavam Morrinhos⁶⁶ como o município mais proeminente com relação à cafeicultura. Somente em 1923 o periódico “A Informação Goiana” publicou uma matéria colocando Anápolis como o maior núcleo produtor cafeeiro do Centro-Oeste e o imigrante João Stival como o maior fazendeiro de café da região, divulgando a potencialidade do município à capital federal. Entre as décadas de 1940 e 1950, a agricultura se diversificou e se ampliou pela região, resultando na expansão do comércio e do setor de serviços em Anápolis.

Seguramente, a expansão do setor terciário é uma tendência em qualquer ambiente onde se exerça a atividade econômica. Até a década de 1950, a opulência da economia goiana esteve concentrada às adjacências da estrada de ferro. Por sua vez, a Estrada de Ferro Goiás, desde meados da década de 1930, já apresentava sinais de decadência na região Sul, embora apresentasse um quadro mais favorável no Centro-Sul, em virtude da junção de forças entre o crescimento ininterrupto de Goiânia e o excelente desempenho agrícola da CANG, garantindo alternativas à Anápolis, ao longo da transição de sua economia. De fato, a ferrovia havia alterado os ânimos dos produtores anapolinos, entusiasmados com a possibilidade de novos

⁶⁶ Curiosamente, a diferença entre Anápolis, em conjunto com os municípios influenciados por sua agricultura (Itaberaí, Bonfim e Santa Luzia), em relação a Morrinhos, era tão intensa que este último deixou de ser apresentado pelo periódico como município cafeeiro. A cidade de Anápolis sozinha exportava, em 1922, 2/3 da produção de café do estado de Goiás. Ver: A INFORMAÇÃO GOIANA, 1923.

mercados, os quais haviam inaugurado novos índices na taxa de rendimentos da agricultura e estimulado a expansão demográfica, cuja maior número esteve alocado no campo. Conforme Waibel (1947), a ferrovia não havia transportado apenas mercadorias para Anápolis, mas também pessoas, atraídas, principalmente, pelos vastos espaços vazios da parte sul do estado, pelos seus férteis solos de mata e pelo seu proveitoso clima.

França (1974) abriu um leque de possibilidades para a compreensão da economia de Anápolis, durante o período que vai da década de 1950 até as vésperas da implantação do DAIA, ao demonstrar, através da evolução orçamentária de 1898 a 1949, que a receita do município teve uma alavancada a partir de 1921 e permaneceu ininterrupta até meados dos anos 1950, correspondente ao final do período analisado. Para tanto, o início dessa alavancada coincidiu com o período de abertura das principais estradas de rodagem, conforme visto na figura 07 do primeiro capítulo, interligando Anápolis às demais regiões. Nesse contexto, o problema apontado relaciona-se com o crescimento, cuja hipótese, aqui levantada sob o risco de se afirmar o óbvio, aponta para a consolidação do terciário como setor preponderante na formação da receita municipal. Ao longo desse período, Anápolis protagonizou uma intensa alteração, em que o setor terciário, que crescia apoiado na agricultura, passou a se expandir impulsionado pelo arranjo viário e pelas demandas instituídas pelo setor público.

As dificuldades enfrentadas pela administração pública de Anápolis, durante o período democrático (1947 a 1973), entre a primeira e a segunda “era das nomeações” (POLONIAL, 2017), denunciam o inchaço da máquina pública, decorrente da expansão demográfica, o qual havia ampliado a demanda por serviços diversos. No âmbito da estruturação urbana, Anápolis, havia evoluído de um pequeno vilarejo para uma cidade média (LUZ, 2009). Nesse processo, o próprio crescimento demográfico, estimulado por distintos fatores, em diferentes momentos, atuou como agente expansivo do espaço intraurbano para além dos limites da antiga vila. Por mais promissora que tenha sido a atividade econômica do município, ao longo das primeiras etapas de formação, é imprescindível realçar que a acumulação se dava pelo setor privado, dominado por fazendeiros e empresários. Teoricamente, quando o processo de transferência de renda, do setor privado para o setor público, não acompanha o ritmo de crescimento de outros segmentos da sociedade, devido à rapidez com que ocorre, tal como observado em Anápolis, poderá se desencadear uma crise de recursos do setor público, mesmo diante de um contexto de efetivo crescimento da receita total.

Embora França (1974) não tenha listado, setorialmente, o levantamento financeiro do período analisado, é válida a hipótese de que o desempenho registrado, sobretudo no recorte que vai de 1935 a 1948, esteja diretamente relacionado com a expansão do setor de serviços e

o comércio. Ambos contaram com dois catalizadores, ou seja, a ferrovia e a agricultura, com seu atrativo para migrantes e imigrantes, numa ocupação regional e intencional que incluía a CANG, produzindo efeitos diretos e indiretos sobre Anápolis (ver tabela 07).

Tabela 07 – Evolução financeira de Anápolis, 1898-1957

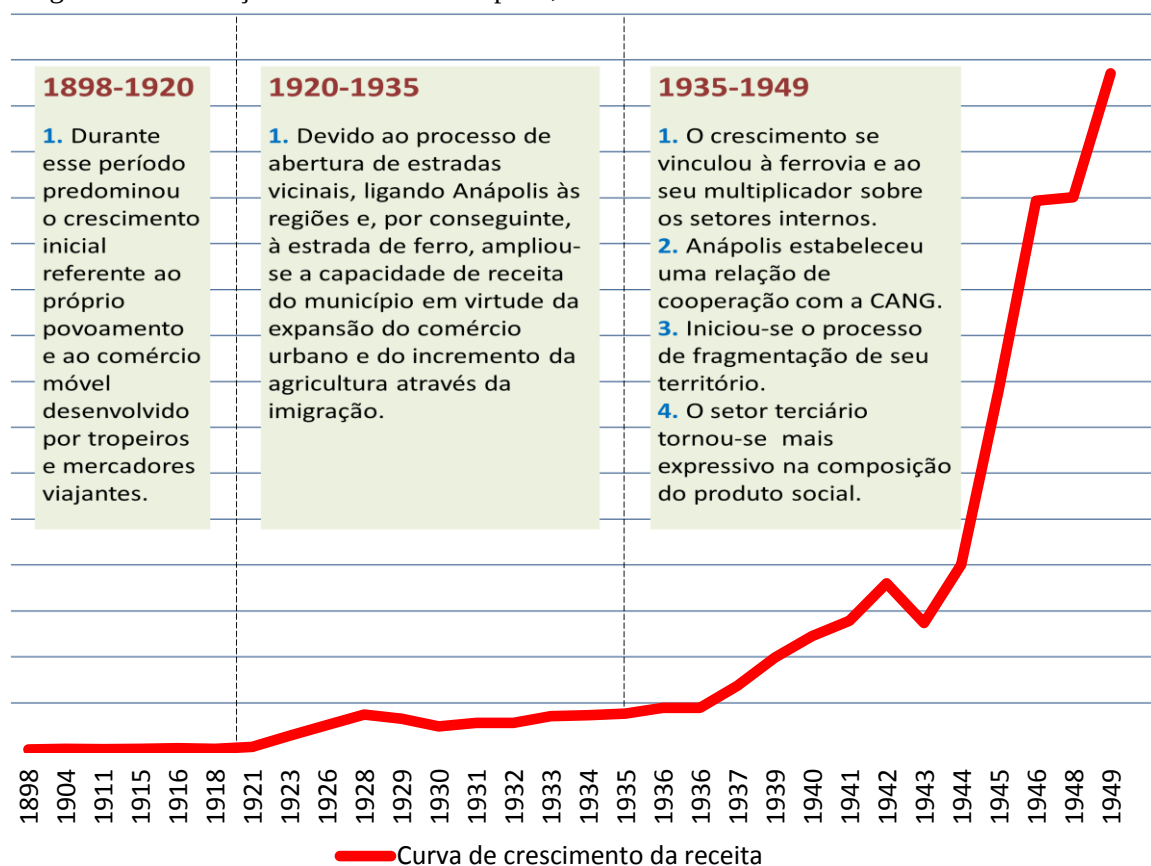
Ano	Valor (Cr\$1.000)
1898	6.884,50
1904	10.310,00
1911	8.360,00
1915	10.000,00
1916	12.501,00
1918	10.000,00
1921	20.000,00
1923	80.000,00
1926	136.620,00
1928	194.299,56
1929	171.047,00
1930	130.000,00
1931	150.000,00
1932	150.000,00
1933	186.000,00
1934	190.456,00
1935	200.000,00
1936	230.000,00
1936	230.000,00
1937	350.000,00
1939	501.000,00
1940	617.000,00
1941	700.000,00
1942	900.000,00
1943	687.616,10
1944	1.000.000,00
1945	1.939.627,00
1946	2.960.000,00
1948	2.980.000,00
1949	3.646.324,00
1957	17.900.000,00

Fonte: França (1974), com valores convertidos de Mil-Réis para Cruzeiros, dada à reforma do sistema monetário de 1942.

De acordo com as principais matérias veiculadas nos periódicos da cidade na década de 1930, as lideranças locais tiveram o inchaço do setor público como o grande desafio administrativo até a chegada da ferrovia, que, por sinal, contou com a ajuda dos cofres públicos da união para o seu arremate. Em decorrência da inauguração, em 1935, houve uma inclinação na taxa de crescimento que perdurou até meados de 1949. Dentro desse recorte observou-se uma rápida queda para o ano de 1943, seguida de uma recuperação já no ano

seguinte, a qual se asseverou até 1948 sob um patamar de crescimento não verificado nas contas do município até então (ver figura 25).

Figura 25 – Evolução financeira de Anápolis, 1898-1949



Fonte: Elaboração própria, adaptado de França (1974).

De fato, a ausência de séries integrais para o período posterior à década de 1950, tais quais às que foram levantadas por França (1974), dificulta a projeção econômica objetiva do município. No entanto, os dados fornecidos pelas instituições de fomento, a saber, o IBGE, embora fragmentados, permitem a observação de certa linearidade do crescimento econômico de Anápolis, mesmo em diferentes quadros de competitividade. Igualmente, a configuração territorial passaria a ressoar diretamente na economia, tendo em vista que foi em 1948 que a cidade perdeu parte de sua área de cultivo nas regiões férteis do Mato Grosso de Goiás, onde se localiza o município de Nerópolis, emancipado neste ano.

Luz (2009) insere esse contexto de emancipações à rivalidade política, remanescente da Revolução de 1930, entre Anápolis e o governo centralizado. A estratégia traçada pelos governos progressistas era promover o enfraquecimento das oligarquias ruralistas opositoras,

através da diminuição de seu eleitorado residente no campo. De acordo com a autora, entre os anos de 1957 e 1959, durante o governo José Ludovico de Almeida (1955-1959), ocorreram 38 emancipações em todo o estado de Goiás, tendo sido quatro delas em Anápolis.

A visão negativa em relação ao progresso, por uma parte da elite, havia reproduzido, regionalmente, um quadro recorrente em âmbito nacional. Um exemplo típico, já comentado, diz respeito à expansão da ferrovia pelo interior de Goiás no início do século XX, a qual não foi recebida com entusiasmo pela velha oligarquia do sul (BORGES, 2000). Para tanto, uma análise mais crítica acerca desse tema aponta que o receio, por parte dessas elites, pairava sobre a possível alteração das estruturas econômicas estabelecidas e a consequente ameaça ao poder a elas conferidas. Em contrapartida, o setor empresarial de Anápolis, em sua maioria, ansiava euforicamente pela vinda da estrada de ferro, dado o número de iniciativas iniciadas na cidade através da parceria do setor público com o setor privado, antes mesmo de sua inauguração, visando o efeito propulsor que a mesma produziria.

Conforme Polonial (2011), mesmo diante dessa nova visão, o meio rural continuou exercendo forte influência nas decisões e na vida social da cidade. Isso pôde ser confirmado na decisiva participação da população rural nas eleições de 1947, que levou ao poder, a frente liderada pelo grupo Pina, considerada o mais proeminente representante do setor agrário em Anápolis e região. Durante o período que se inicia na década de 1950 até a década de 1990, a economia anapolina passou por duas importantes transformações em seu perfil, já discutidas anteriormente. A primeira relaciona-se à expansão urbana, e ao fortalecimento do comércio e do setor de serviços, enquanto que a segunda esteve associada ao incremento da atividade industrial, a partir da implantação do DAIA, na década de 1970, e a sua especialização, conferida a partir da década de 1990 (CUNHA, 2009).

Castro (2004) considera o rápido crescimento de Goiânia como um acontecimento que produziu efeitos positivos sobre a economia de Anápolis, sobretudo, pela abertura de novos fluxos de escoamento de mercadorias pela região. De fato, tanto a construção de Goiânia como a de Brasília, alteraram o ritmo da sociedade e da economia anapolina que, mais do que em qualquer outro município, apresentava condições de absorção de excedentes advindos das duas capitais respectivamente, dado o nível de progresso em que a cidade se encontrava. Obviamente, que esse ritmo de crescimento foi submetido a outro patamar, haja vista a presença de duas capitais em pleno fervor expansivo pela concorrência no mercado regional.

Além disso, o setor terciário, que se desenvolve veementemente durante esse período, sofre com a contínua redução das áreas agrícolas, as quais, desde o início, configuraram-se como suporte para crescimento do mesmo, haja vista que da agricultura provinha os recursos

para o incremento das demais atividades. Nesse contexto, o histórico de cidade não planejada influenciou em grande parte dos problemas estruturais da cidade, reduzindo as expectativas e comprometendo a atratividade de mercado em momentos específicos, diante do contexto competitivo regional (IMAGEM ATUAL, 1982). Com relação a esse quadro, Estevam (1998) mostrou que o crescimento de Anápolis, sobretudo no setor de comércio, não havia recuado, mas, adquirido uma dinâmica que obedecia à lógica de crescimento de Goiânia. Visto de forma isolada, o crescimento de Anápolis, era considerado altamente expressivo dentro de sua área de influência, porém, ao ser comparado ao de Goiânia e ao de Brasília, tal crescimento passa a deter um caráter suplementar⁶⁷, dentro da divisão regional do trabalho.

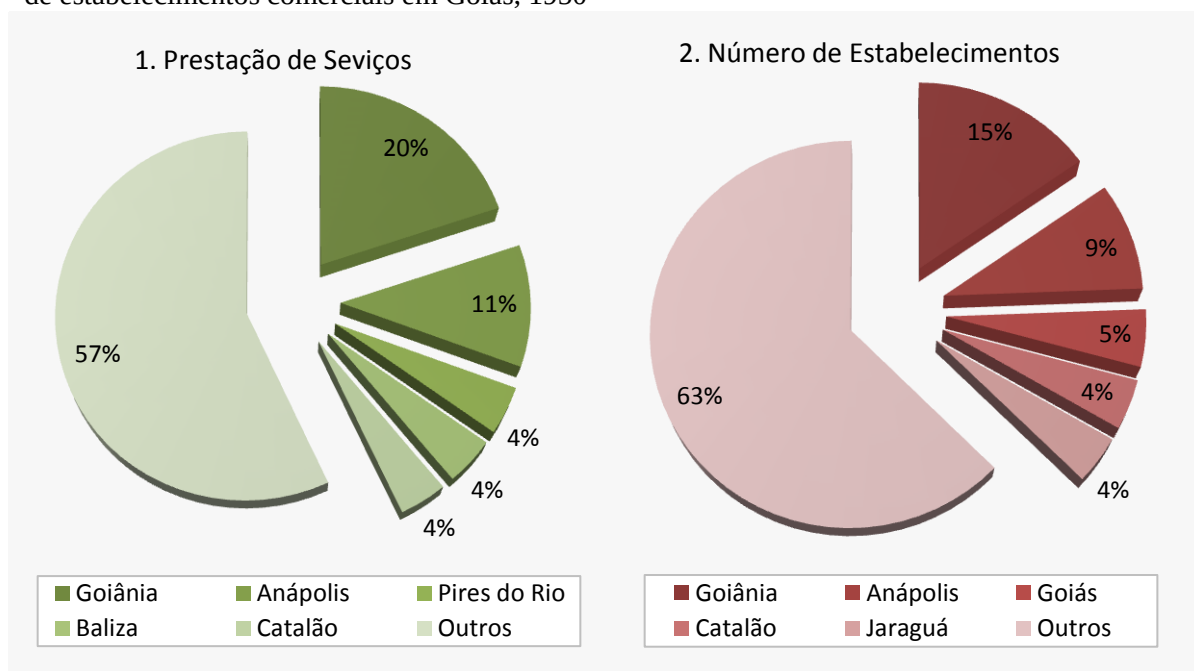
Ainda assim, Anápolis pôde sustentar a sua importância locacional, decorrente de sua capacidade de interconexão e de exercer diferentes funções, conforme se testifica no decorrer de sua formação. Esses processos reunidos fizeram do município uma referência durante a criação de inúmeras divisões públicas do estado, visto que, foi em Anápolis que se formou uma das primeiras associações, dotadas de personalidade jurídica, representando a nova elite empresarial (burguesia nacionalista) da região Centro-Sul de Goiás, isto é, a ACIA. Além disso, a cidade foi pioneira em diversos serviços (telegrafia, telefonia, luz, comunicação, imprensa etc.), os quais foram posteriormente acampados pelo governo estadual e estendidos às demais regiões. Inicialmente, o setor financeiro moderno do estado de Goiás se constituiu de parte do capital bancário anapolino, na pessoa jurídica do Banco Imobiliário Mercantil do Oeste Brasileiro S/A⁶⁸ (Cia. Imobiliária de Goiás), o qual constituiu a base para a criação do Banco do Estado de Goiás (BEG) em 1955. Por último, mesmo após a ligação do ramal ferroviário entre a cidade de Senador Canedo e Goiânia, Anápolis permaneceu em evidência como destino final da estrada de ferro, condição indispensável para uma melhor absorção das vantagens locacionais em tempos de fragmentação territorial.

Permanecendo como cidade provedora de bens e serviços da região central de Goiás, até meados dos anos 1950 (ARRIEL, 2017), o crescimento, registrado durante esse período, esteve associado às atividades específicas do setor terciário, principalmente do comércio atacadista. Contudo, os levantamentos do Instituto Mauro Borges, mostraram que, de modo geral, os setores de serviços e de comércio se mantiveram estáveis, ficando Anápolis atrás apenas de Goiânia, ao longo do período entre 1950 e 1985 (ver figura 26).

⁶⁷ Essa condição foi conferida pela gradativa redução territorial, que influenciava na perda de substrato da agricultura, e pela não desenvoltura da indústria, a qual somente seria impulsionada efetivamente a partir da atuação do programa FOMENTAR na segunda metade da década de 1980. Ver: PASCHOAL, 2001.

⁶⁸ Popularizado como “Oest Bank”, essa instituição foi fundada por Jonas Ferreira Duarte, prefeito de Anápolis entre 1961 e 1966, a qual serviu de base para subsidiar o loteamento e construção do Bairro Jundiá a partir de 1944, sendo acampado pelo governo do estado (José Ludovico de Almeida) em 1955. Ver: FERRREIRA, 2011.

Figura 26 – Municípios com maior participação relativa (%) em prestação de serviços e números de estabelecimentos comerciais em Goiás, 1950



Fonte: Adaptado de IBGE (1950). Elaboração de dados: Instituto Mauro Borges/Segplan/Gerência de Sistematização e Disseminação de Informações Socioeconômicas, 2017.

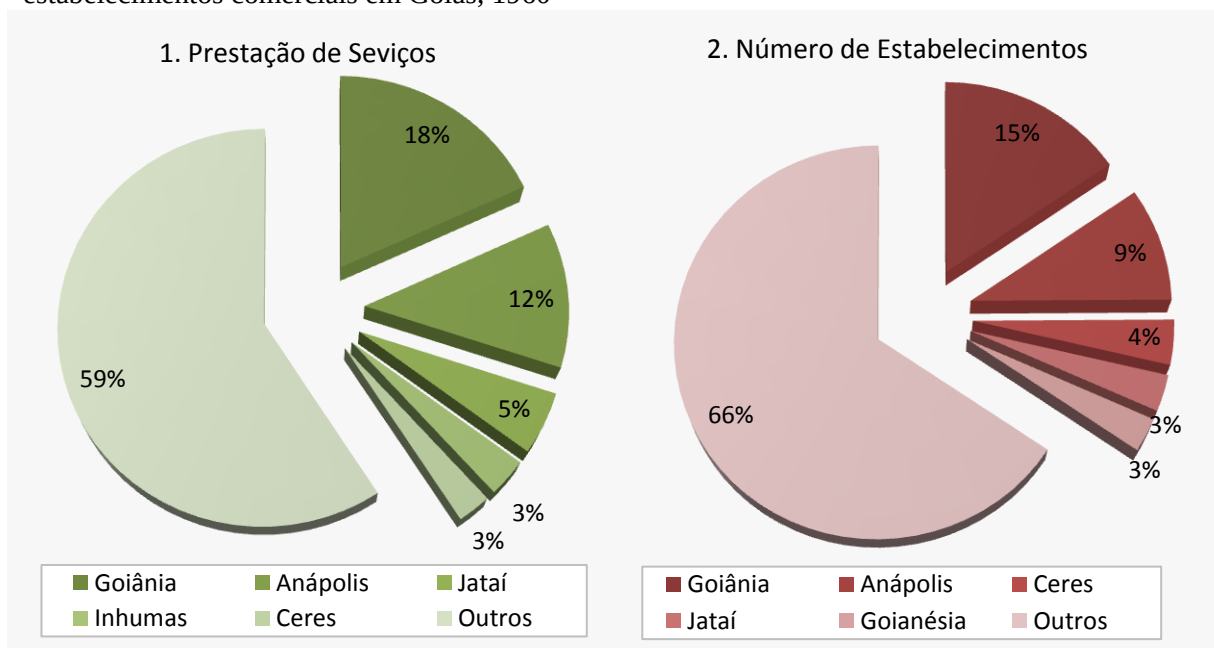
Com base na figura 26, percebe-se uma ampla vantagem de Anápolis sobre os demais municípios (Baliza, Catalão e Pires do Rio) em relação ao desempenho do setor de serviços. Um dos fatores assinalados relaciona-se diretamente com o contingente populacional, sendo Anápolis, Goiânia e Goiás os únicos municípios de Goiás, entre os 77 do período, a ter uma população composta por mais de 50 mil indivíduos (FRANÇA, 1974). No que diz respeito ao número de estabelecimentos comerciais, Anápolis manteve uma boa proporção, haja vista que, em 1948, a cidade possuía 413 estabelecimentos comerciais, sendo 49 atacadistas, 339 varejistas e 25 casas de beneficiamento e armazenagem de grãos.

Por sua vez, esse comércio aos poucos foi sendo reorientado quanto ao seu segmento, na medida em que a agricultura foi se reduzindo. Borges (2011), no início da década de 1970, havia enumerado 71 casas de beneficiamento, estando muitas delas instaladas desde o início da expansão comercial da cidade. Entretanto, é preciso frisar que as atividades desenvolvidas nesses estabelecimentos detinham baixa capacidade de alocação de fatores e valor adicionado. Em contrapartida, o setor público crescia desarticulado da capacidade de pagamento, processo que renderia um longo período de crises (FREITAS, 1995).

Não obstante, a modernização, pretendida com o Plano de Desenvolvimento de Goiás (PDEG), ao longo da década de 1960, produziu constantes transformações no território de Anápolis. Conforme pontuou Asmar (2011), devido ao esforço conjunto dos setores público e

privado, para a solução de problemas internos, Anápolis pôde manter uma posição importante dentro do cenário econômico regional, evidentemente garantido por um intenso processo de acumulação de excedentes da agricultura em tempos passados (ver figura 27).

Figura 27 – Municípios com maior participação relativa (%) em prestação de serviços e números de estabelecimentos comerciais em Goiás, 1960



Fonte: Adaptado de IBGE (1960). Elaboração de dados: Instituto Mauro Borges/Segplan/Gerência de Sistematização e Disseminação de Informações Socioeconômicas, 2017.

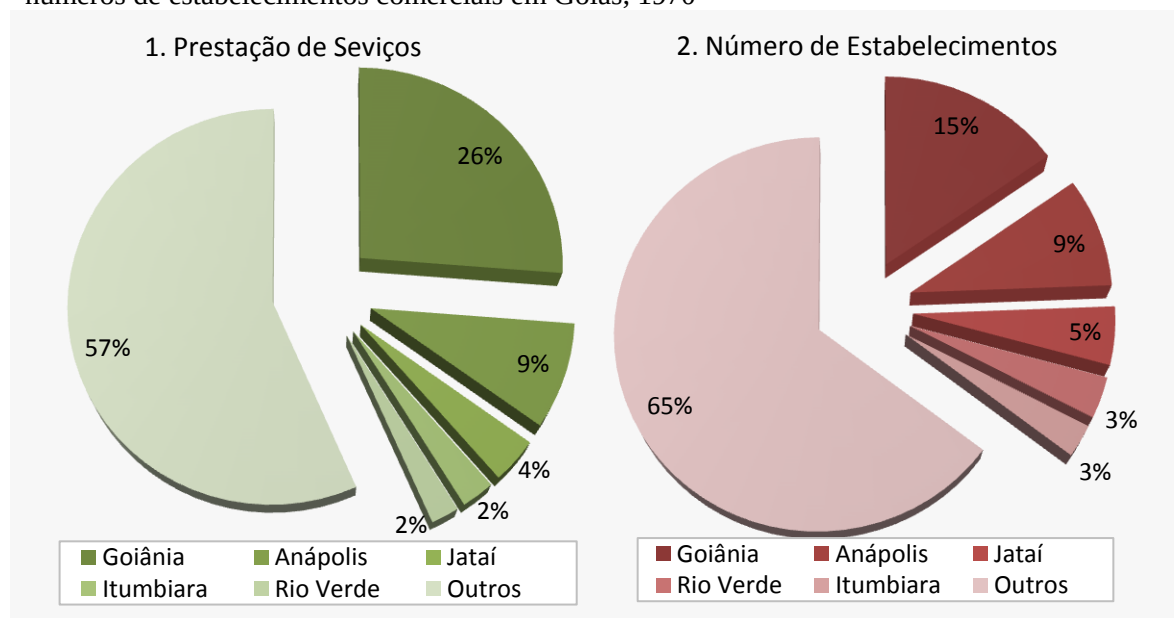
Respetivamente, Estevam (1998) e Borges (2005) chamam a atenção para a falta de vagões e a dificuldade de manutenção dos trilhos que incidiu diretamente na dinâmica do sistema ferroviário, comprometendo assim a receita do município. No entanto, a permanência da ferrovia em Anápolis detinha um caráter estratégico, uma vez que a condição de destino final, por mais desgastada que se encontrasse, garantia ainda um complemento orçamentário às receitas do município. Além de Anápolis, destacaram-se, na década de 1960, a cidade de Jataí, cujo crescimento do terceiro setor esteve associado à valorização de suas terras e de seus rebanhos, Inhumas, que além do histórico promissor, recebe influência direta, tanto de Anápolis como de Goiânia, e, por último, Ceres, recém-emancipada (1953), cujos excedentes da colonização agrícola vinham conduzido a sua expansão comercial e urbana.

Como visto, ao longo da transição da década de 1960 para 1970 registrou-se, em Anápolis, um crescimento demográfico em grandes proporções, elevando a população de 68.732 para 105.121 indivíduos. Freitas (1995) aponta dois eventos como sendo catalizadores

desse crescimento, a saber, a declaração do município como Área de Segurança Nacional, em 1973, junto à instalação da Base Aérea, e a inauguração do DAIA em 1976. Conforme dito, esse crescimento demandou “serviços públicos, como saneamento básico, energia elétrica, escolas, unidades de saúde, atividades de lazer, cultura e urbanização” (CUNHA, 2009, p.192). Em decorrência disso, os números percentuais do IBGE (2017) mostram que Anápolis passou a responder por 4,4%, em 1970, e 5,8%, em 1980, dos serviços públicos de Goiás.

Essa alteração foi fundamental em manter a posição do município junto à participação relativa do setor terciário do estado, ao longo do espaço de duas décadas marcadas por inúmeros problemas internos e pela incapacidade de resolução por parte da administração local. Conforme Estevam (1998), após a segunda metade da do século XX, o eixo comercial Anápolis-Goiânia tomou a hegemonia do Triângulo Mineiro com relação à absorção de parte dos excedentes no interior do território. Esse movimento, somado a outros fatores, justifica o bom desempenho de Anápolis dentro do circuito econômico regional, mesmo diante da crise do transporte ferroviário e dos problemas internos acumulados (ver figura 28).

Figura 28 – Municípios com maior participação relativa (%) em prestação de serviços e números de estabelecimentos comerciais em Goiás, 1970



Fonte: Adaptado de IBGE (1970). Elaboração de dados: Instituto Mauro Borges / Segplan / Gerência de Sistematização e Disseminação de Informações Socioeconômicas, 2017.

As questões de infraestrutura e a falta de recursos financeiros, suficientes para atender às demandas da administração e o investimento em serviços urbanos elementares, assinalados por França (1974) entre as décadas de 1940 e 1950, se intensificaram nas décadas de 1970 e

1980 e mantiveram o crescimento desequilibrado. Soma-se a isso o absoluto esvaecimento da função de centro de abastecimento para a expansão urbana de Goiânia, da qual Anápolis havia se valido desde a década de 1930, enquanto que a agricultura permanecia em queda, mesmo diante da pausa nas fragmentações, após a emancipação de Ouro Verde de Goiás em 1963. De fato, o crescimento desequilibrado tornou-se uma tendência, a qual é facilmente ratificada através de seus indicadores. É provável que, mesmo se o projeto original do DAIA, isto é, de integração plena da agropecuária, tivesse sido levado à diante, isso não impediria a redução da agricultura que já vinha em queda desde as décadas anteriores (ver tabela 08).

Tabela 08 – Evolução da agricultura em Anápolis, 1974-2018

Ano	Área colhida (ha)	Ano	Área colhida (ha)
1974	12.597	1997	4.895
1975	12.215	1998	5.825
1976	14.384	1999	5.885
1977	13.035	2000	5.907
1978	8.882	2001	4.942
1979	9.327	2002	4.917
1980	8.563	2003	4.977
1981	8.600	2004	5.237
1982	8.065	2005	4.553
1983	6.602	2006	4.297
1984	8.093	2007	4.782
1985	7.153	2008	4.917
1986	8.342	2009	5.447
1987	8.303	2010	5.324
1988	7.462	2011	5.415
1989	7.681	2012	6.207
1990	7.324	2013	8.067
1991	7.773	2014	8.913
1992	7.057	2015	8.877
1993	5.806	2016	8.798
1994	6.107	2017	11.805
1995	6.040	2018	9.607
1996	4.568	2019	-

Fonte: Sistema IBGE de Recuperação Automática (atualizado em 2019) sem os números correspondentes à colheita para esse último ano.

Conforme Castro (2004), o recente desempenho econômico do município se efetivou em razão da expansão demográfica, do aumento do produto social municipal, do crescimento do setor terciário, e da arrecadação, sobretudo de ICMS, como consequência do aumento no número de empresas instaladas no município, a partir da consolidação do DAIA. Nesse ínterim, é válido afirmar que a economia incumbiu sua capacidade a um novo arranjo, o qual

se desenvolve de forma combinada, entre o secundário e terciário, além da evolução dos indicadores sociais relacionados à saúde, ao IDH (Índice de Desenvolvimento Humano), à renda, à educação e à longevidade, considerados de bom padrão (CASTRO, 2004).

Com relação aos salários, ocorreu um arrefecimento na média, cujo diagnóstico é de difícil resolução, tendo em vista se tratar de um fenômeno relacionado à padronização, melhor observada a partir dos anos 1990. A teoria relaciona esse processo ao aumento na oferta de mão de obra que, por conseguinte, constitui o chamado “exército de reservas”, o qual permite ao empregador um maior controle sobre a remuneração dos trabalhadores (ver tabela 09).

Tabela 09 - Renda por número de pessoas em salários mínimos (R\$), Anápolis, 1991-2000

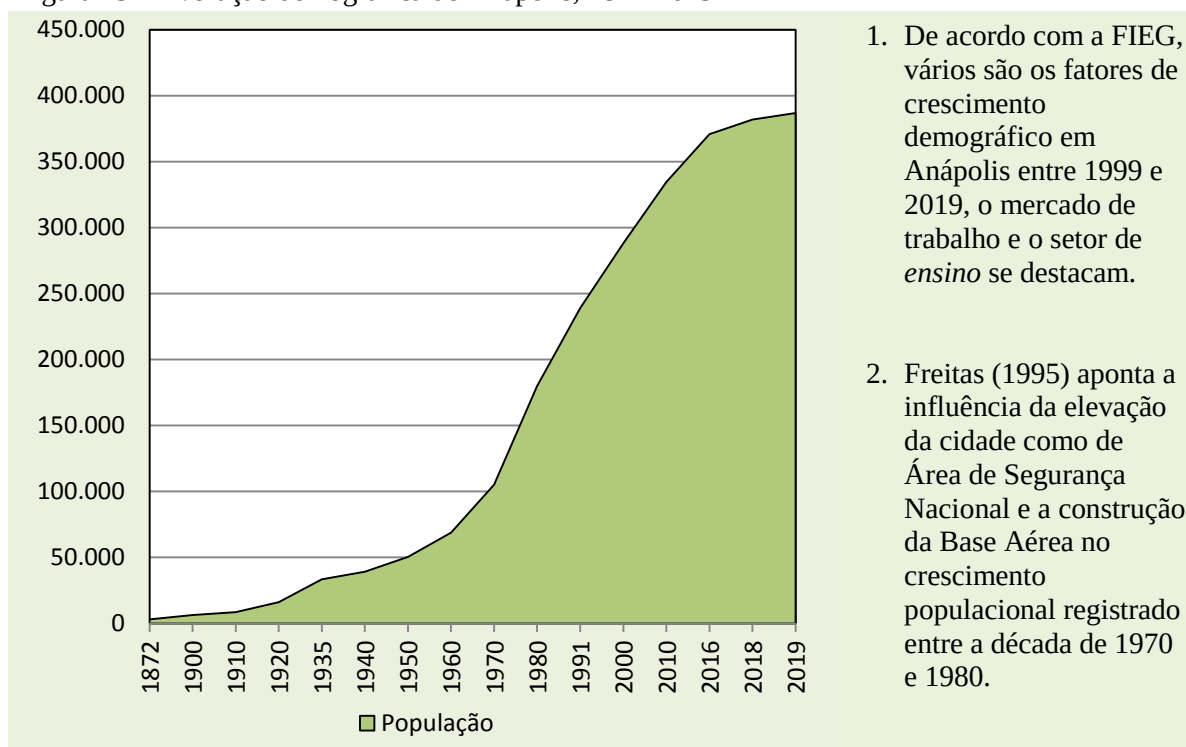
Rendimento (SM)	Total de Pessoas								
	1991	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2010
Até 1	65.975	70.015	71.366	73.026	74.789	76.286	77.764	77.891	61.052
+ de 1 a 2	81.532	68.363	69.683	71.705	72.991	74.450	75.895	76.106	65.378
+ de 2 a 3	32.802	34.804	35.476	36.302	37.177	37.921	38.656	38.764	22.639
+ de 3 a 5	24.515	26.014	26.516	27.133	27.787	28.342	28.893	28.974	17.943
+ de 5 a 10	23.679	25.125	25.610	26.838	26.838	27.375	27.906	27.984	12.553
+ de 10 a 20	9.890	10.517	10.720	10.970	11.234	11.458	11.681	11.713	3.917
+ de 20	5.099	5.411	5.516	5.644	5.780	5.896	6.010	6.026	1.511
s/rendimento	12.792	13.566	13.827	14.150	14.491	14.781	15.068	15.110	87.083

Fonte: IBGE e DPSE SEGPLAN PMA, os valores para 2010 são nominais.

A presença de empresas estrangeiras, sobretudo, do ramo farmacêutico no DAIA, faz com que grande parte de cargos de direção, assim como os altos salários, sejam ofertadas a estrangeiros ou a profissionais vindos de fora para a cidade. Igualmente, por se tratar de um complexo especializado em um segmento, as médias salariais variam de maneira inexpressiva, sendo balizados por um ou outro benefício, resultando numa mesma média de ganho real. De acordo com Baran (1984), o pagamento de altos salários, para cargos de direção, corresponde a uma fração, se comparado ao montante destinado ao exterior pelas empresas estrangeiras, isto é, para os seus respectivos países de origem. Além disso, essa depreciação salarial pode ser explicada pelo próprio crescimento do setor terciário, cuja capacidade de absorção de mão de obra não especializada e remunerada com baixos salários, é maior do que a de qualquer outro setor econômico (BARROS DE CASTRO; LESSA, 1974).

Entre 1999 e 2019 registrou-se um aumento demográfico de 32,59%, saltando de 288.085 para 381.970 o número de habitantes. Nesse período registrou-se um acréscimo de 759,88% no PIB do município, que se elevou de R\$ 1.525.652,00, em 1999, para R\$ 13.118.758,94, em 2016, enquanto que o PIB *per capita* aumentou 481,95%, saindo de R\$ 6.078,25, em 2000, para R\$ 35.372,45, em 2016. Durante a década de 1970 até o início dos anos 1990, a população anapolina havia aumentado em mais de 100 mil pessoas, enquanto que no período recente, esse percentual foi proporcionalmente menor, porém, acompanhado por uma taxa de crescimento em outros setores (ver figura 29).

Figura 29 – Evolução demográfica de Anápolis, 1872-2019



Fonte: Elaboração própria, a partir de IBGE (1918), FIEG (2014) e Freitas (1995).

A aglomeração e o aumento de capital circulante na receita do município produziram desajustes entre o crescimento da renda e a sua distribuição, que, conforme se observa na tabela 10, sofreu aumento constante em seu montante, porém, decresceu em sua proporção individual. Esse resultado revela ter ocorrido uma acentuada concentração da renda total, acompanhada de um aumento no número de indivíduos com renda média e baixa. Essa situação obedece a uma premissa formulada por Hoover e Fisher (SCHWARTZMAN, 1977), de que um aumento contínuo da população torna, cada vez mais, inviável a manutenção do crescimento da renda *per capita*. Entre 1999 e 2016, o crescimento do PIB de Anápolis obteve

uma média de 5% ao ano, enquanto que o PIB *per capita* aumentou em 6% ao ano, o que de fato mostrou ter ocorrido um crescimento relativo entre ambas as variáveis.

Não obstante, o aumento do PIB (total e individual) não revela a relação interna da distribuição da renda entre os indivíduos, tampouco a média salarial entre estes. Em vez disso, esses dados podem apenas demonstrar que, durante um determinado período, ocorreu certa equidade entre o crescimento da riqueza e o aumento da população (ver tabela 10).

Tabela 10 – Evolução do PIB e PIB *per capita* (R\$), Anápolis, 1975-2016

Ano	PIB	PIB Per Capta
1975	-	2.186
1980	-	4.854
1985	-	4.104
1996	-	2.288
1999	1.525.652,00	-
2000	1.751.054,00	6.078,25
2001	1.892.794,00	6.553,68
2002	2.212.746,00	7.539,81
2003	2.686.191,00	9.009,38
2004	2.793.276,00	9.069,75
2005	3.067.811,00	9.788,43
2006	4.165.157,00	13.064,79
2007	5.095.896,00	15.653,48
2008	6.934.914,00	20.930,60
2009	8.785.563,00	30.496,43
2010	11.060.524,00	33.013,34
2011	11.753.144,00	34.716,64
2012	11.547.000,00	33.728,93
2013	11.881.962,00	33.245,37
2014	12.724.772,31	35.152,18
2015	13.301.356,03	36.293,81
2016	13.118.758,94	35.372,45

Fonte: IBGE, 2019. Houve conversão de (Cr\$1.00 e Cr\$1) para (R\$) nos valores *per capita* entre 1975 e 1985.

Em contrapartida, verificou-se um aumento expressivo no número de trabalhadores renumerados com até dois salários mínimos (ver tabela 09). Seguramente, isso reflete o crescimento populacional, registrado no período referido, porém, não se trata apenas de uma disparidade entre renda e população, a objetividade do diagnóstico necessitaria da inclusão de outros elementos. Durante toda a década de 1990, houve uma tendência ao crescimento de trabalhadores com baixa remuneração, numa proporção maior do que a que foi registrada com relação às pessoas com remuneração média e/ou alta. Para o ano de 2010, verificou-se uma redução acentuada de trabalhadores recebendo altos salários, ao passo que ocorreu uma

redistribuição entre os que ganham baixos e médios salários. Não obstante, os dados para esses anos pressupõem um quadro muito amplo de trabalhadores remunerados com menos de um salário mínimo, além do aumento de pessoas sem nenhum rendimento apontado.

Castro (2009) aponta o crescimento do setor industrial, como um contribuinte para o aumento no número de trabalhadores remunerados com baixos salários, tendo em vista que, a maior oferta de emprego desse setor paira sobre ocupações, para as quais, não se exige experiência ou especialização. Por conseguinte, o aumento dos estabelecimentos de formação superior e profissional, que em 2008 somavam-se dez unidades, não amenizou a dispersão dos baixos salários no município. Em vez disso, o número de pessoas, recebendo diferentes níveis de salário, caiu proporcionalmente. Esse processo justifica-se pela dificuldade de amostragem, em casos de crescimento de trabalho informal com altos rendimentos, ou pelo aumento de trabalhadores alocados em cidades próximas, sobretudo, em Goiânia e Brasília.

De acordo com as pesquisas realizadas pela Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG) de 2014, a rotatividade de trabalhadores das empresas do DAIA é tida como o principal obstáculo encontrado para se investir na qualificação profissional. Na verdade, essa justificativa não encontra solidez numa análise conjunta, tendo em vista que o DAIA opera há mais de quatro décadas na cidade. Portanto, o problema parece ter sua origem nas demandas produzidas ao longo do processo de criação e consolidação do DAIA, entre as quais se destacaria a ausência de centros de formação profissional voltados para a oferta de mão de obra qualificada, desde a fase de instalação das primeiras empresas.

Com relação a isso, prevalece um equívoco envolvendo a criação da Escola do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) em 1952, considerado o primeiro centro de formação profissionalizante, com ênfase sobre a indústria e os serviços, no estado de Goiás. Certamente que a distância entre as datas de criação (1952 e 1976), por si, implicaria na não relação intrínseca entre as duas instituições. Em vez disso, o que se pode presumir é que o SENAI pode ter se tornado um fator adicional de atração de empresas para o DAIA, pela possibilidade de se constituir uma relação complementar entre ambos.

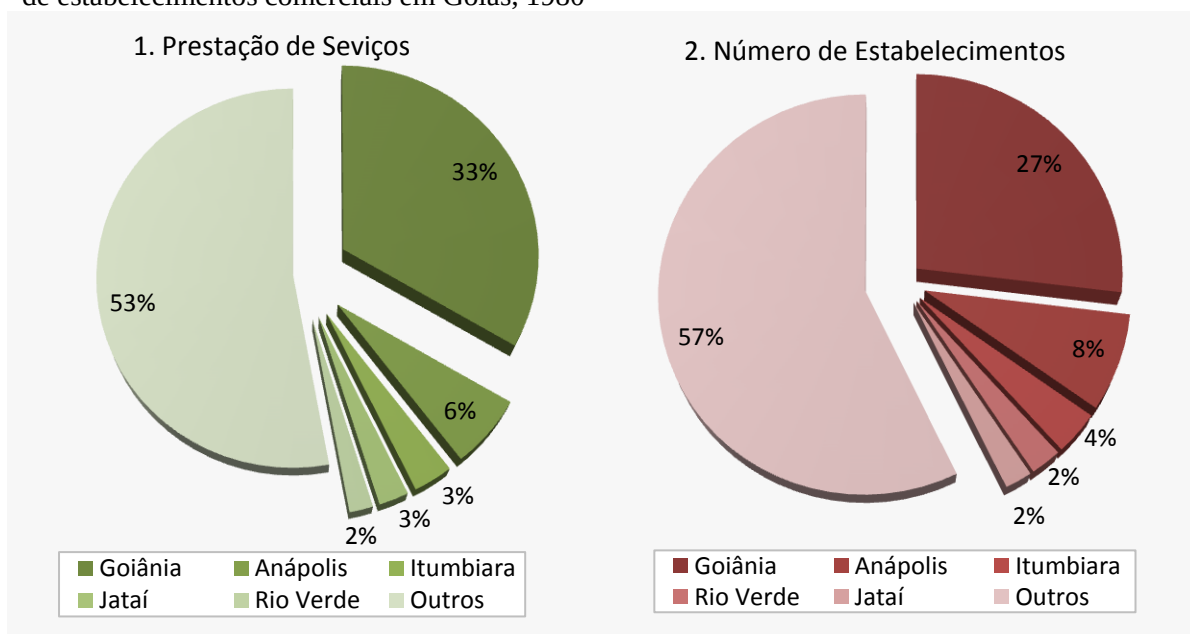
Conforme Asmar (2011), a escolha de Anápolis, em vez de Goiânia, para a instalação do SENAI, se deu em função da amizade entre Roberto Mange, Dom Emanuel Gomes de Oliveira e o vereador Plácido de Campos. Este último foi presidente da Câmara e primeiro secretário da ACIA na época, além de ter assumido em 1951, por um curto período, a cadeira de prefeito do município. Ao longo do período, entre 1976, quando o DAIA foi inaugurado, e 1999, quando a FIEG se tornou responsável pelo ensino do serviço industrial amplo e diversificado em Goiás, não há registros de uma vinculação íntegra entre o DAIA e o SENAI.

Os profissionais formados pelo SENAI, durante esse período, eram alocados em atividades variadas, locais e regionais. Somente em 2004, o SENAI de Anápolis foi elevado à categoria de faculdade de tecnologia, voltado à área de processos químicos para atender a demanda das empresas do DAIA. Posteriormente, com a vinda da Hyundai-CAOA Montadora de Veículos S/A, em 2007, o SENAI passou a atuar em parceria com essa empresa, formando profissionais em áreas específicas para atender a demanda da mesma.

Anteriormente, em razão da crise da década de 1980, o quadro econômico não havia apresentado grandes alterações, em relação à década de 1970, permanecendo relativamente baixa a produtividade do DAIA. De acordo com Cunha (2009), a falta de crédito e os altos juros, cobrados sobre os recursos disponíveis, estiveram entre as principais reivindicações da classe dirigente local. Esse quadro transcorreu do cenário de crise, instalado em âmbito nacional, pelo processo de ajuste externo da economia brasileira e de aprofundamento da condição de dependência do país, frente ao cenário internacional (FURTADO, 1993).

Desta forma, pode-se dizer que os frutos da industrialização, em Anápolis, somente seriam colhidos a partir de 1986, quando os contratos firmados pelo programa FOMENTAR passaram a operar de maneira definitiva (PASCHOAL, 2001). Em contraposição ao baixo desempenho da indústria, durante a década de 1980, Anápolis seguiu expandindo o seu setor de serviços, tendo as expectativas de mercado como o seu principal vetor (ver figura 30).

Figura 30 – Municípios com maior participação relativa (%) em prestação de serviços e números de estabelecimentos comerciais em Goiás, 1980



Fonte: Adaptado de IBGE (1970 e 1980). Elaboração de dados: Instituto Mauro Borges / Segplan / Gerência de Sistematização e Disseminação de Informações Socioeconômicas, 2017.

Apesar de terem sido essas transformações, ocorridas no setor terciário, fundamentais para a economia local, os antigos problemas de estrutura urbana permaneceram no cotidiano do município, os quais foram se somando às novas demandas. Entre as atuais demandas destacam-se as que estão relacionadas ao emprego, à concentração de renda, aos baixos salários, à aglomeração pelos centros comerciais da cidade, em razão do aumento do trabalho informal, à segregação socioespacial entre outros. Nesse sentido, ainda que se diga que o DAIA se desvinculou de seu projeto inicial, isto é, de integração entre indústria e agricultura, devido à sua posterior reorientação pelo mercado de fármacos, o empreendimento permanece como um importante agente de expansão, sobretudo, pelo seu multiplicador sobre o setor terciário. Na contramão do discurso que coloca Anápolis como sendo uma cidade industrial, o que se observa é uma junção de forças entre o secundário e o terciário, a qual resulta na expansão incisiva da própria indústria, do comércio e do setor de serviços.

Por sua vez, o censo agropecuário, realizado pelo IBGE em 2017, mostrou que a cidade abriga amplo espaço para o setor primário. Atualmente Anápolis ocupa o primeiro lugar em produção de banana (22.859,130 toneladas) e tangerina (6.511,740 toneladas), além de contar com o maior número de estabelecimentos produtivos destinados a essas culturas. É a disputa com os demais setores (indústria e serviços), os quais se complementam e detêm forte capacidade de alocação e alto valor adicionado, que condiciona um baixo percentual de participação da agricultura, na formação do produto total do município,

3.2.1. A segunda expansiva demográfica e o retorno da ferrovia na agenda econômica de Anápolis, 1999-2019

As recentes transformações, ocorridas na estrutura produtiva de Anápolis, se fizeram em um curto espaço de duas décadas (1999-2019) e tencionaram dinamizar a logística do estado de Goiás, por meio do eixo Anápolis-Goiânia. Tais transformações alavancaram o crescimento econômico do município, restabelecendo a sua competitividade a, a qual havia sido debelada, durante os anos 1960, em razão do desenvolvimento de Goiânia, que havia irradiado os municípios vizinhos, como Aparecida de Goiânia, e pela fundação de Brasília, que produziu o efeito similar sobre os municípios do Entorno do Distrito Federal.

Conforme visto no primeiro capítulo, superada a fase da economia agrícola, observada ao longo de toda a primeira metade do século XX, cujo ápice ocorreu entre 1935 e 1948 (CASTRO, 2004), Anápolis passou por uma desaceleração no ritmo de crescimento de alguns de seus setores produtivos, sobretudo, a própria agricultura e o comércio varejista. Todavia, a

cidade permaneceu em boa colocação diante do circuito competitivo regional, no transcorrer de quase toda a segunda metade do século XX, destacando-se, primeiramente, no setor de serviços e, posteriormente, na atividade industrial.

Sendo assim, pode se entender que a cidade passou por um período de transição de seu perfil produtivo, por entre as décadas de 1950 a 1970. Nesse ínterim constata-se, não apenas a redução gradativa de suas áreas de cultivo, como também uma reorganização da dinâmica agrícola regional, em razão da implantação da CANG em 1941. Pelo fato de constituir um empreendimento nacional, a CANG exerceu forte influência sobre a produção agrícola do Mato Grosso de Goiás, ao passo que, Anápolis foi se distanciando da condição de município produtor para se especializar no comércio e nos serviços de beneficiamento.

É notório que, a agricultura extensiva regional havia sido o principal propulsor do setor terciário anapolino. De modo que, qualquer alteração em sua estrutura produziria efeitos diretos sobre o comércio e o setor de serviços. Nessa perspectiva, a redução da agricultura pressuporia a necessidade de expansão de outro setor da economia, no qual o comércio pudesse se respaldar. De acordo com a teoria econômica, no bojo das relações de troca, o terciário se desenvolve impulsionado por outro setor, quer seja a agricultura ou a indústria, pelo fato de ser ele dinamizador do conjunto das atividades econômicas, no sentido de dar destinação tanto à produção agrícola como à industrial. Em contrapartida, em uma situação de aumento populacional, a qual demande consumo imediato, o crescimento desse setor pode ocorrer de forma rápida, em paralelo com a indústria, que, por sua vez, contribuirá para evoluir o setor de serviços, sobretudo, o sistema de transporte, modificando as relações externas de uma determinada localidade (MARSHALL, 1996).

De modo geral, as políticas de industrialização em Goiás, além da importância que tiveram para o desenvolvimento, modernização e inserção do estado de Goiás na economia nacional, significaram para Anápolis a formulação de novas relações de mercado, em análogo aos arranjos estabelecidos, principalmente com Goiânia e o Entorno do Distrito Federal, expandindo suas relações por entre essas áreas estratégicas. Sob outro ponto de vista, essa nova dinâmica, estabelecida entre as décadas de 1970 e 1990, significou o retorno do crescimento, o qual a cidade havia mantido, ao longo de toda a sua história, entretanto, tendo a sua influência regional adaptada à organização espacial vigente.

Nesse aspecto, ainda que, em um momento e outro, a economia tenha apresentado desaceleração em seu ritmo, Anápolis se manteve como o município mais visado nas ações políticas de planejamento do estado de Goiás, devido à sua localização interpolada às cidades de Goiânia e Brasília, condição determinante para uma permanente oferta de mão de obra. No

que diz respeito ao planejamento nas últimas duas décadas, o período político denominado de “Tempo Novo”, conduzido pelas administrações de Marconi Perillo (1999-2007; 2015-2018) e Alcides Rodrigues (2007-2011), ficou marcado por importantes projetos, cujo objetivo era dinamizar a economia, com base no que se tinha de concreto em termos de infraestrutura:

As ações previstas buscam reforçar e dinamizar a integração e o desenvolvimento das regiões do Estado com base na dinâmica espacial concreta da economia. No caso dos programas de infraestrutura, o objetivo é fortalecer redes integradas de transporte, energia e telecomunicações, indispensáveis tanto para tornar mais competitivos, quanto para criar novas oportunidades de investimento (PLANO DE AÇÃO GOVERNO MARCONI PERILLO 1999-2003).

A estratégia de planejamento no “Tempo Novo” se assentava na continuidade de uma política de redução da carga fiscal, no intuito de aumentar a competitividade tributária do estado de Goiás. O receituário básico seria o fortalecimento dos polos e a potencialização radical das aglomerações, visando consolidar as cadeias produtivas de cada um destes, isto é, verticalizando a produção de matérias-primas e adensando os elos de intercalação entre as unidades produtivas em todo o estado. A localização da atividade econômica foi, pela primeira vez, inserida no conteúdo de um Plano de Governo (Marconi Perillo, 2003-2006), cujo objetivo era ampliar a capacidade de alcance da economia goiana que, até então, se restringia a 1.200 km entre Goiás e o Sudeste do Brasil.

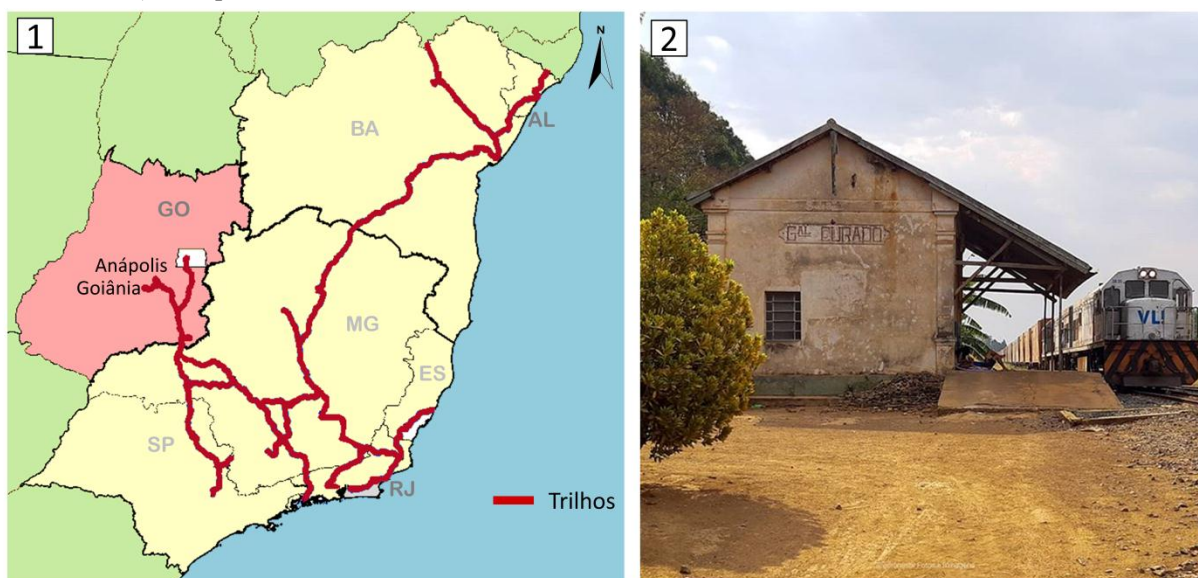
Entre as importantes ações, provenientes dos estudos da Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento, destacam-se a constatação de que o estado de Goiás, ao longo de sua história, sustentava uma capacidade ociosa ao manter os seus mercados praticamente restringidos ao Sudeste, mesmo após inúmeras realizações na área de infraestrutura em transporte e logística, durante governos anteriores. Registrou-se ainda uma fuga de capital no processo de escoamento de produção, dada através da elevação dos custos de transporte que, de acordo com a equipe, extrapolava o limite de rodagem ideal para a consignação de um retorno compensatório. No que diz respeito ao modal rodoviário, o ideal seria reduzir a rodagem de 1.200 para apenas 300 km, sendo então complementado pelo modal ferroviário, que neste caso percorreria 1.000 km, sendo, enfim, concluído pelo modal hidroviário.

Dentro desse contexto, o retorno da ferrovia, aparece como componente da estrutura logística, planejada com a Plataforma Logística Multimodal de Goiás. Conforme a avaliação da SEGPLAN (2019), entre os objetivos gerais da PLMG está o desenvolvimento regional, enquanto que a instalação dos modais visa, especificamente, reduzir os custos, num processo que coloca Anápolis no epicentro do desenvolvimento de Goiás, em razão de sua localização.

No que diz respeito à estrutura logística, Anápolis está prestes a se tornar um dos maiores centros dinâmicos distributivos do Brasil e o maior do Centro-Oeste, alimentado não somente através do modal rodoviário, como também, pelos modais ferroviário e aeroviário. Atualmente, o sistema de transporte ferroviário passa por uma reestruturação em todo o Brasil, por meio do projeto da Ferrovia Norte-Sul, no qual, Anápolis ocupará a função de ponto de alimentação da região, através da Ferrovia Centro-Atlântica, a qual já opera em seus espaços.

A Ferrovia Centro-Atlântica representa uma continuação das atividades, outrora, desempenhadas pela Rede Ferroviária Federal S/A⁶⁹, concebida por meio de uma parceria entre a Companhia Vale do Rio Doce e a própria Ferrovia Centro Atlântica (FCA), e que atua através do sistema de Valor da Logística Integrada da empresa VLI-Multimodal S/A desde 2011. Seu itinerário abrange sete estados brasileiros (Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Bahia e Alagoas) sendo que, em Goiás, uma grande parte de seu trajeto é feita utilizando-se do traçado estabelecido pela antiga malha viária da Estrada de Ferro Goiás. A função principal da Ferrovia Centro-Atlântica na PLMG será conectar a Ferrovia Norte-Sul aos portos marítimos do litoral brasileiro (ver figura 31).

Figura 31 – Corredor de exportação da ferrovia Centro-Atlântica (Estação General Xavier Curado/ desativada), Anápolis, 2014



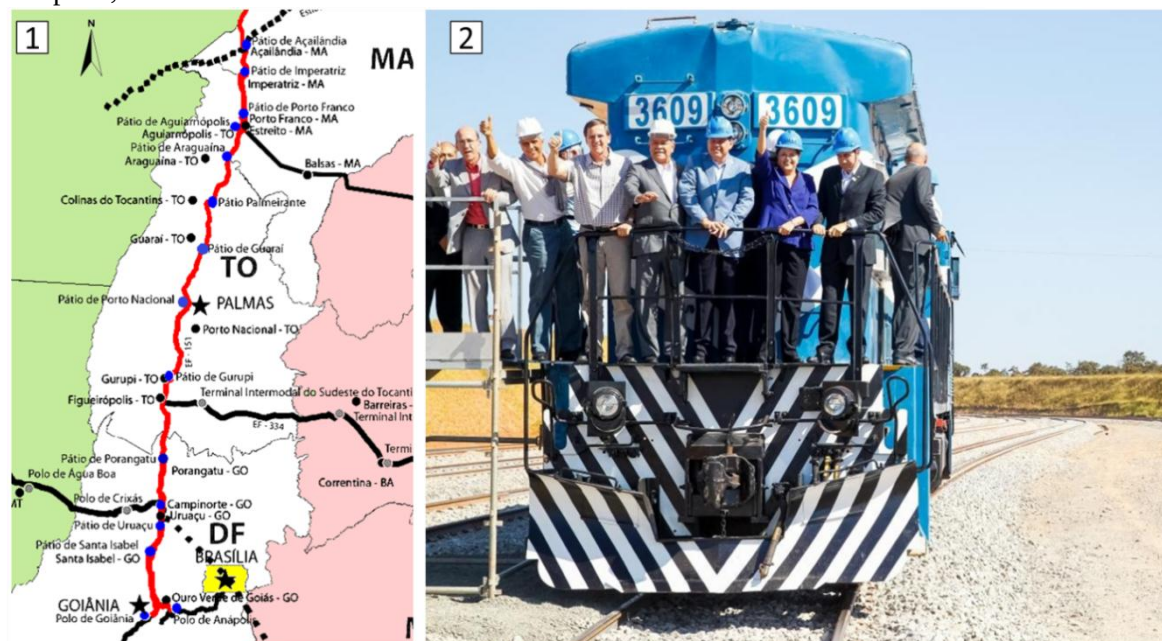
Fonte: Elaboração própria a partir de: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/engcastilho.htm>
https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Ferrovia_Centro-Atlântica_S.A.&oldid=55059134

⁶⁹ A Rede Ferroviária Federal S/A foi criada em 1957 pela Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, e dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004, atuando por 40 anos como empresa estatal e mais 10 anos como empresa privada. Durante esses anos essa estatal geriu as atividades de 18 ferrovias regionais, entre as quais, interessa aqui a Estrada de Ferro Goiás, cujo trecho do setor industrial permanece sendo utilizado pela Ferrovia Centro-Atlântica.

A utilização da expressão “retorno da ferrovia” se justifica como uma simples alusão ao evento passado, o qual havia alterado completamente a dinâmica de Anápolis diante do contexto de sua evolução econômica. Apesar de a ferrovia Centro-Atlântica atuar na região desde a década de 1990, é recente a sua inserção no debate envolvendo a reestruturação do transporte ferroviário no Brasil. No que concerne a Anápolis, o debate recupera um objetivo logístico remanescente da década de 1930, a saber, a redução dos custos de transporte.

Conforme visto no capítulo anterior, a redução dos custos constitui um pressuposto da localização espacial que, quando não definido em seu princípio, necessitará, posteriormente, da intervenção do Estado para realizá-lo (WEBER, 1929). Entre os objetivos específicos da PLMG, está a padronização dos custos de transporte que estimulará a atração, a concorrência, entre as empresas, e, por conseguinte, o crescimento econômico regional. Do mesmo modo, a padronização dos preços tenderá a acompanhar a Ferrovia Norte-Sul por entre os nexos (nós) estabelecidos em seus pontos de embarque e desembarque de mercadorias. Esse mecanismo tende a melhorar o serviço e adequá-los às legislações em vigência no país, estabelecendo maior segurança e organização no escoamento da produção em todo território nacional.

Figura 32 – Malha da ferrovia Norte-Sul (Anápolis/GO-Açailândia/MA), inauguração do trecho Anápolis, 2014



Fonte: Elaboração própria de: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Ferrovia-Norte-Sul-FNS/a-Ferrovia.shtml>
<https://fotospublicas.com/dilma-participa-cerimonia-de-inauguracao-da-ferrovia-norte-sul-trecho-anapolis-palmas>

Conforme Weber (1929), o acréscimo obtido a partir de novos recursos materiais, tal como visto em Anápolis com relação à sua estrutura logística, à evolução de seu sistema de

transporte e ao crescimento populacional, constitui a condição básica para se conceber, no longo prazo, o desenvolvimento econômico. Considerando que a questão envolvendo a localização das indústrias implica em parte do problema geral da distribuição local, supõe-se que o estabelecimento da indústria na cidade, a partir da década de 1970, potencializou o seu campo gravitacional, passando Anápolis a receber força de trabalho de diferentes regiões, atraídas principalmente pela oportunidade de emprego e renda.

O efeito atrativo de mão de obra é sustentado, não apenas pelas transformações internas, mas principalmente por fatores externos, ligados à localização. Esse processo começou a se intensificar antes mesmo da construção de Goiânia, a partir da abertura das primeiras rodovias ligando a cidade aos principais centros comerciais do estado de Goiás que conectavam, “multiplicavam as possibilidades de contatos e canalizava as correntes humanas para o município” (FRANÇA, 1974, p. 653).

Vista por outro ângulo, a dinâmica locacional de Anápolis não se limitou apenas à conexão entre o Centro-Sul e o Sul de Goiás, ou mesmo, à atração que a cidade exerce sobre as regiões, em virtude de suas condições climáticas, mas despontou em todas as direções, devido à sua condição de centralidade. Conforme os estudos da SEGPLAN (2013), o campo gravitacional de Anápolis atinge aproximadamente 1.200 km que, circundado, abrange quase 75% do território nacional. Conforme Ponsard (1983), essa capacidade condiz com a formulação feita por Walter Christaller, a qual define a cidade como o centro da comunidade regional, um lugar intermediário para as atividades comerciais, tal qual a Anápolis do passado, quando a sede municipal intermediava a produção dos distritos. A Anápolis atual, mesmo provida de acesso a todas as regiões, análogo ao plano isótropo no esquema de estrutura básica espacial (figura 22), não realiza uma integração hexagonal perfeita com seus vizinhos, devido à influência de Goiânia e Brasília. Contudo, a sua localização entrepostada lhe garante excelente desempenho, colocando-a como polo logístico da região Centro-Oeste.

3.2.2. A estrutura alfandegária em Anápolis e os custos com transporte

A Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG) corresponde a uma extensão destinada a reunir os principais elementos de organização do transporte e logística da região Centro-Oeste. A área pertence ao município de Anápolis e abrange em torno de 618 hectares, tendo início no espaço referente ao Distrito Agroindustrial de Anápolis e se estendendo em direção à BR-153. Quando concluída a PLMG será composta pelo terminal de frete ferroviário de carga, terminal de frete aéreo com pista do aeroporto de carga, centro de

transporte terrestre, Estação Aduaneira do Interior (EADI) ou Porto Seco Centro-Oeste, além de acomodar os nexos das ferrovias Centro-Atlântica e Norte-Sul e das rodovias GO-060 e BR-153. De todos esses projetos, somente o modal da Ferrovia Norte-Sul e os operadores de despache aéreo e ferroviário não foram concluídos. Além disso, atualmente se discute a destinação de parte dessa área à atividade industrial, devido ao DAIA ter exaurido suas possibilidades locacionais. Outros agentes operam de acordo com a estrutura já instalada, isto é, os modais rodoviários e ferroviários da Centro-Atlântica, sob a supervisão do Porto Seco Centro-Oeste, em atuação no DAIA desde o início dos anos 2000.

Além de representar um projeto de modernização da logística regional, tornando mais ágeis as operações de transporte, a PLMG também fará com que a locação industrial em Anápolis se torne mais atrativa, devido à regularização dos custos financeiros com transporte.

Qualquer barateamento nos meios de comunicação, qualquer facilidade que surja para a troca de ideias entre regiões distantes, altera a ação das forças que tendem a localizar as indústrias. Falando em termos gerais, podemos dizer que uma redução de tarifas alfandegárias ou de fretes do transporte de mercadorias tende a fazer com que uma região adquira de lugares distantes maior quantidade daquilo de que precisa, tendendo assim a concentrar determinadas indústrias em determinadas localidades (MARSHALL, 1996, p. 322).

Considerando que os principais programas de incentivos fiscais em Goiás exerceram o papel de atrativos para que indústrias se instalassem no estado, a função social da PLMG será, em última instância, o de sagrar a localização geográfica da cidade de Anápolis como fator de atração de empreendimentos no curto, médio e longo prazo. No decorrer de sua formação, pôde-se observar que a localização geográfica foi de fundamental importância para concentrar diferentes atividades, serviços e agentes, entretanto, no período em que a indústria tornou-se uma necessidade, o que se notou foi uma resistência, em eleger Anápolis como polo industrial do estado de Goiás. De fato, é razoável afirmar que o município tenha se firmado com polo da atividade industrial, apesar disso, a experiência mostrou que essa condição não foi facilitada pelas vantagens presentes em uma cidade que se localiza em um “entrelace de caminhos”, mas sim na sua importância histórica dentro do circuito regional.

No interior da estrutura física da PLMG, a Estação Aduaneira do Interior (EADI), gerida pela empresa privada Porto Seco Centro-Oeste, atua como uma central de inteligência, agenciando o transporte através dos modais rodoviário, ferroviário e, futuramente, aeroviário. Instalado no interior do DAIA e detendo uma moderna infraestrutura, distribuída numa área recentemente ampliada de 500.000 m², o Porto Seco Centro Oeste S/A constitui atualmente

um terminal alfandegário de capital privado, porém, com prestação de um serviço de utilidade pública. Sua constituição se deu supervisionada pela Receita Federal, entre 1997 e 1999, e marcou o início de uma etapa de transformações de infraestrutura em logística e transporte em Goiás, a qual inclui a criação das Regiões de Planejamento de Goiás. Esse processo teve início com a criação da Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno⁷⁰ (RIDE) e da Região Metropolitana de Goiânia⁷¹ (Grande Goiânia mais Região de Desenvolvimento Integrado), que são regiões de maior intensidade na atividade econômica (LUZ, 2009).

O crescimento da economia brasileira, através das exportações, havia intensificado as relações do estado de Goiás com o mercado mundial, tornando a logística uma exigência vital para a permanência na disputa empreendida entre as unidades federativas. Em um espaço de cinco anos (2004-2007), o estado de Goiás mais que triplicou as suas exportações, migrando de US\$ 1,1 bilhões para US\$ 3,6 bilhões, tendo sido US\$ 2 bilhões desse valor transacionado no Porto Seco Centro-Oeste. De modo que a ampliação da estrutura logística do Brasil e, por conseguinte, do estado de Goiás, mais do que um projeto de infraestrutura é também uma exigência de mercado, sem a qual os rendimentos tenderiam a cair no médio e no longo prazo.

A operação do Porto Seco Centro-Oeste se dá de forma integrada à Ferrovia Centro-Atlântica, que é o modal responsável por trazer e levar parte das importações e exportações da região. Enquanto central inteligente, a sua atuação ocorre da seguinte forma:

Quadro 05 – Roteiro básico de atividades do Porto Seco Centro-Oeste

	Atividades
1	Identificar possíveis compradores no mercado externo;
2	Enquadrar o produto da exportação às normas nacionais e internacionais;
3	Contatar o possível comprador e apresentar a empresa e o produto;
4	Preparar o preço FOB como básico;
5	Definir condições de preço, de entrega, de embalagem etc.;
6	Emitir e enviar a fatura Pro Forma de acordo com legislação do país de destino;
7	Produção da mercadoria para entrega no prazo;
8	Registro e credenciamento junto ao DECEX/SECEX e Secretaria da Receita Federal;
9	Contratar empresa para o transporte internacional;
10	Efetuar ou contratar despachante aduaneiro para cumprir os trâmites de despacho;
11	Emitir documentos fiscais, comerciais e financeiros;
12	Fechar o câmbio com o banco autorizador para operar nessa modalidade;
13	Receber o valor combinado;
14	Acompanhar a chegada da mercadoria no destino.

Fonte: www.portosecocentrooeste.com

⁷⁰ Pela Lei Complementar (Constituição Federal) nº 94, de 19 de fevereiro de 1998.

⁷¹ Pela Lei Complementar Estadual nº 27 de dezembro de 1999 e modificada pela Lei Complementar Estadual nº 54 de 23 de maio de 2005.

A natureza dos serviços prestados pelo Porto Seco Centro-Oeste, as condições estabelecidas e o regime aduaneiro, regrado por incentivos fiscais relativos aos impostos sobre o comércio exterior, fazem da empresa um sistema alfandegário logístico. Por conseguinte, a presença de três diferentes tipos de modais, possibilitará potencializar a dinâmica locacional de Anápolis e incluir novos mercados em suas relações comerciais. O ganho de vantagens está no encurtamento das distâncias, a partir da alternância entre esses diferentes modais, no trâmite das importações e exportações. Conforme Marshall (1996), qualquer facilidade que surja, em prol da comunicação entre regiões distantes, alterará a ação das forças que tendem a localizar as indústrias, ou seja, essa capacidade tornar-se-á um adicional em Anápolis no que diz respeito à atração de investimentos para os seus domínios.

Além disso, a cidade é considerada o marco zero de ambas as ferrovias Norte-Sul e Centro-Atlântica, fato que, novamente, assevera a sua importância pela via de transporte tal qual no passado, porém, com a diferença de que, atualmente, Anápolis é tida como o ponto de partida e não o destino final. Também é importante mencionar que a presença de centrais de inteligência, atuando em diferentes pontos (nós) do traçado da Ferrovia Norte-Sul, conforme mostrou a figura 32, possibilitará uma maior dimensão dos preços relativos. Conforme Ferreira (1989), quanto maior a dimensão do preço relativo, isto é, o preço calculado com base na realidade econômica de cada região, sem que se estabeleçam discrepâncias entre uma região e outra, maior será o alcance de mercado a partir desses arranjos.

Anápolis cumpre, portanto, as três condições básicas, impostas pela teoria, para condicionar o seu crescimento. De acordo com o modelo de Robert Solow de 1956, essas três condições são: o investimento, a tecnologia e o crescimento demográfico (DINIZ; CROCCO, 2006). O investimento se fez mais constante, a partir dos anos 2000, quando o governo do estado propôs o adensamento da atividade industrial e da tentativa de se criar cadeias com as atividades produtivas já existentes e expandi-las através do fomento e do crédito. Nesse mesmo período, diferentes programas de integração, entre as instituições de pesquisa e ensino superior, foram intensificados em todo estado, seguindo o princípio de não destinar gastos para a construção de novas estruturas, mas racionalizar as estruturas já existentes.

Por último, o crescimento demográfico e do consumo, em decorrência do aumento salarial, permaneceu constante em razão do multiplicador da indústria sobre outros setores, a saber, o setor de comércio e o setor de serviços, os quais sustentam um histórico de maior empregabilidade na cidade, sobretudo o departamento de construção civil, que é aquecido pelo crescimento recente do mercado imobiliário especulativo (ver tabela 11).

Tabela 11 – Evolução do emprego por setores, Anápolis, 2000-2010

Ano	Adm. Pública	Agropecuária	Comércio	Const. Civil	Ext. Mineral	Indústria	Serviço de Util. Pública	Serviços
2000	4.222	557	10.858	10.858	63	10.984	206	12.305
2001	6.283	617	11.979	11.979	31	10.958	161	12.515
2002	6.824	625	12.411	12.411	25	11.570	81	14.464
2003	8.485	712	12.415	12.415	27	11.679	411	12.441
2004	8.351	699	13.300	13.300	26	12.815	86	13.706
2005	9.940	743	13.956	13.956	39	14.369	100	15.628
2006	7.633	802	13.987	13.987	63	15.789	337	18.800
2007	7.493	849	14.857	14.857	105	16.858	322	19.699
2008	12.120	772	16.562	16.562	97	17.940	394	17.611
2009	-	837	17.140	17.140	-	-	-	-
2010	-	765	18.385	18.385	-	-	-	-

Fonte: RAIS; CAGED, 2019. A explicação dos valores iguais entre comércio e construção civil não pôde ser detectada.

Com relação ao comportamento do emprego em Anápolis, observa-se um crescimento estável, com poucos momentos de retroação, ao longo de um uma década (ver tabela 12).

Tabela 12 – Evolução do emprego formal, Anápolis, 1998-2010

Ano	Formal - Admitidos	Formal - Desligados	Formal - Saldo	Número de Empregos Formais	Rendimento Médio (R\$)
1998	13.317	13.985	-668	33.494	-
1999	13.830	12.476	1.354	35.641	396,24
2000	19.527	15.709	3.818	40.123	428,78
2001	19.970	19.436	534	43.860	532,79
2002	18.281	16.997	1.284	47.268	572,9
2003	17.946	17.321	625	47.736	667,87
2004	19.586	17.166	2.420	50.525	682,67
2005	21.970	19.359	2.611	56.345	761,79
2006	23.024	20.501	2.523	59.036	864,11
2007	26.541	23.451	3.090	62.455	931,26
2008	31.761	28.139	3.622	70.145	1.030,57
2009	30.666	28.024	2.642	76.351	1.128,59
2010	38.904	32.962	5.942	82.172	1.257,22

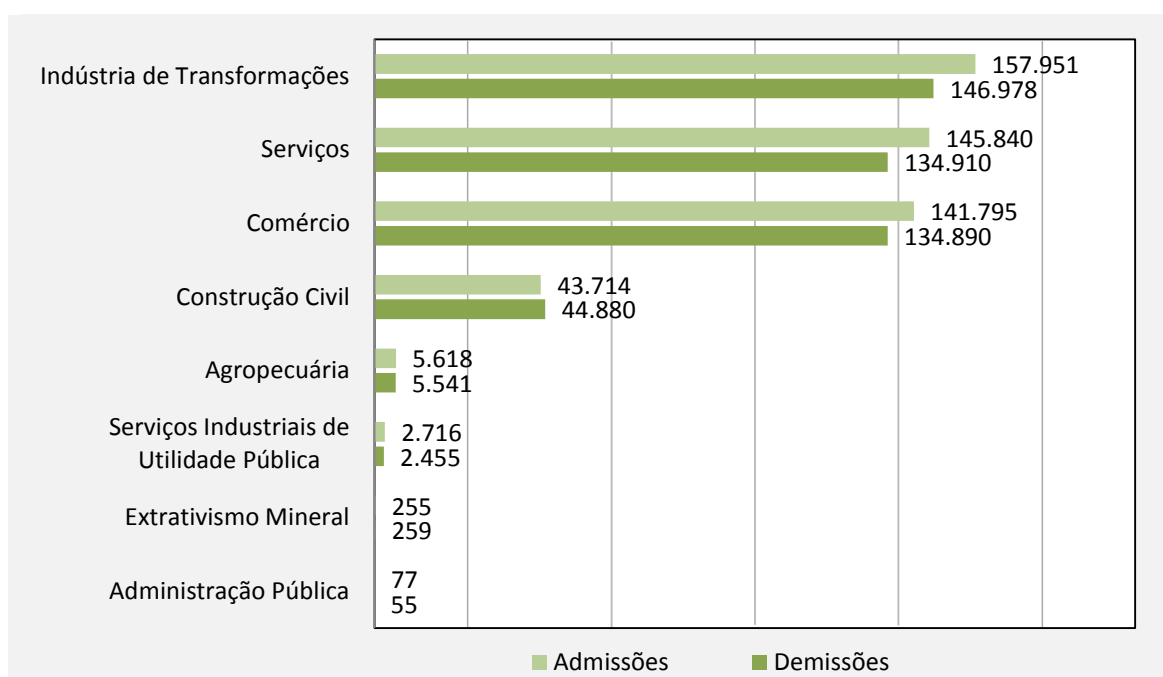
Fonte: RAIS; CAGED, 2019.

A recente distribuição do emprego em Anápolis obedece a uma lógica de integração entre a indústria, o comércio e o setor de serviços. Seguramente, a indústria se comporta como condutor desse processo de composição do produto social do município, tendo em vista o maior valor adicionado nela presente. De um lado, o mercado interno absorve parte da produção de fármacos, com vistas à sua importante rede de serviços de saúde e de farmácia, enquanto que o DAIA é assistido pela rede de transportes e abastecido com produtos do

comércio local. Por sua vez, essa rede de transporte é agenciada pelo Porto Seco Centro-Oeste para realizar o transporte de mercadorias do DAIA através do modal rodoviário.

Pode-se dizer que o crescimento recente desses segmentos do setor de trabalho, em certa medida, detém vínculos diretos com o setor de indústrias. Em compensação, esse foi o setor que mais atenção recebeu, por parte da administração conjunta nas últimas décadas, tendo o seu desempenho atual uma correlação direta com o nível de investimentos, conforme os postulados teóricos do crescimento econômico⁷². É diante desse quadro que se diz que, mesmo com todos os questionamentos levantados, desde o projeto inicial do DAIA até os dias atuais, o setor de indústrias tornou-se o contrapeso das atividades que, no passado, foram impulsionadas pela agricultura, inicialmente o comércio e, posteriormente o setor de serviços. Dessa relação, estabelecida entre a indústria, o comércio e os serviços, transcorre os melhores índices de emprego e de renda do município (ver gráfico 09):

Gráfico 09 – Perfil do emprego por setores, Anápolis, 2007-2019



Fonte: CAGED, 2019. Os números para a administração pública são reduzidos devido à transitoriedade dos contratados sem concurso.

Com relação ao desempenho da renda, Anápolis manteve, nas últimas décadas, uma taxa de crescimento que se contrasta com a manutenção de médias salariais relativamente baixas, sobretudo nos setores que mais empregam mão de obra, elemento esse que indica

⁷² Ver: SCHUMPETER, 1996.

haver concentração acentuada de renda. A explicação se encontra no crescimento registrado no país a partir de 2003, o qual demandou, de forma intensa, trabalhadores para o setor de construção civil e para a indústria. Em Anápolis, a construção civil havia sido impulsionada pela lógica externa, ou seja, a que foi desencadeada pelas políticas públicas de habitação, e pelo processo de verticalização urbana. De modo que, se por um lado a alocação da mão de obra é positiva, ao criar oportunidades para um maior número de trabalhadores, por outro, esse processo estabeleceu reivindicações decorrentes da deterioração ou defasagem das condições de trabalho, que, em Anápolis, opera pelo lado da depreciação salarial.

Outro ponto a ser comparado diz respeito ao ritmo estabelecido por esse crescimento recente em relação ao que se ratificou nos tempos em que a agricultura impulsionava os demais setores, sobretudo o comércio e o setor de serviços. Obviamente, o crescimento conduzido pela indústria apresenta números demasiadamente mais elevados em virtude de seu valor adicional. De acordo com Perroux (1981), a elevação das taxas de crescimento e da produtividade, pela atividade industrial, deveria condicionar um aumento na remuneração, em conformidade com a elevação da produção. Todavia, a não prática dessa premissa, por si só, confirma as condições de desajuste do crescimento em condições de subdesenvolvimento.

3.3 A cidade de Anápolis nos quadros da economia global: crescimento indiscutível, desenvolvimento questionável

Não é intenção aqui classificar Anápolis como sendo uma cidade desenvolvida ou não desenvolvida. No que diz respeito ao seu crescimento, a simples observação de sua colocação no *ranking* dos municípios goianos, seria suficiente para ratificá-lo. Com base nas séries históricas, referentes ao desempenho de algumas de suas principais variáveis, observou-se que o crescimento esteve sempre presente, ao longo da formação econômica do município, sendo intensificado em diferentes ocasiões por diferentes fatores. Considerando que a dinâmica do crescimento tenha sido alterada, por diversos fatores, permanece válido o diagnóstico de autores, como França (1974), de que, já nas primeiras décadas de sua formação, Anápolis preestabeleceu uma evolução desequilibrada em seu crescimento econômico.

No passado, o crescimento demográfico impulsionava o crescimento do setor público e, por conseguinte, produzia um inchaço no orçamento do município. No contexto recente, esse desequilíbrio transcorre, sobretudo, entre a formação da renda total e individual. Desde meados dos anos 2000, a formação do Produto Interno Bruto tem apresentado médias de crescimento em torno de 5,5% ao ano, enquanto que o PIB *per capita* fica em torno de 8,83%

ao ano (CAGED, 2019), revelando uma tendência à concentração acentuada de renda. Em contrapartida, a média salarial entre em um espaço de dez anos (2000-2010) esteve em torno de R\$ 771,23, tendo como parâmetro a média do salário mínimo nacional entre o mesmo período, o qual se fixou em R\$ 510,00 no ano de 2010.

Certamente que esses números contemplam as expectativas, em primeiro lugar, por se tratar da renda de uma cidade média, e, em segundo, por revelar certa equivalência, tanto no crescimento da receita total, quanto da renda individual. Porém, a análise do desenvolvimento econômico requer transformações que abranjam todos os setores e não apenas as variáveis de forma parcial. Desse modo, a leitura isolada dessas variáveis econômicas não é suficiente para captar a realidade do município, tampouco permitirá qualquer tipo de generalização, tendo em vista o grau de relacionamento de Anápolis com os mercados externos.

De acordo com Furtado (1983) qualquer acréscimo da produtividade, por menor que seja, incidirá diretamente no aumento dos lucros dos proprietários. Não obstante, o aumento dos salários, por si só, estabelece uma falsa impressão de melhoria na qualidade de vida dos trabalhadores, quando na verdade é sempre acompanhada pelo aumento dos custos decorrente do emprego tecnológico na produção. A elevação da técnica configura uma das características que podem ser observadas no quadro de empresas do DAIA, haja vista que a especialização proporcionou a instalação de laboratórios dotados de tecnologia de ponta. Todavia, a elevação dos vencimentos ocorre de forma lenta, tanto pela escassez de especialização exigida como pela abundância de oferta de força de trabalho que instituiu médias salariais.

Numa análise geral, o desenvolvimento de Anápolis é tido como um consenso, tendo em vista, o histórico de expansão demográfica e urbana, a diversificação de seu comércio, a dinâmica de suas redes, os serviços ofertados e a infraestrutura. No uso universal do termo, anteriormente abordado, o desenvolvimento pode ser observado já nas primeiras décadas de sua formação. Em comparação a outros municípios, Anápolis se fez próspera durante esse período, haja vista a capacidade de propulsão de seu setor primário. A questão em pauta diz respeito à evolução de suas estruturas de produção, processo que, mesmo acompanhado de situações imprevistas, deliberou acerca de seu pioneirismo. Contudo, ao se evocar o conceito de desenvolvimento, em seu aspecto teórico, manifesta-se certa dificuldade em integrá-lo à abordagem envolvendo a economia de Anápolis, de forma esvaída de apelo teórico, sobretudo, pela presença de um expressivo desajuste entre o seu crescimento, em relação a alguns de seus indicadores socioeconômicos, e em relação à distribuição de modo geral.

Ainda com relação à sua formação, Anápolis se destacou tanto, ao ponto de se tornar referência do comércio regional, porém, logrando dificuldades internas, em decorrência dessa

expansão. Não obstante, devido à ausência de um planejamento urbano contundente, grande parte desses problemas persiste nos dias atuais, a saber, o abastecimento de água, o saneamento básico e as questões decorrentes de períodos chuvosos. Além disso, os serviços ofertados pelo município não apresentam perfeita sincronia com os setores da economia, a exemplo da formação educacional superior, a qual é irregular em abastecer a atividade industrial. Em contrapartida, a formação técnica e profissionalizante se mostra relativamente mais integrada à indústria de transformação e aos serviços de saúde.

A interpretação rigorosa do conceito de desenvolvimento é intrincada, tendo em vista que o mesmo apresenta três dimensões distintas: a do incremento da eficácia do sistema social de produção, a da satisfação das necessidades elementares da população e a da consecução de objetivos almejados por grupos dominantes, que disputam, entre si, os recursos escassos de uma sociedade (FURTADO, 2000). Numa avaliação rápida, pode-se dizer que o progresso de Anápolis, de fato, apresenta essas dimensões, ainda que de forma aleatória. Do mesmo modo, além das questões econômicas, os aspectos políticos contribuíram para a estabilização do seu crescimento, ao longo das últimas décadas, sobretudo, no que diz respeito à atenuação dos enfrentamentos políticos regionais mais acirrados, tal qual se via no passado.

O desenvolvimento de Anápolis pode ser ainda enquadrado nos projetos nacionais de capacitação competitiva, porém, essa é uma análise ampla que inclui outros fatores, além da industrialização. Por sua vez, a industrialização, considerada como condição indispensável ao desenvolvimento, foi realçada a partir da política cambial, inaugurada com a abertura política e econômica do Brasil no início dos anos 1990. A intenção de tornar as regiões do Brasil mais competitivas e, desse modo, elevar as condições do país, dentro do cenário de radicalização global, culminou na intensificação do crescimento de Anápolis, desencadeando demandas internas ligadas à indústria, que, não obstante, constitui o setor com maior grau de vinculação em relação ao mercado externo, haja vista a participação de Anápolis no agronegócio, como núcleo de esmagamento e processamento, através da escala produtiva vinda do sul de Goiás.

Além disso, o cenário inaugurado com as mudanças que se deram em nível mundial, repercutiu diretamente sobre o cotidiano dos indivíduos, que são, na maioria das vezes, os mais prejudicados. Desse modo, dentro do contexto de frequentes disputas desenfreadas, o mundo das relações sociais adotou práticas que outrora eram moralmente condenadas, sendo que muitas delas passaram a ser reproduzidas nas relações de trabalho (SANTOS 2002).

Mesmo tendo desencadeado problemas internos de naturezas variadas, o crescimento de Anápolis manteve constante a influência da cidade sobre a região. A localização, assim como os seus usos e funções, teve sua dinâmica alterada em diferentes momentos, o que

releva uma relação eficiente entre os fluxos e fixos sobre a economia do município. No caso de Anápolis, não apenas as transformações em infraestrutura e evolução técnica da atividade produtiva se revelaram como fatores condicionantes, como também a sua historicidade, a qual produziu agentes permanentes. Conforme visto, desde a sua origem, a importância de seu território havia sido delineada a partir de um processo que, por um lado, estabeleceu novos elementos, enquanto que por outro, importou elementos de organização, remanescentes do período em que Pirenópolis e Vila Boa dominavam a o Centro-Sul de Goiás.

A atual divisão geográfica regional revela a intensificação das redes e aponta novas áreas de comércio regional. Na formulação do recorte da Região Geográfica Imediata de Anápolis, a região foi considerada como um instrumento de intervenção no espaço, buscando conduzir a dinâmica socioespacial regional. Não obstante, essa proposta se assemelha com a teoria da localização de Christaller, a qual pressupõe que todas as áreas possam ser supridas por um número mínimo de locais centrais. Conforme Ponsard (1983), o princípio, designado por Christaller de “tráfego”, implica na distribuição desses locais centrais. Desse modo o ideal seria estabelecer o maior número possível de lugares grandes, localizados no curso das rotas e conectando os maiores centros, a fim de se reduzir, os custos com transporte.

Com base nos relatórios e nas estatísticas, disponibilizados pelas agências de fomento e pesquisas e pelos documentos históricos do Governo de Goiás, pode-se afirmar que, em toda a sua história, Anápolis manteve o seu crescimento ininterrupto, o qual, mesmo tendo sofrido oscilações, em variados momentos, foi responsável por manter a importância do município frente à economia regional. Tal processo fez com que as autoridades passassem a ver em Anápolis, assim como em Goiânia e no Distrito Federal, um ponto de referência para a formulação das áreas de planejamento do estado. De modo que, muito além do que um ponto de inflexão, o município detém seu protagonismo dentro do eixo Anápolis/Goiânia/Brasília, fato esse que incrementou as possibilidades de mercado que se tinha e, como consequência, perpetuou a sua centralidade. Embora não tenha se referido à Região Imediata, por uma questão cronológica, tendo em vista que a mesma não havia sequer sido esboçada, Luz (2009) aponta uma possível probabilidade de que os futuros recortes fossem respaldados pela existência de redes contínuas, todavia, não se confirmando essa continuidade, permaneceria, nesse caso, a multidimensionalidade, ou seja, a força exercida pelo seu campo gravitacional.

Ao longo das últimas décadas, Anápolis tem mantido um desempenho mais destacado em seu Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) que ocorre associado a dois indicadores socioeconômicos específicos, a saber, a renda e a educação. Para que se entenda a afirmação de que o desenvolvimento do município pode ser questionável é preciso fazer a

regressão do IDHM comparando-o com o crescimento dessas duas variáveis para os mesmos períodos analisados. No caso de Anápolis, o IDHM é conduzido por essas duas variáveis, que são as que mais se despontaram, juntamente com expectativa de vida e a outros serviços, que, embora não sejam destacados, em nível regional, contribuem para o bem-estar social interno. A impossibilidade de outros setores e variáveis se destacarem, nessa atual conjuntura, tem relação com o crescimento demográfico que, pelo fato de ser constante, supera o crescimento da oferta de emprego. Consequentemente, o aumento da oferta de emprego ocorre de forma segmentada, não contemplando as demandas que vão se formando.

Por sua vez, a renda *per capita* de Anápolis manteve um crescimento médio de 71,78% nas últimas três décadas. De acordo com IPEA (2019), os valores evoluíram de R\$ 457,07 em 1991, para R\$ 589,77 em 2000, e para R\$ 785,17, em 2010. A princípio, os números não revelam ter ocorrido uma melhoria na condição de vida da população, sobretudo, se contrastado com outras variáveis. No espaço de três décadas, a média esteve entre 2,87% ao ano, entre 1991 e 2000, e 2,90%, entre 2000 e 2010. Enquanto que o Coeficiente de Gini⁷³ caiu numa proporção equivalente de 0,56%, em 1991, para 0,56%, em 2000, e 0,50%, em 2010. Considerando que houve um maior aumento da renda *per capita* para o período, a redução do Coeficiente de Gini se mostra regular, porém, acusando uma alta concentração.

Além da questão envolvendo a renda *per capita*, os estudos da FIEG para o ano de 2014, apontaram 30 problemas relacionados diretamente com o desempenho do DAIA. Sendo a atividade industrial detentora de alta capacidade dinâmica, esses problemas ressoam sobre os setores vinculados. No que diz respeito aos apontamentos feitos pela Prefeitura Municipal, há uma tendência de extensão dos transtornos frequentes, em decorrência do ritmo de crescimento da cidade. A experiência histórica havia mostrado que a expansão, populacional introduz novas demandas e forja a ampliação do setor de serviços públicos.

Por último, o desenvolvimento é plenamente conferido em Anápolis, sobretudo, se, avaliada a força econômica do município no contexto regional, a sua formação histórica e, atualmente, a capacidade de aglomeração, tanto de população quanto de valor adicionado no setor industrial e de serviços em âmbito regional. A localização, entendida aqui como um fator permanente e notório em sua evolução econômica, ao longo das duas últimas décadas, vem ganhando um novo retoque, o qual conferiu grande importância ao município no processo de inserção do estado de Goiás à economia internacional.

⁷³ Diz respeito a uma medida de concentração (de 0 a 1), mais frequentemente aplicada à renda, à propriedade fundiária e à oligopolização da indústria. O resultado da equação proposta será positivo na medida em que o valor se afastar de 1, significando que a concentração está sendo reduzida. Ver: SANDRONI, 2005, p.156.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa surgiu da intenção de interpretar o crescimento de Anápolis, a partir de sua localização, considerada como o “fiel da balança”, cujos pratos de paisagem são nivelados pela história e pela teoria econômica. Não obstante, não se tratou de uma análise setorial, ainda que tenha se valido de projeções, assim como de comparação de variáveis consideradas elementares no desempenho econômico. Tratou-se de uma abordagem do crescimento, tendo à ciência regional como recurso metodológico para interpretar os diferentes fenômenos sociais e econômicos que alcançaram a cidade de Anápolis, ao longo de toda a sua formação.

A experiência mostrou que, não tendo sido capital política, Anápolis se portou como capital econômica, ao longo de grande parte do processo de modernização do estado de Goiás. Partiu-se da ideia de localização, como uma condição natural constante que, somente pôde ser alterada a partir das relações socioeconômica incididas em esfera regional, as quais agregaram ou subtraíram elementos de valorização. Diante de uma abordagem histórica, é razoável afirmar que, em sua maior parte, os eventos econômicos que alcançaram Anápolis o fizeram por meio da valorização de sua condição locacional, tanto no médio como no longo prazo.

A narrativa adotada primou-se pela linearidade de suas relações ao longo de toda a sua formação, de modo a manter a localização, e não os setores, como elemento central, numa relação que contempla a economia do município de forma integrada. Sendo assim, descarta-se a análise setorial, desarticulada do contexto de formação, a qual costuma colocar a atividade industrial como um tipo de renascimento da economia anapolina. Diferente disso, a análise linear colocou a formação econômica como um processo contínuo que reúne em seu espaço todos os setores produtivos. Desse modo, as alterações ocorridas em seu perfil econômico, foram todas interpretadas como a evolução dessas estruturas produtivas, diferente da ideia de surgimento de um setor através da superação de outro.

De fato, o estudo não busca responder questionamentos, mas se orienta por questões pertinentes ao próprio método e, nesse caso, à ciência regional, considerada como uma área relativamente recente. A ocupação de Antas, no passado, se deu como desdobramento de um processo histórico mais amplo, porém, o uso racional do solo de Anápolis contou com a ação do Estado, através de suas políticas de ocupação, imigração e industrialização.

No transcorrer das alterações de seu espaço econômico, a agricultura despontou como a base inicial para a acumulação de riqueza e de excedentes, os quais foram, posteriormente, direcionados ao desenvolvimento do terciário, processo ocorrido já nas primeiras décadas do

século XX. A importância da localização esteve realçada pelos predados naturais do Mato Grosso de Goiás, os quais beneficiaram fortemente a economia em seu início, transformando o município no mais bem sucedido núcleo produtor do Centro-Oeste brasileiro e, desde então, destino predileto dos migrantes e viajantes, entusiasmados pelas possibilidades do lugar.

Constatou-se que Anápolis exercia função central, muito antes de sua fundação oficial, pelo fato de estar localizada sobre um polígono geográfico que incluía os principais núcleos auríferos remanescentes da Capitania de Goiás, entre os quais se destacam Vila Boa e Meia Ponte, que, juntos, dominaram a região Centro-Sul até meados do final do século XIX. Não obstante, a aproximação da ferrovia causara o entusiasmo sobre a população, devido a esta representar a modernidade e o caminho para se extinguir a imagem do atraso predominante em Goiás. Entre as expectativas criadas com a aproximação da estrada de ferro, a redução dos custos de transporte foi a que recebeu destaque no âmbito econômico, tendo em vista a possibilidade de elevação da receita do município pela contração dos custos de transporte, feitos anteriormente de modo incipiente e dispendioso. Por conseguinte, a ferrovia realçou a centralidade do município e expandiu a sua capacidade de aglomeração, assim como o seu multiplicador pelos demais setores da atividade econômica.

Com base em informações recolhidas de periódicos de época, referentes à economia municipal, observou-se que Anápolis já despojava da utilização da estrada de ferro, desde a década de 1920. Igualmente, desde esse período a cidade mantinha relações com o Triângulo Mineiro e com o Sudeste, através das antigas estradas de rodagem. Todavia, somente se tornar destino final da ferrovia, a economia do município se viu racionalizada pela força de trabalho, pela importação de técnica para o plantio e pela rapidez do escoamento de sua produção. No instante em que, grande parte do território goiano foi sendo desbravada pela pecuária, Anápolis se sobressaiu pela desenvoltura de sua agricultura extensiva. Nesse contexto, os distritos de Nova Veneza e Nerópolis foram os que mais se destacaram como extensão agrícola, além de regiões não pertencentes a Anápolis como nos casos de Itaberaí e Inhumas.

Além do multiplicador da ferrovia, o qual expandiu outros segmentos do terciário a própria agricultura se viu potencializada pelo incremento da força de trabalho dos imigrantes trazidos de outros estados através dos trilhos. Conforme mostrou a teoria, o barateamento nos meios de comunicação entre as regiões incide sobre os custos de produção. De fato, uma constelação de fatores legou à cidade de Anápolis a qualidade de centro mercantil e economia mais próspera do Centro-Sul de Goiás por um importante período de sua formação.

Com as constantes transformações, no território goiano, as relações estabelecidas na região também foram se alterando. Nesse contexto, antigos núcleos auríferos, como no caso

da Cidade de Goiás, foram abatidos em razão da transferência da administração para Goiânia, enquanto que Pirenópolis e Luziânia foram sendo atraídas pelo campo gravitacional instituído com a fundação de Brasília. Devido ao declínio gradual do transporte ferroviário, a partir dos anos 1950, as relações comerciais de Anápolis e o sul de Goiás se abrandam, passando a se realizar entre Anápolis, a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG) e a capital Goiânia.

Num espaço de três décadas, entre o início da queda dos rendimentos da agricultura e o advento da atividade industrial, a cidade havia enfrentado inúmeras dificuldades, internas e externas. Os problemas internos decorreram da expansão urbana, a qual havia inaugurado demandas por serviços públicos e infraestrutura que foram acompanhadas por alterações financeiras. Esse período havia sido agravado pela fragmentação territorial que reduziu o percentual de participação na agricultura e na composição da receita municipal. No plano externo, o problema esteve concentrado na disputa pelos mercados regionais, sobretudo, pelo fato de se ter duas capitais envolvidas no processo. No longo prazo, a importância locacional foi sendo resgatada através de diferentes agentes, provenientes das relações do município com os demais centros localizados em seu raio de atuação.

Diferentes fatores haviam se somado para assegurar o crescimento de Anápolis até a consolidação da atividade industrial em seus domínios. Com o declínio da CANG, o espaço econômico regional havia sido alterado, em efeito da construção de Brasília e de outros projetos de grande magnitude, a exemplo da Belém-Brasília. Por sua vez, a conservação da ferrovia em Anápolis se deu por coalisão de interesses de grupos locais, que exigiam sua retirada, com a Rede Ferroviária Federal/SA, que, visando cumprir os acordos firmados, militava em prol de sua permanência, mesmo diante da depreciação de seus rendimentos.

Durante a década de 1970, após um intenso esforço das autoridades públicas, em conjunto com a iniciativa privada, Anápolis tornou-se sede do primeiro distrito agroindustrial de Goiás. Esse processo foi conturbado, pois, após sua inauguração, o DAIA apresentou uma inércia sintomática, diagnosticada através da dificuldade de atração de empresas para os seus domínios. Igualmente, pelo fato de grande parte das indústrias, recém-instaladas, não operar com toda a sua capacidade, a capacidade de alocação do DAIA se mostrava limitada, durante esse início. Por sua vez, a dificuldade para atrair investimentos, durante esse período, refletia o efeito tardio do prolongado isolamento do estado de Goiás no passado.

Em meados da década de 1980, após a aplicação de diferentes instrumentos de política industrial, houve uma reação do DAIA com relação à sua atratividade, a qual se manteve estável, legando ao setor secundário a maior participação na composição do produto social do município. Ao longo do encaminhamento das políticas de industrialização em Goiás, chama a

atenção o fato de a localização, tão enaltecida atualmente por alguns setores, não ter se mostrado decisiva na escolha de Anápolis como sede da atividade industrial de Goiás. Em vez disso, o que constam nos documentos oficiais do Governo de Goiás são citações esporádicas acerca da relevância do município na formulação do eixo Anápolis-Goiânia. Tais comentários destacaram sua baixa capacidade de atração de empresas, em razão da supremacia de Goiânia.

Paralelo a isso, as declarações de autoridades empresariais locais, mostraram que a consolidação do DAIA, não fez de forma espontânea, mas sim conflituosa, sendo, portanto, equivocada a afirmação de que a cidade havia sido escolhida em razão de sua localização geográfica privilegiada. Superada a crise dos anos 1980, o DAIA passou por um processo de especialização em seu arranjo produtivo, o qual foi se confirmando no ramo de fármacos ao ponto de tornar um dos maiores polos desse segmento no país.

Todo esse processo foi possível a partir de ações do poder público, em parceria com a iniciativa privada, as quais condicionaram a dinâmica logística da cidade, haja vista que essa característica nasceu com a localização, tal como eram os atributos listados pelos viajantes do século XIX, mas sim com um processo histórico de relações socioeconômicas que alteraram o seu espaço. As condições locais de Anápolis foram recentemente potencializadas por ações do Estado, as quais visaram remodelar o perfil econômico da região central de Goiás. No núcleo desse processo, a Plataforma Logística Multimodal de Goiás se desdobra como propulsor da capacidade competitiva da economia regional frente aos mercados globais.

Na última parte do trabalho buscamos mostrar, através do desempenho do terciário, que não ocorreu perda significativa de importância do município frente ao quadro econômico regional, em vez disso, o que se constatou foi uma posição de destaque em âmbito regional, acompanhado por problemas internos de diferentes naturezas. No que diz respeito à competição regional, o que se observou foi uma perda de dinamismo, como efeito das alterações no espaço econômico em razão da construção de duas capitais próximas.

Os anos 2000 são marcados pelo crescimento da participação de Goiás na formação da riqueza do país e pela ampliação de suas possibilidades frente o mercado internacional. O conjunto de ações do Estado de Goiás, em parceria com o Governo Federal, inaugurou novas expectativas sobre o município e região, elegendo a logística como elemento dinamizador da relação circular entre a indústria, o comércio e os serviços. Embora a importância do DAIA em Anápolis seja indiscutível para a formação da receita do município e para a elevação de indicadores, os dados analisados buscaram mostrar que tal desempenho ocorre integrado ao terciário, de modo a manter esses dois setores aquecidos, além de estabelecer as conexões que viabilizam um maior alcance logístico pelas regiões do país.

REFERÊNCIAS

- ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- ALVES, Daniel Araújo. **De Antas à Anápolis: a história da formação do município**. Goiânia: Kelps, 2014.
- ASMAR, João. **Anápolis e a Associação Comercial e Industrial de Anápolis – ACIA: breves históricos**. Goiânia: Kelps, 2011.
- ASMAR, João. **Os Árabes no Sertão**. Goiânia: Kelps, 2010.
- ARIMATHÉA, Amador de. **Anápolis: suas ruas, seus vultos, nossa história**. Goiânia: Pappilon, 2007.
- ARIMATHÉA, Amador de; CURY, Lindberg. **Dos Cedros aos Cerrados: história dos sírios e libaneses de Anápolis**. Brasília: Starprint, 2009.
- ARRIEL, Marcos Fernando. **A Dinâmica Produtiva e Espacial da Indústria Goiana**. 209 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, UFG, 2017.
- BACELAR, Tânia. Por uma política nacional de desenvolvimento regional. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 30, n. 2, p. 144-161, abr./jun. 1999.
- BARAN, Paul Alexander. **A Economia Política do Desenvolvimento**. Coleção os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1984.
- BARROS DE CASTRO, Antônio; LESSA, Carlos Francisco. **Introdução à Economia: uma abordagem estruturalista**. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1974.
- BERNARDES, Genilda D'arc; TAVARES, Giovana Galvão; SILVA, Júlia Bueno de Moraes; DUTRA E SILVA, Sandro. “Um pedacinho de outrora...”: memória de trabalhadores da Vila Fabril em Anápolis, Goiás (1950-1970). **Revista Sociedade e Cultura**, Goiânia, v. 18, n. 2, p. 149-162, jul./dez. 2015.
- BERTRAN, Paulo W. Chaibub. **Formação Econômica de Goiás**. Goiânia: Oriente, 1978.
- BOAVENTURA, Deusa Maria Rodrigues. **Urbanização em Goiás no Século XVIII**. 2007. 280 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- BORGES, Barsanufu Gomides. A expansão da fronteira agrícola em Goiás. **História Revista**, Goiânia, 1 (2): p.37-55, Jul./Dez. 1996.
- BORGES, Barsanufu Gomides. A economia agrária goiana no contexto nacional (1930-1960). **História Econômica & História de Empresas**, Goiânia, 3 (2): p.65-83, 2000.

BORGES, Barsanufio Gomides. **Goiás nos Quadros da Economia Nacional: 1930-1960.** Goiânia: Editora UFG, 2005.

BORGES, Humberto Crispim. **História de Anápolis.** Goiânia: Kelps, 2011.

BORGES, Humberto Crispim. **Moisés Santana:** vida e obra. Goiânia: Editora do Cerne, 1980.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Globalização e Competição.** Rio de Janeiro: Campus Elsevier, 2009.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos O modelo de crescimento de Kaldor. **Revista Brasileira de Economia**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 2, p. 51-67, abr./jun. 1975.

BRUE, Stanley L. **História do Pensamento Econômico.** São Paulo: Thonsom Learning, 2006.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil: 1930-1970.** Campinas: Global Editora, 1985.

CANO, Wilson. **Desconcentração Produtiva no Brasil: 1970-2005.** São Paulo: UNESP, 2008.

CARDOSO DE MELLO, João Manuel. **O Capitalismo Tardio:** contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1991.

CASTELNAU, Francis. **Expedição às Regiões Centrais da América do Sul.** Tomo II. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1949.

CASTRO, Joana D'arc Bardella. **Anápolis:** desenvolvimento industrial e meio ambiente. Anápolis: Associação Educativa Evangélica, 2004.

CASTRO, Joana D'arc Bardella. Anápolis, progresso e desenvolvimento: um estudo econômico sobre a cidade centenária. **Revista de Economia da UEG**, Anápolis, v. 5, n. 1, p. 20-39, jan./jun. 2009.

CASTRO, Joana D'arc Bardella. Indústria, Meio Ambiente e Sustentabilidade: um estudo para a região oeste de Anápolis–GO. **Revista Eletrônica de Economia da Universidade Estadual de Goiás – UEG**, Anápolis, v.8, n.1, p. 16-37, jan./jun. 2012.

CASTRO, Mario Cesar Gomes de. **Industrialização em Goiás:** política industrial e desenvolvimento, 1970 a 2010. 2014. 187f. Tese (Doutorado em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

CHAUL, Nasr Fayad Nagib. **Caminhos de Goiás:** da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997.

COSTA, Célio. **A Economia Contemporânea de Goiás.** Goiânia: Editora do Jornal O Popular, 1987.

CUNHA, Wânia Chagas Faria. **Dinâmica Regional e Estruturação do Espaço Intraurbano:** um estudo sobre as influências do DAIA na economia anapolina a partir de 1990. 2009. 248 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.

CUNHA MATTOS, Raimundo José de. **Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão pelas províncias de Minas Gerais e Goiás.** Tomo I. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional e Constitucional de J. Villeneuve e Cia., 1836.

DINIZ, Clélio Campolina, LEMOS, Mauro Borges (Org): **Economia e Território.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

DINIZ, Clélio Campolina, CROCCO, Marco (Org): **Economia Regional e Urbana:** contribuições teóricas recentes. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

DUTRA E SILVA, Sandro; CARVALHO, Heliel Gomes de. SILVA, Carlos Hassel Mendes da. Medicina pioneira: protestantismo e prática médica na expansão da fronteira em Goiás na primeira metade do século XX. In: MAGALHÃES, Sônia Maria de. SILVA, Leicy Francisca da. MACIEL, Roseli Martins Tristão (Orgs.). **Histórias de Doenças:** percepções, conhecimentos e práticas. São Paulo: Alameda, 2018, p. 290-314.

ESTEVAM, Luís. **O Tempo da Transformação:** estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás. Goiânia: Editora do Autor, 1998.

FERREIRA, Carlos Maurício de Carvalho. Espaços, Regiões e Economia Regional. In: HADDAD, Paulo Roberto (org.). **Economia Regional:** teorias e métodos de análise. Fortaleza: BNB-ETENE, 1989.

FERREIRA, Haydée Jayme. **Anápolis:** sua vida, seu povo. Goiânia: Kelps, 2011.

FIORI. José Luís da Costa. (Org.). **O Poder Americano.** Petrópolis: Vozes, 2004.

FRANÇA, Maria de Sousa. A formação histórica de Anápolis e a sua área de influência regional. In: VII Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História - ANPUH, 1973, Belo Horizonte. **Anais...** São Paulo, v. 1, 1974, p. 635-664.

FREITAS, Revalino Antônio de. **Anápolis:** passado e presente. Anápolis: Voga, 1995.

FURTADO, Celso. **Brasil:** a Construção **Interrompida.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003.

FURTADO, Celso. **Introdução ao Desenvolvimento:** enfoque histórico-estrutural. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

FURTADO, Celso. **O Brasil Pós-“Milagre”.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

FURTADO, Celso. **O Mito do Desenvolvimento Econômico.** São Paulo: Paz e Terra, 1974.

FURTADO, Celso. **Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico**. Coleção os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1983.

HADDAD, Paulo Roberto (Org.). **Economia Regional**: teorias e métodos de análise. Fortaleza: BNB-ETENE, 1989.

HOOVER, Edgar M.; FISHER, Joseph L. Estudo sobre o Crescimento Econômico Regional. in: SCHWARTZMAN, Jacques (org.). **Economia Regional**: textos escolhidos. Belo Horizonte: Cedeplar/Cetrede-Minter, 1977.

ISARD, Walter. **Methods of Regional Analysis**: an Introduction to Regional Science. Florida: University of Florida Libraries, 1962.

JACOB, Jamila Miguel. **Sírios e Libaneses**: árabes diferentes, brasileiros iguais ou de como a identidade étnica se transforma e se mantém. 2014. 62 f. Monografia (Graduação em Ciências Sociais) – Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

JAYME, Jarbas. **Famílias Pirenopolinas**: ensaios genealógicos. Vol. IV. Pirenópolis: Estado de Goiás, 1973.

KEYNES, John Maynard. **Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda**. Coleção os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1983.

LOPES, António Simões. **Desenvolvimento Regional**: problemática, teoria e modelos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2001.

LUZ, Janes Socorro da. **A (Re)produção do Espaço de Anápolis/GO**: A trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009. 2009. 349 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia: Uberlândia, 2009.

MARSHALL, Alfred. **Princípios de Economia Política**: tratado introdutório. Coleção os Economistas, Vol. I. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

MOTA, Fátima Alcídia Costa (Org.). **Meia Volta ao Mundo**: imigração japonesa em Goiás. Associação Nipo-Brasileira de Goiás. Goiânia: Editora Bandeirantes, 2008.

MYRDAL, Gunnar. **Aspectos Políticos da Teoria Econômica**. Coleção os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1997.

MYRDAL, Gunnar. **Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Editora Saga, 1972.

NORTH, Douglas. Teoria da Localização e Crescimento Econômico Regional. In: SCHWARTZMAN, Jacques (Org.). **Economia Regional**: textos escolhidos. Belo Horizonte: Cedeplar/Cetrede-Minter, 1977.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Crítica ao “Estado Isolado” de Von Thünen**: contribuição para o estudo da Geografia Agrária. São Paulo: Iãnde Editorial, 2016.

PACHECO, Carlos Américo. **Fragmentação da Nação**. Campinas, Unicamp-IE, 1998.

PASCHOAL, Júlio Alfredo Rosa. **O Papel do Fomentar no Processo de Estruturação Industrial de Goiás (1984-1999)**. 134 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal de Uberlândia: Uberlândia, 2002.

PELÁ, Márcia. CASTILHO, Denis. (Orgs.). **Cerrados: perspectivas e olhares**. Goiânia: Editora Vieira, 2010.

PERROUX, François. **Ensaio Sobre a Filosofia do Novo Desenvolvimento**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1981.

POLONIAL, Juscelino Martins. **Anápolis nos Tempos da Ferrovia**. Goiânia, UFG, 1995.

POLONIAL, Juscelino Martins. **Introdução à História Política de Anápolis: 1819-2007**. Anápolis: Kelps, 2007.

PONSARD, Claude. **History of Spatial Economic Theory**. Berlin; Heidelberg; New York; Tokyo, Springer-Verlag, 1983.

PREBISH, Raúl. Por Uma dinâmica do desenvolvimento latino-americano. In: BIELSCHOWSKY, Ricardo (Org.). **Cinquenta Anos de Pensamento na CEPAL**. Vol. 2. Rio de Janeiro: Editora Record, 2000, p. 451-488.

RICARDO, David. **Princípios de Economia Política e Tributação**. Coleção os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

RICHARDSON, Harry Ward. **Economia Regional: teoria da localização, estrutura urbana e crescimento regional**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

ROCHA, Hélio. **Anápolis: e assim se passaram 100 anos**. Goiânia: Kelps, 2007.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem à Província de Goiás**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1975.

SAITO, Cecília Noriko Ito. O imigrante e a imigração japonesa no Brasil e no estado de Goiás. **Revista UFG**, Goiânia, v. 13, n. 10, p. 57-61, Jul. 2011.

SANDRONI, Paulo. **Dicionário de Economia do Século XXI**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2005.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SCHUMPETER, Joseph Alois. **Teoria do Desenvolvimento Econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico**. Coleção os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

SCHWARTZMAN, Jacques (org.). **Economia Regional**: textos escolhidos. Belo Horizonte: Cedeplar/Cetrede-Minter, 1977.

SIMONSEN, Roberto; GUDIN, Eugênio. **A controvérsia do Planejamento na Economia Brasileira**. Brasília: IPEA, 2010.

SMITH, Adam. **A Riqueza das Nações**: investigação sobre sua natureza e suas causas. Coleção os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

SOUZA, Iraci Garbim de. A imigração italiana, séculos XIX-XX, em Nova Veneza-GO: contribuições para a cultura. **Revista Visão Acadêmica**, Cidade de Goiás, ISSN 2177727, p. 116-136, Nov. 2002.

SUZIGAN, Wilson. **Indústria Brasileira**: origem e desenvolvimento. São Paulo: Brasiliense, 1986.

TAVARES, Maria da Conceição. **Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro**: ensaios sobre economia brasileira. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

THISSE, Jacques-François. Geografia Econômica. In CRUZ, Bruno de Oliveira; FURTADO, Bernardo Alves; MONASTERIO, Leonardo RODRIGUES JR., Waldery (orgs.). **Economia Regional e Urbana**: teorias e métodos com ênfase no Brasil. Brasília: IPEA, 2011.

VASCONCELOS, Marco Antônio Sandoval, GREMAUD, Amaury Patrick, TONETO JR., Rudinei. **Economia Brasileira Contemporânea**. São Paulo, Editora Atlas, 1999.

VON THÜNEN, Johann Heinrich. **Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie**. Jena: Verlag von Gustav Fischer, 1910.

WAIBEL, Leo. Uma viagem de reconhecimento ao sul de Goiás, **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, vol.9, n. 3, p. 313-342. jul/set. 1947.

WEBER, Alfred. **Theory of the Location of Industries**. Illinois: The University of Chicago Press Chicago, 1929.

OUTROS

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Censo Demográfico 1950**: Goiás. XXX Série Regional, Rio de Janeiro: IBGE, 1956.

BRASIL. Ministério da Defesa, Exército Brasileiro. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**: 2017 / IBGE, Coordenação de Geografia. - Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Departamento de Engenharia e Construção. Centro de Excelência em Engenharia de Transportes. **Plano Nacional de Logística e Transportes – PNL T**. Brasília, 2007.

GOIÁS. Federação das Indústrias do Estado de Goiás. **Polos Industriais do Estado de Goiás**: Anápolis. Anápolis: FIEG, 2014.

GOIÁS. Secretaria de Gestão e Planejamento. **Agropecuária Goiana**: uma análise em perspectiva histórica. Goiânia: Segplan, 2017. (Estudos do IMB).

GOIÁS^a. Secretaria de Gestão e Planejamento. **Desequilíbrios Regionais e a Distribuição de Recursos em Goiás**. Goiânia: Segplan, 2013. (Estudos do IMB).

GOIÁS^b. Secretaria de Gestão e Planejamento. **Plataforma Logística Multimodal de Goiás**: audiência pública. Goiânia: Segplan, 2013. (Estudos do IMB).

GOIÁS. Secretaria de Gestão e Planejamento. **Os Polos Econômicos do Estado de Goiás**. Goiânia: Segplan, 2011. (Estudos do IMB).

GOIÁS. Secretaria de Gestão e Planejamento. **Programa Fomentar/Produzir**: Informações e Análises para o Estado e Microrregiões de Goiás. Goiânia: Segplan, 2012. (Estudos do IMB).

FIEG. **Polos Industriais do Estado de Goiás**: Anápolis. Goiânia, 2014.

FONTES CONSULTADAS

1- Acervo do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho

1.1 Fotografias (1915-1980)

1.2 Jornais:

1.2.1 Jornal “O Anápolis”. Edições de 1935, 1940 e 1956

1935: nº 01; nº 02; nº 03; nº 04; nº 05, nº 06; nº 07; nº 08; nº 09; nº 10; nº 11; nº 12; nº 03; nº 14; nº 15; nº 17; nº 18; nº 19, nº 20; nº 21; nº 25; nº 26; nº 27; nº 28, nº 29; nº 30, nº 31; nº 32; nº 33; nº 34; nº 35; nº 36, nº 37; nº 38; nº 39; nº 40; nº 41; nº 42, nº 43; nº 44.

1940: nº 210; nº 211, nº 212; nº 219, nº 220; nº 221; nº 222; nº 224.

1956: nº 2985; nº 2986, nº 2988; nº 2989, nº 2993; nº 3024; nº 3025; nº 3026.

1.2.2 Jornal Voz do Sul. Edições de 1932-1934

1933: nº 121; nº 123; nº 129; nº 130; nº 131, nº 132; nº 133; nº 134; nº 135; nº 136; nº 137; nº 160.

1934: nº 162.

1.2.3 Jornal X. Edições de 1932-1933

1932: nº 0.

1933: nº 9; nº 11.

1.2.4 Jornal O Centenário. Iniciação à História de Anápolis. Anápolis: Associação Educativa Unievangélica, Edições de 2005-2007

2005: nº 1; nº 2; nº 3; nº 4; nº 5.
 2006: nº 6; nº 8; nº 9; nº 10; nº 12
 2007: nº 13; nº 14.

1.2.5 Jornal Contexto. Edições de 2005-2007

1.3 Revistas

1.3.1 A Cinquentenária. Edição única em comemoração jubileu da cidade de Anápolis, 31 de Julho 1907-1957.

1.3.2 Imagem Atual. Anápolis 86 anos. Anápolis, Ano VII, Nº58, setembro de 1993.

1.3.3 A Informação Goiana: revista mensal ilustrada e informativa das possibilidades econômicas do Brasil Central. 1917-1935.

1.3.4 Planeta Água. Ano XI, vol. 11, nº 88, Anápolis, 2011.

1.4 Documentos Históricos do Governo do Estado de Goiás

1.4.1 GOIÁS. Ações e Metas do Governo Íris Rezende Machado 1990-1993.

1.4.2 GOIÁS. Ação Governo Ary Valadão 1980-1983.

1.4.3 GOIÁS. Diretrizes Gerais e Setoriais do Plano de Ação do Governo Irapuan Costa Júnior 1975-1979.

1.4.4 GOIÁS. Plano de Ação Governo Marconi Perillo 1999-2003.

1.4.5 GOIÁS. Plano de Ação Governo Marconi Perillo 2003-2007.

1.4.6 GOIÁS. Plano de Desenvolvimento Econômico de Goiás. Governo Mauro Borges 1961-1965 (Volumes I e II).

1.4.7 GOIÁS. Plano de Governo Leonino Di Ramos Caiado 1973-1975 (Volumes I, II, III, IV e V)

ENDEREÇOS ELETRÔNICOS

http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/anapolis_go Acesso em 26 de abril, 2019.

<http://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS>. Acesso em 26 de abril, 2019.

<https://www.sefaz.go.gov.br>. Acesso em 05 de maio, 2018.

<https:// Google Satélite>. Acesso em 12 de junho 2019.

<https://i1.wp.com/portalexcontexto.com>. Acesso em fevereiro, 2019.

<https://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/engcastilho.htm>, Acesso em setembro, 2018.

https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Ferrovia_Centro-Atlântica_S.A.&oldid=55059134. Acesso em julho, 2018.

<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Ferrovia-Norte-Sul-FNS/a-Ferrovia.shtml>. Acesso em setembro, 2018.

<https://fotospublicas.com/dilma-participa-cerimonia-de-inauguracao-da-ferrovia-norte-sul-trecho-anapolis-palmas> Acesso em setembro, 2018.