

ÁREA DA BASE  
AÉREA DE ANÁPOLIS

**ANÁPOLIS**  
MAPA URBANO 2016

**UFGD**

**PP  
GG**

**LEUA**

LABORATÓRIO DE ESTUDOS  
URBANOS E AGRÁRIOS



Tese [Doutorado em Geografia]  
**A situação geográfica  
singular e os papéis  
de intermediação  
na rede urbana**

uma análise da inserção  
de Anápolis-GO no  
arranjo urbano-regional

**Bruno Bomfim Moreno**  
Profa. Dra. Maria José M. S. Calixto [orient.]

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS  
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**BRUNO BOMFIM MORENO**

**A SITUAÇÃO GEOGRÁFICA SINGULAR E OS PAPÉIS DE INTERMEDIÇÃO NA  
REDE URBANA: UMA ANÁLISE DA INSERÇÃO DE ANÁPOLIS-GO NO  
ARRANJO URBANO-REGIONAL**

Dourados-MS  
2023

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS  
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**BRUNO BOMFIM MORENO**

**A SITUAÇÃO GEOGRÁFICA SINGULAR E OS PAPÉIS DE INTERMEDIÇÃO NA  
REDE URBANA: UMA ANÁLISE DA INSERÇÃO DE ANÁPOLIS-GO NO ARRANJO  
URBANO-REGIONAL**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação –  
Doutorado em Geografia, da Faculdade de Ciências  
Humanas, da Universidade Federal da Grande  
Dourados como requisito para a obtenção do título de  
Doutor em Geografia.

**Orientadora:** Profa. Dra. Maria José Martinelli Silva  
Calixto

Dourados-MS  
2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

M843s Moreno, Bruno Bomfim

A situação geográfica singular e os papéis de intermediação na rede urbana: uma análise da inserção de Anápolis no arranjo urbano-regional [recurso eletrônico] / Bruno Bomfim Moreno. - 2023.

Arquivo em formato pdf.

Orientador: Maria José Martinelli Silva Calixto.

Tese (Doutorado em Geografia)-Universidade Federal da Grande Dourados, 2023.

Disponível no Repositório Institucional da UFGD em:

<https://portal.ufgd.edu.br/setor/biblioteca/repositorio>

1. Situação geográfica. 2. Papeis regionais. 3. Arranjo urbano-regional. 4. Cidades médias.  
5. Anápolis/GO. I. Calixto, Maria José Martinelli Silva. II. Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS  
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**BRUNO BOMFIM MORENO**

**A SITUAÇÃO GEOGRÁFICA SINGULAR E OS PAPÉIS DE INTERMEDIACÃO NA  
REDE URBANA: UMA ANÁLISE DA INSERÇÃO DE ANÁPOLIS-GO NO  
ARRANJO URBANO-REGIONAL**

**Banca Examinadora**

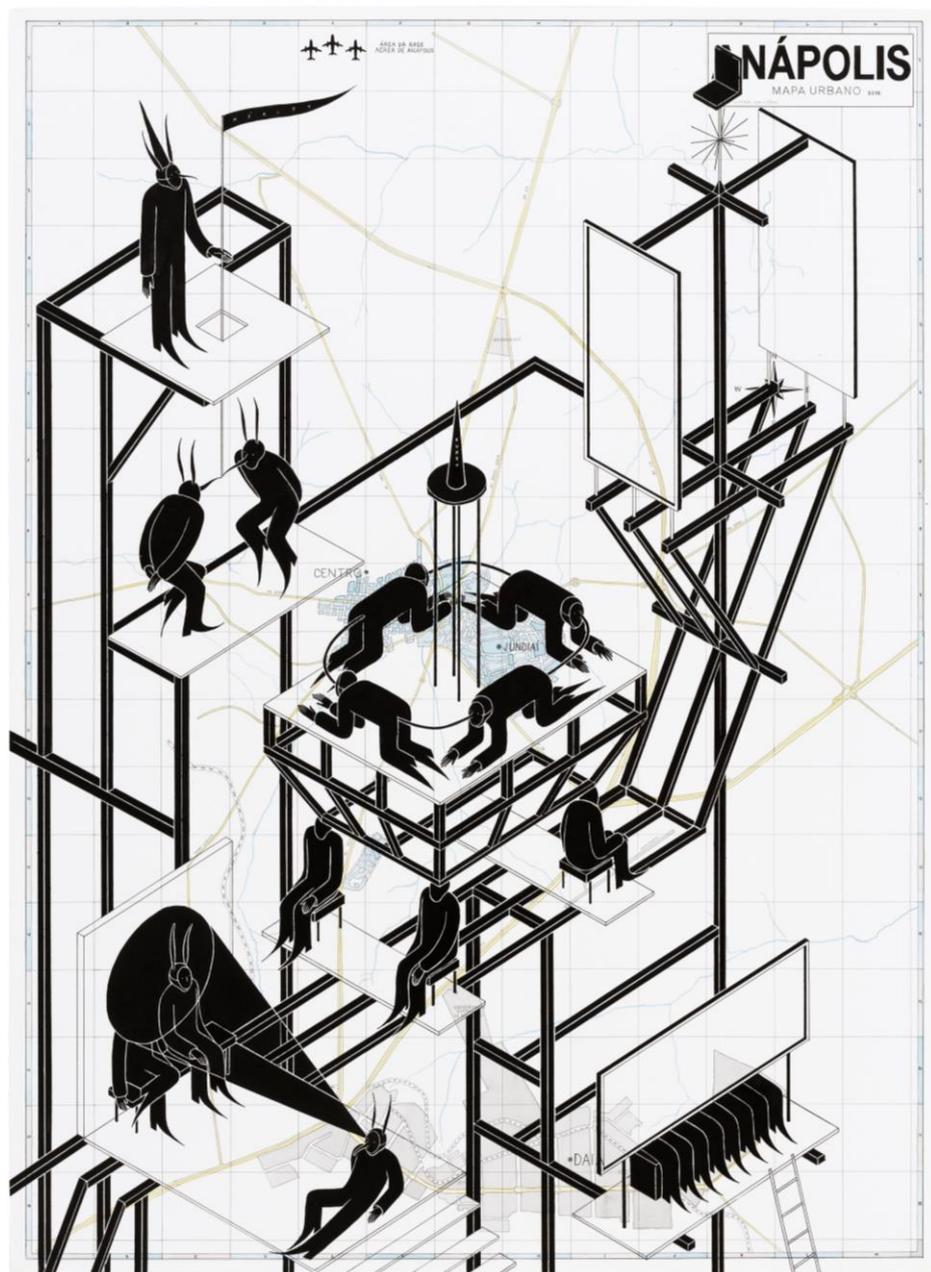
**Maria José Martinelli Silva Calixto (Presidente)**  
Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD)

**Cláudia Marques Roma (membro do PPGG/UFGD)**  
Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD)

**Márcio José Catelan**  
Universidade Estadual Paulista (UNESP)

**Maria Encarnação Beltrão Sposito**  
Universidade Estadual Paulista (UNESP)

**Rosa Moura**  
Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)



Talles Lopes. "Anápolis subtraída". 2016.  
Nanquim e aquarela sobre papel. 101 x 72 cm.  
Foto: Paulo Rezende

Dedico à minha avó, *Vicentina*, cuja partida, em 2022,  
não permitiu que compartilhássemos esse momento.

## Agradecimentos

Eu gostaria de iniciar os agradecimentos a partir da letra de uma música que me lembra a gratidão que sinto pelas pessoas e pelas instituições aqui listadas não só pelas contribuições mais diretas à conclusão desta pesquisa, mas, também, por terem participado, de forma mais ou menos próxima, do processo, do caminhar, da partilha desse momento ímpar da minha formação acadêmica. É por essa razão que ofereço, a todas as pessoas envolvidas, a canção Caminhos do coração (1982), de Gonzaguinha:

*Há muito tempo que eu saí de casa  
Há muito tempo que eu caí na estrada  
Há muito tempo que eu estou na vida  
Foi assim que eu quis, e assim eu sou feliz  
Principalmente por poder voltar  
A todos os lugares onde já cheguei  
Pois lá deixei um prato de comida  
Um abraço amigo, um canto pra dormir e sonhar  
**E aprendi que se depende sempre  
De tanta, muita, diferente gente**  
Toda pessoa sempre é as marcas  
Das lições diárias de outras tantas pessoas  
E é tão bonito quando a gente entende  
Que a gente é tanta gente onde quer que a gente vá  
É tão bonito quando a gente sente  
Que nunca está sozinho por mais que pense estar  
É tão bonito quando a gente pisa firme  
Nessas linhas que estão nas palmas de nossas mãos  
É tão bonito quando a gente vai à vida  
Nos caminhos onde bate, bem mais forte o coração  
E é tão bonito quando a gente pisa firme  
Nessas linhas que estão nas palmas de nossas mãos  
É tão bonito quando a gente vai à vida  
Nos caminhos onde bate, bem mais forte o coração  
O coração  
O coração*

*E aprendi que se depende sempre  
De tanta, muita, diferente gente  
Toda pessoa sempre é as marcas  
Das lições diárias de outras tantas pessoas  
E é tão bonito quando a gente entende  
Que a gente é tanta gente onde quer que a gente vá  
E é tão bonito quando a gente sente  
Que nunca está sozinho por mais que pense estar  
É tão bonito quando a gente pisa firme  
Nessas linhas que estão nas palmas de nossas mãos  
É tão bonito quando a gente vai à vida  
Nos caminhos onde bate, bem mais forte o coração  
É tão bonito quando a gente pisa firme  
Nessas linhas que estão nas palmas de nossas mãos  
E é tão bonito quando a gente vai à vida*

*Nos caminhos onde bate, bem mais forte o coração  
O coração  
O coração*

Mesmo que a música evoque sentimento de gratidão a pessoas com quem mantenho relações de diversas naturezas, destaquei os versos “E aprendi que se depende sempre / De tanta, muita, diferente gente”, porque eles me servem, mais de imediato, aos propósitos da mensagem que gostaria de deixar: o caminhar é coletivo, e as conquistas têm sentido quando compartilhadas!

É a partir dessa mensagem que gostaria, inicialmente, de agradecer à minha orientadora, a Profa. Dra. Maria José Martinelli Silva Calixto, a Zezé, pela condução da orientação, pelo compromisso com a vida acadêmica e rigor com a pesquisa científica. Agradeço a ela, ainda, pela compreensão com meu tempo de elaboração do pensamento e com os descaminhos deste trabalho, que foi elaborado em um momento de muitas mudanças, em particular, na minha vida, mas na vida de muita gente, considerando os desdobramentos da pandemia da COVID-19 pelo mundo.

Gostaria de agradecer aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal da Grande Dourados, que, desde o ensino de graduação, têm me possibilitado, sem que houvesse inércia de minha parte, aprender, ensinar e a construir uma leitura crítica da realidade – um dos papéis mais difíceis colocados aos profissionais das Ciências Humanas.

Agradeço as contribuições dos examinadores da banca de qualificação, cujas orientações/indicações espero ter atendido e respondido com a qualidade correspondente à confiança em mim depositada. Nominalmente, agradeço à Profa. Dra. Cláudia Marques Roma, ao Prof. Dr. Marcio José Catelan e à Pesquisadora Dra. Rosa Moura.

Ainda em relação à Universidade Federal da Grande Dourados, gostaria de agradecer aos servidores da Faculdade de Ciências Humanas (FCH), em especial, à Érika Santos Gutierrez, Secretária do PPGG, servidora pública com quem já pude partilhar local de trabalho e que muito me inspira, pelo compromisso e domínio sobre o campo de atuação. Gostaria de agradecer, ainda, ao Ângelo Franco Ribeiro do Nascimento, Técnico de Laboratório de Geoprocessamento, com quem sempre posso dialogar e solicitar auxílio com o mapeamento realizado nesta ou em outras pesquisas.

Em nome da Prefeitura Municipal de Anápolis, gostaria de agradecer ao servidor Deli Gruber, Arquiteto e Urbanista, que tem procurado contribuir com demandas das pesquisas realizadas por mim, mais especificamente em relação ao mapeamento da cidade de

Anápolis. Gostaria de agradecer, também, ao Sr. Alex de Araújo Martins, então Secretário Municipal de Indústria, Comércio, Inovação, Trabalho, Turismo e Agricultura, que me concedeu entrevista e com quem pude dialogar sobre a importância regional de Anápolis.

À Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA), em nome de seu Assessor Institucional, Sr. Adimir Luchetti, que muito gentilmente me concedeu entrevista para tratar da contribuição da Associação em relação ao dinamismo econômico de Anápolis.

Em nome do Instituto Euvaldo Lodi (IEL/GO), gostaria de agradecer à Gracielle Guedes dos Santos, cuja intermediação com empresas que atuam no Distrito Agroindustrial de Anápolis foi essencial para estabelecer contato.

Às servidoras Sandra Bemonte e Amanda Silva Beltrão, lotadas na Secretaria de Estado de Saúde, Regional Pirineus, por terem me concedido entrevista e esclarecido questões acerca da saúde pública da rede estadual de Goiás.

À Terral Shopping Centers, por meio de Mauri Vieira Alves Junior, pela entrevista concedida a respeito das atividades do Brasil Park Shopping.

À SANEAGO, por meio de Maísa de Souza Pinto, pelas interlocuções com membros do governo estadual.

Ao Porto Seco Centro-Oeste, especialmente ao Publicitário Wesley Daniel e ao Diretor de Operações, Everaldo Fiatkoski, com quem também pude dialogar e efetuar entrevista.

À Universidade Estadual de Goiás, em nome de seus servidores técnico-administrativos e de meus colegas de trabalho, professores que assumiram parte da minha atribuição com carga horária de aulas. Em especial, gostaria de agradecer às servidoras Maria José de Almeida e Évelyn Rios, bem como ao Prof. Dr. Elton Fialho, Diretor do Campus Central, unidade a qual me vinculo, pelas contribuições com os encaminhamentos do meu afastamento parcial.

Agradeço a interlocução realizada com a Profa. Dra. Janes Luz, colega Geógrafa, que tem se dedicado a estudar as cidades, em especial, Anápolis.

Agradeço à Profa. Áurea Rita de Ávila, que muito gentilmente aceitou a tarefa de realizar a revisão linguística deste trabalho, o que possibilitou ao leitor essa versão mais refinada do texto.

Ao Fernando Reis, Psicólogo, cujo suporte profissional tem contribuições indiretas, mas muito significativas para a finalização deste ciclo.

Aos amigos da pós-graduação, em especial, à Gesliane Chaves, que sempre me ofereceu a sua escuta generosa. Aos amigos do grupo de pesquisa do Laboratório de Estudos

Urbanos e Agrários (LEUA), em especial, à Lidiane, ao Edmilson e ao Hamilton pela partilha, pela escuta e pela ajuda em vários momentos da elaboração deste trabalho.

Ao Ângelo, Jussara e Bárbara, amigos que o serviço público na Universidade Federal da Grande Dourados me deu.

Aos amigos distantes geograficamente, mas sempre presentes na atenção despendida comigo: Konrad, Ariane Rigotti, Marcielle Ventura (Mava), José (Zezinho), Heverton Schneider, Daline (Dada), Fábio Bernobic, João Henrique Santos, Lucas Oliveira, Ana Luiza Rufino, Lucas Milani, Theodoro Oliveira, Ana Cristina Yamashita, Rafael de Sá e Laura Gondim.

Aos amigos *do* Goiás, Regiane Miranda (Regi), Bruno Silva, Anna Carolina Luli, Diogo Sakai, Juliana Marques, Diego Fernando, Fernando Matos, Anderson Silva, Lucas Vargas e Thiago Henrique, cujo carinho fizeram de Goiânia a minha casa.

Aos professores amigos, com quem partilho local de trabalho, Deusa Boaventura, Cláudia Araújo, Patrick Zechin e Maryana Pinto; professores, cujo afeto e partilha de experiências têm contribuído com o enfrentamento de desafios – a carreira docente e o serviço público, de forma geral.

À família Guimarães, que tem sido acolhida e me acolhido, em especial à Suely, Beatriz (Bea) e à Bruna Chamelet.

Mais próximo de finalizar os agradecimentos, uso de outra letra de música, de autoria do Loham, cantor das *bandas* da floresta do Norte (radicado em Goiânia), intitulada Napoleão e Benedita (2021):

*A gente volta, faz, inventa uns caminhos  
E se renova quando revisita o ninho  
Família é base, não importa o destino  
A mesa farta de carinho e de abrigo*

Com os devidos cuidados para com aqueles que não têm o privilégio de uma boa relação familiar, independentemente de como seja a constituição de família, peço licença para agradecer à minha: ao meu pai, Laércio, à minha mãe, Maria Elisa, ao meu avô, Anézio, às minhas tias, Luciana e Eliana e aos meus irmãos, Mateus e Lucas. Foi pelos sacrifícios de vocês, de uma família de trabalhadores e trabalhadoras, que eu pude escolher trilhar o caminho da carreira acadêmica.

Agradeço, por fim, ao Lorrán Souza, que dá vida ao nome artístico Loham, com quem tenho partilhado a vida, com quem tenho dado e recebido suporte, cujo afeto me permite ser uma pessoa melhor. Como cantam os Novos Baianos, em *O mistério do planeta*, “E pela lei natural dos encontros / Eu deixo e recebo um tanto [...]”.

Muito obrigado a todas as pessoas envolvidas, direta e indiretamente, na elaboração deste trabalho!

*O olho vê, a lembrança revê, e a imaginação transvê.*

*É preciso transver o mundo.*

Manoel de Barros

*No lugar conhecemos o mundo pelo que ele já é, mas, também, pelo que ainda não é.*

*Desta forma, o futuro, mais que o passado, torna-se nossa âncora.*

Milton Santos

*[...] precisamente porque o espaço é o produto de relações-entre, relações que são práticas materiais necessariamente embutidas que precisam ser efetivadas, ele está sempre num processo de devir, está sempre sendo feito – nunca está finalizado, nunca se encontra fechado.*

Doreen Massey

## Resumo

A situação geográfica de Anápolis (GO) – que tem na inserção, no arranjo urbano-regional de Brasília/Anápolis/Goiânia, um ponto de singularidade – permite que esse centro assuma papéis complementares aos de Goiânia e de Brasília, metrópoles com as quais mantém relações mais diretas. A densidade técnica presente em Anápolis e as funções que exerce na rede urbana fazem com que tal centro regional garanta relativa independência na divisão territorial do trabalho e desempenhe papéis de intermediação regional, a despeito de sua proximidade com duas metrópoles. Cabe acrescentar que, no segundo quartel do século XX, Anápolis foi o centro mais dinâmico do território goiano-tocantinense, atualmente, tem sua área de influência reduzida e, de certa forma, “sombreada” pela centralidade exercida pelas metrópoles de Brasília e Goiânia. Essa proximidade, de imediato, poderia “erodir” a centralidade exercida por Anápolis; no entanto, ao contrário disso, tem dinamizado as interações espaciais neste e com este centro regional, desde a implantação das cidades-capitais (a estadual e a federal) até os dias atuais – em que a internacionalização de sua economia se intensifica por intermédio do setor produtivo. Dada essa condição, o trabalho teve por objetivo analisar em que termos a situação geográfica de Anápolis possibilitaria, ou cercearia, a esse centro urbano desempenhar papéis regionais. Como procedimentos metodológicos efetuaram-se revisão bibliográfica, levantamento de dados em plataformas digitais e arquivos impressos, trabalho de campo (visitas e observação *in loco* e registro fotográfico), mapeamentos e entrevistas com agentes bem-informados. Em relação à análise acerca das atividades produtivas e dos setores de comércio e serviços, realizaram-se levantamentos a respeito da origem do capital instalado em Anápolis, no sentido de se verificar com quais lugares, próximos ou distantes, esse centro urbano tem mantido interações. Ainda em relação ao setor de serviços, especificamente aos de saúde e aos de ensino superior, utilizaram-se dados que têm como fonte, principalmente, o DATASUS e o e-MEC para demonstrar como a oferta desses serviços se coloca quantitativa e qualitativamente superior em Anápolis, no que tange à oferta verificada na região imediata onde o município está inserido. A noção de situação geográfica, sob a perspectiva tratada nesta pesquisa, mostrou-se como um caminho metodológico válido para se avaliar, à luz das relações em múltiplas escalas, a redefinição dos papéis dos centros urbanos em função da globalização. No caso dessa cidade média, sua localização relativa atende a vetores das chamadas verticalidades, especialmente aqueles que têm relação com a atividade industrial e logística. Essa característica amplia a subordinação de Anápolis ao comando de agentes econômicos que atuam em escalas mais abrangentes, o que reforça a lógica das interações espaciais interescolares (heterarquia) e a presença em Anápolis, cada vez maior, de empresas cujos interesses são alheios a esse centro regional. A localização relativa atende, ainda, a vetores das chamadas horizontalidades, que se combinam àqueles das verticalidades, dada a característica de inseparabilidade do par dialético. No que se refere às relações de contiguidade, Anápolis se diferencia quantitativa e qualitativamente: i) na região imediata, pela oferta mais significativa de produtos e serviços, e ii) no arranjo urbano-regional, pela oferta de produtos e serviços, significativamente inferior, do que a verificada nas metrópoles de Goiânia e Brasília, que têm, especialmente, no setor de comércio e serviços, maior representatividade econômica.

**Palavras-chave:** situação geográfica, papéis regionais, arranjo urbano-regional; cidades médias, Anápolis (GO).

### Abstract

The geographic situation of Anápolis (State of Goiás, Brazil) – which has a point of singularity in the insertion, in the urban-regional arrangement of Brasília/Anápolis/Goiânia – allows this center to assume complementary roles to those of Goiânia and Brasília, metropolises with which it maintains more direct relationships. The technical density present in Anápolis and the functions they perform in the urban network mean that such a regional center guarantees independence in the territorial division of labor and plays roles of regional intermediation, despite its proximity to two metropolises. It should be added that, in the second quarter of the 20th century, Anápolis was the most dynamic center of the goiano-tocantinense territory, currently, its area of influence is reduced and, in a way, “shadowed” by the centrality exercised by the metropolises of Brasília and Goiânia. This proximity could immediately “erode” the centrality exercised by Anápolis; however, on the contrary, it has streamlined spatial interactions in this and with this regional center, from the implantation of capital cities (state and federal) to the present day – in which the internationalization of its economy is intensified through the sector productive. Given this condition, the objective of the work was to analyze in what terms the geographical situation of Anápolis would allow, or restrict, this urban center to play regional roles. As methodological procedures, a bibliographic review, data collection on digital platforms and printed files, field work (visits and on-site observation and photographic records), mapping and interviews with well-informed agents were carried out. Regarding the analysis of productive activities and the trade and services sectors, surveys were carried out regarding the origin of the capital installed in Anápolis, in order to verify with which places, near or far, this urban center has maintained interactions. In relation to the services sector, specifically those of health and higher education, data that have as a source, mainly, DATASUS and e-MEC were used to demonstrate how the offer of these services is quantitatively and qualitatively superior in Anápolis, regarding the supply verified in the immediate region where the municipality is inserted. The notion of geographic situation, from the perspective addressed in this research, proved to be a valid methodological way to evaluate, in the light of relationships on multiple scales, the redefinition of the roles of urban centers in terms of globalization. In the case of this medium-sized city, its relative location meets the vectors of the so-called verticalities, especially those related to industrial activity and logistics. This characteristic increases the subordination of Anápolis to the command of economic agents that operate on broader scales, which reinforces the logic of interscalar spirals (heterarchy) and the increasing presence in Anápolis, of companies whose interests are alien to this regional center. Relative location also serves vectors of the so-called horizontalities, which are combined with those of verticalities, given the characteristic of inseparability of the dialectical pair. With regard to contiguity relations, Anápolis differs quantitatively and qualitatively: i) in the immediate region, by more significant offer of products and services, and ii) in the urban-regional arrangement, by offer of products and services, significantly lower, than that seen in the metropolises of Goiânia and Brasília, which have, especially in the trade and services sector, greater economic representation.

Keywords: geographic situation, regional roles, urban-regional arrangement; medium-sized cities, Anápolis (GO).

## Lista de figuras

Figura 1 - Arranjo populacional de Brasília/DF e de Goiânia/GO e município de Anápolis/GO: cenários a serem acompanhados no relacionamento entre arranjos populacionais (2016) .....	29
Figura 2 - Arranjo urbano-regional de Brasília/Anápolis/Goiânia: áreas urbanizadas (2014) .....	32
Figura 3 - Anápolis, Região Metropolitana de Goiânia (RGM) e Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal (RIDE) (2020) .....	33
Figura 4 - Região geográfica intermediária de Goiânia e região geográfica intermediária do Distrito Federal (2017) .....	37
Figura 5 - Anápolis/GO: Capital Regional C (2018).....	39
Figura 6 - Tipos-ideais de posição geográfica.....	67
Figura 7 - Região Imediata de Anápolis (GO) .....	76
Figura 8 - Região Intermediária de Campina Grande (PB) .....	76
Figura 9 - Região Intermediária de Chapecó (SC) .....	77
Figura 10 - Região Intermediária de Dourados (MS).....	77
Figura 11 - Região Imediata de Itajaí (SC).....	78
Figura 12 - Região Intermediária de Londrina (PR).....	78
Figura 13 - Região Intermediária de Marabá (PA) .....	79
Figura 14 - Região Intermediária de Marília (SP).....	79
Figura 15 - Região Intermediária de Maringá (PR).....	80
Figura 16 - Região Intermediária de Mossoró (RN).....	80
Figura 17 - Região Intermediária de Passo Fundo (RS).....	81
Figura 18 - Região Intermediária de Presidente Prudente (SP).....	81
Figura 20 - Região Imediata de São Carlos (SP).....	82
Figura 21 - Região Intermediária de São José do Rio Preto (SP).....	83
Figura 22 - Região Intermediária de Teófilo Otoni (MG).....	83
Figura 23 - Região Intermediária de Uberlândia (MG).....	84
Figura 24 - Goiânia/GO: região de influência (1966) .....	103
Figura 25 - Goiânia/GO: região de influência (1978) .....	107
Figura 26 - Goiânia/GO e Brasília/DF: rede de lugares centrais e área de atuação (1993)....	111
Figura 27 - Centro-norte do Brasil (1998): Sistema Urbano .....	113
Figura 28 - Brasília/DF: MetrÓpole Nacional 1B (2007) .....	115
Figura 29 - Goiânia/GO: MetrÓpole 1C (2007).....	116
Figura 30 - Arranjo populacional de Brasília/DF: MetrÓpole Nacional 1b (2018).....	119
Figura 31 - Arranjo populacional de Goiânia/GO: MetrÓpole 1c (2018).....	120
Figura 32 - Brasil: deslocamentos para compras de vestuário e calçados (2018) .....	134
Figura 33 - Brasil: Deslocamentos para serviços de saúde de alta complexidade .....	135
Figura 34 - Brasil: Gestão empresarial - 2016.....	136
Figura 35 - Brasil: conexões aéreas (2017) .....	137
Figura 36 - Brasil: origem dos insumos para produção agropecuária (2018) .....	138
Figura 37 - Anápolis/GO: Fixos instalados no município (2014) .....	158
Figura 38 - Anápolis/GO: Porção Sul da cidade e os objetos técnicos implantados (2022) ..	159
Figura 39 - Brasil: Traçado das rodovias BR 153 e BR 060 (2014) .....	161
Figura 40 – Brasil: Malha Ferroviária (2019) .....	169
Figura 41 - Recorte da Malha ferroviária brasileira dando destaque para a integração da FCA com os portos do Sudeste. ....	170
Figura 42 - Simulação da distribuição dos usos no loteamento da PLMG .....	174
Figura 43 – Anápolis/GO: Imagem de satélite das obras do Aeroporto de Cargas.....	175

Figura 44 – Anápolis/GO: Imagem de satélite dando destaque ao problema erosivo na cabeceira da pista do Aeroporto de Cargas .....	176
Figura 45 - Centro de Convenções de Anápolis-GO (CCA).....	178
Figura 46 - Sede das maiores empresas (segundo a arrecadação de ICMS) que atuam em Anápolis (2019).....	215
Figura 47 - Microrregião de Anápolis (2017) .....	221
Figura 48 - Região imediata de Anápolis (2017) .....	222
Figura 49 - Região imediata de Anápolis: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (2010) .....	230
Figura 50 - Região imediata de Anápolis: Renda per capita (2010) .....	231
Figura 51 - Movimentos pendulares que tiveram Anápolis como destino (2010) .....	233
Figura 52 - Regionais de Saúde do estado de Goiás (2022).....	236

### Lista de tabelas

Tabela 1 - Município de Anápolis/GO e Arranjos populacionais de Brasília/DF e de Goiânia/GO: população, contiguidade, PIB e empresas (2011).....	28
Tabela 2 - Cidades médias com maiores movimentações aéreas de passageiros e cargas (2010 – 2020).....	89
Tabela 3 - Anápolis/GO, Brasília/DF e Goiânia/GO (1960-2010): Taxa de crescimento anual da população urbana .....	104
Tabela 4 - Goiânia/GO e Anápolis/GO: Estrutura econômica dos municípios (1980) .....	108
Tabela 5 - Distrito Federal: Produto Interno Bruto e valor adicionado bruto segundo os setores e as atividades econômicas (2002, 2010 e 2018).....	117
Tabela 6 - Goiânia/GO: Produto Interno Bruto e valor adicionado bruto segundo os setores e as atividades econômicas (2002, 2010 e 2018) .....	117
Tabela 7 - Anápolis/GO: Produto Interno Bruto e valor adicionado bruto segundo os setores e as atividades econômicas (2002, 2010 e 2018) .....	118
Tabela 8 – Brasília e Goiânia: Indicadores para definição da hierarquia de grandes espaços urbanos brasileiros.....	133
Tabela 9 - Região Imediata de Anápolis/GO, RMG, RIDE e Goiás: Vínculos empregatícios por setor da economia (2019).....	140
Tabela 10 - Goiás: Empresas que mais contribuem com ICMS em Goiás (2019).....	152
Tabela 11 - Goiás: Quantidade de agências bancárias (2019).....	153
Tabela 12 - Goiás: Número de empresas instaladas nos distritos industriais.....	154
Tabela 13 - Goiás: Dez maiores consumidores de energia elétrica (2019) .....	156
Tabela 14 - Fluxos de veículos nas praças de pedágio no trecho entre Goiânia e Brasília (2019) .....	163
Tabela 15 - Goiás e Distrito Federal: Principais municípios exportadores (2019) .....	180
Tabela 16 - Goiás e do Distrito Federal: Principais municípios importadores (2019).....	182
Tabela 17 - Goiás: Principais produtos exportados (2019) .....	183
Tabela 18 – Goiás: Principais produtos importados (2019) .....	184
Tabela 19 - Principais destinos dos produtos exportados pelo estado de Goiás (2019).....	185
Tabela 20 - Principais origens dos produtos importados pelo estado de Goiás (2019).....	186
Tabela 21 - Anápolis/GO: Principais produtos exportados (2019) .....	187
Tabela 22 - Anápolis/GO: Principais produtos importados (2019).....	188
Tabela 23 - Destino dos produtos exportados pelo município de Anápolis/GO (2019).....	189

Tabela 24 - Origem de produtos importados pelo município de Anápolis/GO (2019) .....	190
Tabela 25 - Região imediata de Anápolis: população (2010-2019) .....	223
Tabela 26 - Região imediata de Anápolis/GO: Produto Interno Bruto dos municípios (2019) .....	227
Tabela 27 - Município da Região Imediata de Anápolis, Goiás e Distrito Federal: Quantidade de estabelecimentos de saúde (2019).....	238
Tabela 28 - Região Imediata de Anápolis, Goiânia e estado de Goiás: Leitos hospitalares (2019) .....	241
Tabela 29 - Região Imediata de Anápolis, Brasília e Goiânia: Número de IES e de cursos na modalidade presencial (2022).....	244
Tabela 30 – Anápolis/GO: Oferta do ensino superior conforme instituições, vagas e cursos na modalidade presencial (2022).....	246

### **Lista de quadros**

Quadro 1 - Entrevistas realizadas .....	53
Quadro 2 - Cidades médias brasileiras: dados demográficos, rede urbana e morfologia (2010) .....	71
Quadro 3 – Cidades Médias: Síntese de dados elaborada a partir das regiões intermediárias e imediatas .....	86
Quadro 4 - Municípios interconectados pela rede de transporte de passageiros – 2016.....	88
Quadro 5 - Síntese da evolução da hierarquia urbana no arranjo urbano-regional a partir de seus três principais centros (1966 -2018) .....	122
Quadro 6 - Volume de carga transportada pela FCA .....	172
Quadro 7 – Anápolis/GO: Empresas que mais arrecadaram ICMS (2019).....	196
Quadro 8 - Região imediata de Anápolis/GO: Centralidade, articulações e gestão do território (2018) .....	226
Quadro 9 - Região Imediata de Anápolis, Goiânia e Brasília: horários de transporte interurbano (2022) .....	232
Quadro 10 – Anápolis/GO: Quantidade de oferta de cursos de graduação (2022) .....	248
Quadro 11 – Programas de Pós-Graduação stricto sensu das IES de Anápolis (2022).....	251
Quadro 12 - Anápolis/GO: caracterização dos shopping centers (2022) .....	253
Quadro 13 - Anápolis/GO: Hiper e supermercados (2023).....	259
Quadro 14 - Anápolis/GO: rede de lojas de departamento, móveis, eletrônicos e eletrodomésticos (2023) .....	260
Quadro 15 - Anápolis/GO: Rede de empresas (franquias ou não) ligadas ao segmento de alimentação (2023) .....	262
Quadro 16 - Anápolis/GO: Rede empresas (franquias ou não) do segmento de moda, vestuário e calçados (2023).....	264

### Lista de abreviaturas e siglas

Sigla	
ABRASCE	Associação Brasileira de Shopping Centers
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
APAE	Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais
BPS	Brasil Park Shopping
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CANG	Colônia Agrícola Nacional de Goiás
CCA	Centro de Convenções de Anápolis-GO
CODEGO	Companhia de Desenvolvimento Econômico de Goiás
DAIA	Distrito Agroindustrial de Anápolis
EADI	Estação Aduaneira Interior
FACEA	Faculdade de Ciências Econômicas de Anápolis
FCA	Ferrovia Centro-Atlântica
FCH	Faculdade de Ciências Humanas
FJP	Fundação João Pinheiro
FNS	Ferrovia Norte-Sul
IAT	Índice de Atração Temático
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano
IES	Instituição de Ensino Superior
IFG	Instituto Federal de Goiás
IMB	Instituto Mauro Borges
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto Sobre Serviços
MMCB	Mitsubishi Motors Corporation Automotores do Brasil S.A.
PLMG	Plataforma Logística Multimodal de Goiás
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPGG	Programa de Pós-Graduação em Geografia
PSCO	Porto Seco Centro-Oeste
PUC Goiás	Pontifícia Universidade Católica de Goiás
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
RAPS	Rede de Atenção Psicossocial
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
RME	Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SUS	Sistema Único de Saúde
UDF	Centro Universitário do Distrito Federal
UEG	Universidade Estadual de Goiás
UNESP	Universidade Estadual Paulista
UNICAMP	Universidade Estadual de Campinas
UniEvangélica	Universidade Evangélica de Anápolis
UTI	Unidade de Terapia Intensiva

## Sumário

Agradecimentos .....	8
Resumo .....	14
Abstract.....	15
Lista de figuras .....	16
Lista de tabelas .....	17
Lista de quadros.....	18
Lista de abreviaturas e siglas .....	19
Sumário.....	20
Introdução .....	21
1. Questões balizadoras da pesquisa.....	25
1.1. Anápolis e o arranjo urbano-regional: apontamentos iniciais .....	26
1.2. Em busca de um sentido .....	40
1.3. Os questionamentos e as possibilidades de desenvolvimento da pesquisa .....	46
1.4. Os procedimentos metodológicos.....	51
2. Situação geográfica, cidade média e os estudos urbano-regionais.....	54
2.1. A situação geográfica e a construção da noção de cidade média .....	55
2.2. A situação geográfica e os estudos das cidades médias .....	65
3. Urbanização e redes urbanas no arranjo urbano-regional .....	93
3.1. As redes urbanas dos principais centros do arranjo urbano-regional de Brasília/Anápolis/Goiânia .....	94
3.2. Polinucleação e complementaridade no arranjo urbano-regional.....	124
4. Entre horizontalidades e verticalidades: Anápolis e as articulações de ordem distante.....	143
4.1 A densidade técnica em Anápolis e as relações de complementaridade .....	146
4.2. Outros projetos e as novas perspectivas que se apresentam.....	172
4.3. Comércio exterior .....	180
4.5 Reestruturação urbana e a redefinição da situação geográfica .....	210
5. As articulações de ordem próxima: a contiguidade como estruturadora das interações espaciais.....	219
5.1 – Caracterização da região imediata de Anápolis.....	220
5.2. Os serviços de saúde e de educação (ensino superior) e o reforço das articulações regionais .....	235
5.3 A atividade comercial varejista .....	251
Considerações Finais .....	268
Referências Bibliográficas.....	274
Entrevistas .....	286



A elaboração desta pesquisa iniciou-se no ano de 2019 – ano de ingresso do autor no Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal da Grande Dourados (PPGG/UFGD); surgiu como uma demanda no sentido de tentar contribuir com a análise do local onde o pesquisador passou a trabalhar a partir de agosto de 2016 – a cidade de Anápolis-GO. A escolha pela seleção no PPGG/UFGD se deu por uma questão afetiva<sup>1</sup>, é claro, mas também e, principalmente, pela pesquisa em geografia urbana ter, nesse programa, uma trajetória em relação à análise dos espaços não-metropolitanos.

O projeto de pesquisa que permitiu o ingresso no curso de doutorado tinha como preocupação a escala da cidade, principalmente no que diz respeito à expansão territorial urbana, cujos procedimentos metodológicos procuravam dar ênfase aos elementos qualitativos. Com o início da pandemia da COVID-19, em 2020, de forma mais direta, no Brasil, viveram-se dois momentos na pesquisa: o primeiro, o da novidade, em que não havia discernimento sobre o tempo de duração do isolamento, o que fez com que o projeto de pesquisa permanecesse inalterado e a pesquisa de campo, paralisada.

Num segundo momento, dados o prolongamento da pandemia e a retomada das atividades do PPGG/UFGD, de forma remota, houve a adequação do projeto para que, naquela realidade, a pesquisa pudesse prosseguir. A mudança foi necessária para o trabalho uma vez que, frente aos cuidados de biossegurança trazidos pela pandemia, os procedimentos, antes pensados para serem seguidos, tornaram-se inadequados.

Foi assim que a escala regional de Anápolis foi privilegiada e, por conseguinte, a questão central do trabalho foi alterada. Isso requereu prazo para que a mudança fosse realizada e para que algumas ideias fossem amadurecidas. Nesse sentido, a pesquisa aponta dificuldades e avanços que o autor, em diálogo principalmente com a orientadora, e considerando o contexto descrito, conseguiu organizar e dar sentido.

Assim, a proposta deste trabalho parte da análise de um centro regional inserido em uma região urbana que se tornou a terceira maior concentração populacional do Brasil, conforme o IBGE (2016). Diz respeito a um arranjo urbano-regional, interligado por um eixo formado pela rodovia BR 060 que tem como principais centros urbanos a aglomeração metropolitana de Brasília, a cidade de Anápolis e a aglomeração metropolitana de Goiânia. Os processos que deram origem à formação dessa região se assentam, sobretudo, na segunda metade do século XX, momento em que o Brasil, de forma geral, foi impactado pela

---

<sup>1</sup> Dourados-MS é a cidade natal do autor, local em que fez a graduação e o mestrado. Local onde morou até 21 de agosto de 2016.

intensificação da migração campo-cidade que redefiniu as bases do processo de urbanização brasileiro.

Anápolis, o centro urbano mais antigo do arranjo urbano-regional, foi alcançada pela ferrovia ainda na primeira metade do século XX, fato que potencializou o seu dinamismo econômico e que definiu seus papéis urbanos como centro de oferta de produtos e serviços. Já as cidades-capitais, implantadas na década de 1930 e de 1950, foram, ao longo do tempo, se complexificando e assumiram o controle de suas respectivas redes urbanas e uma delas incorporou Anápolis. Cidade que, apesar da manutenção de sua posição hierárquica (capital regional), conforme levantamentos realizados pelo IBGE (1972, 1987, 2000 e 2020), teve sua área de influência reduzida em quantidade e em complexidade de centros urbanos.

Essa condição, a de retração da área de influência de Anápolis em detrimento da expansão daquelas ligadas às metrópoles de Goiânia e de Brasília, por exemplo, coloca em questão a centralidade exercida pela capital regional, tendo em vista a pequena quantidade de centros urbanos que passou a articular. Além desse fato, tendo em vista a intensificação do processo de urbanização, o avanço territorial urbano das aglomerações metropolitanas e as interações mantidas por esses centros sinalizam para o seguinte questionamento: o dinamismo econômico de Anápolis estaria relacionado à metropolização do espaço ao longo do eixo formado pela rodovia BR 060?

Considerando tal indagação, elegeu-se como foco para esta tese a análise acerca da situação geográfica de Anápolis, que, no atual período da história, atrela elementos da localização absoluta como, por exemplo, a posição central do município em relação ao país, e um conjunto de objetos técnicos que servem, sobretudo, às empresas que atuam em seu território. Cabe ressaltar que essa situação é, especialmente hoje em dia, definida pela localização relativa de Anápolis, ou seja, pelos espaços a partir dos quais a cidade mantém interações espaciais, notadamente com metrópoles próximas, mas também, como poderá ser observado ao longo do trabalho, com escalas extrarregionais e internacionais. Nesse sentido, o objetivo primeiro da tese é avaliar em quais termos as relações que se dão em Anápolis e com Anápolis reforçam ou enfraquecem os seus papéis de intermediação na rede urbana.

No que diz respeito aos procedimentos metodológicos, foram adotados os seguintes: revisão bibliográfica, pesquisa documental, levantamento de dados secundários, trabalho de campo, compreendendo registro fotográfico, observação *in loco* e entrevistas. A proposta analítica se pautou pela abordagem de agentes econômicos ligados ou ao setor produtivo ou ao setor de comércio e serviços para compreender os espaços com os quais Anápolis mantém interações espaciais. Além disso foram realizados mapeamentos no sentido de ilustrar as

interações espaciais e de demonstrar o como Anápolis é servida de objetos técnicos que potencializam suas relações com outros lugares.

O trabalho estrutura-se em cinco capítulos, além da introdução e das considerações finais, a partir dos quais procurou-se cumprir com os objetivos apontados. No Capítulo 1, denominado **Questões balizadoras da pesquisa**, são apresentadas as articulações urbano-regionais a partir de Anápolis, bem como as questões que orientaram a análise realizada.

No Capítulo 2, **Situação geográfica, cidade média e os estudos urbano-regionais**, as noções e os conceitos centrais ao estudo são abordados de forma a se esboçar uma leitura acerca da situação geográfica das cidades médias para, então, se defender uma condição de singularidade em torno de Anápolis no sistema urbano brasileiro.

No Capítulo 3, **Urbanização e redes urbanas no arranjo urbano-regional**, é o momento em que se realiza o estudo das redes urbanas que compõem o arranjo urbano-regional, bem como o das relações estabelecidas entre os três principais centros urbanos, procurando dar ênfase para a abordagem de Anápolis.

O Capítulo 4, intitulado **Entre horizontalidades e verticalidades: Anápolis e as articulações de ordem distante**, tem por objetivo demonstrar como a densidade técnica presente nesse centro regional e a atuação de agentes que atuam em múltiplas escalas geográficas implicaram na redefinição dos papéis de Anápolis.

O Capítulo 5, **As articulações de ordem próxima: a contiguidade como estruturadora das interações espaciais**, privilegia as relações de contiguidade, em especial as estabelecidas com a região imediata de Anápolis – aquela que assegura, de certa forma, a oferta mais expressiva de produtos e serviços nesse centro regional.

## **1. QUESTÕES BALIZADORAS DA PESQUISA**

Neste momento do texto, o objetivo é apresentar o recorte territorial a partir do qual a análise se iniciou ou, melhor dizendo, indicar, tendo em vista delimitações realizadas por órgãos ou instituições públicas, como Anápolis se integra a determinados espaços de forma contígua. Nesse sentido, não se trata de um recorte pronto ou enrijecido, pois a pesquisa revelará, considerando processos e dinâmicas analisados, outros recortes e relações. É, ainda, preocupação desta seção tratar das questões balizadoras da pesquisa, ou seja, apontar os questionamentos que a impulsionaram e que conduziram a este formato apresentado como uma tese.

### **1.1. Anápolis e o arranjo urbano-regional: apontamentos iniciais**

O objetivo desta seção é apresentar como o município de Anápolis tem sido abordado em publicações e levantamentos, principalmente, realizados ou organizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Considerando que a situação geográfica de Anápolis (entre duas metrópoles) é um elemento central desta tese, Brasília e Goiânia sempre estarão presentes na análise, seja ou pela proximidade entre as três cidades ou pelas relações/articulações que elas têm mantido entre si.

A esse respeito, vale retomar uma ideia exposta por Sposito (2011, p.135), a de que o conceito de situação geográfica, adotado pela Geografia francesa, “[...] já pressupõe o movimento, dado o *caráter relacional do espaço* que ele procura revelar, uma vez que cada localização é vista, a partir desse conceito, no contexto de outras localizações que ensejam suas possibilidades de integração.” (destaque nosso).

Para iniciar a abordagem, nesse sentido, foi tomada como referência a publicação os *Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil*, uma vez que nela levanta-se elemento importante, de cenário futuro, a respeito de uma nova unidade urbana – como chamou a publicação – ao tratar das relações entre os arranjos populacionais de Brasília, Goiânia e o município de Anápolis. Antes de adentrar nesse debate, é importante demonstrar alguns dados acerca do município e dos arranjos populacionais em questão.

Conforme o IBGE (2016), os cinco<sup>2</sup> arranjos populacionais brasileiros mais expressivos em tamanho demográfico são São Paulo/SP, Rio de Janeiro/RJ, Belo Horizonte/MG, Recife/PE e Porto Alegre/RS; os arranjos populacionais de Brasília

---

<sup>2</sup> A população desses arranjos populacionais são, respectivamente, 19.629.394, 11.946.398, 4.744.706, 3.741.904 e 3.701.482 (conforme os dados do Censo 2010 – IBGE, 2016).

(3.360.552 de habitantes) e o de Goiânia (2.078.399 de habitantes) aparecem na sétima e na décima posição, respectivamente (ver Tabela 1).

A proximidade entre os arranjos populacionais de Brasília e de Goiânia chama a atenção: somada a população que os dois reúnem, tem-se a terceira maior concentração populacional do país, o que supera a de Belo Horizonte e a de seu arranjo populacional. Contribui para essa expressividade quantitativa, a população de Anápolis, “município isolado”<sup>3</sup>, que está entre esses arranjos e complexifica as relações entre eles. De acordo com a Tabela 1, a soma da população dos arranjos populacionais com a de Anápolis é de 5.773.564 de habitantes.

Além dos dados demográficos, a Tabela 1 traz também dados referentes ao PIB, às empresas desses arranjos populacionais e do município de Anápolis. O arranjo populacional de Brasília, apesar do PIB elevado (terceiro maior do país), possui um número de empresas aquém de sua representatividade. O arranjo populacional de Goiânia, por sua vez, tem PIB inferior em mais de quatro vezes em comparação ao arranjo populacional de Brasília. Quando considerado o número de empresas, o arranjo populacional do Distrito Federal supera o goiano, de forma menos significativa (1,37 vezes). De acordo com o IBGE (2016), a pequena expressividade do número de empresas no arranjo de Brasília se deve à exclusão das empresas públicas no computo da publicação – o que não determina, mas reforça que seus papéis se ancoram na gestão, em especial pública. A situação verificada em Goiânia, em que há expressividade no número de empresas, mas que não se materializa em um PIB mais expressivo, seria relativa possivelmente ao baixo valor agregado em seus produtos.

---

<sup>3</sup> Mesmo que passível de ser problematizada, essa expressão foi utilizada no trabalho apenas por tratar da forma com que a publicação designa municípios que não integram arranjos populacionais. Nesse sentido não há motivos para a sua troca, ainda que, como cabe salientar, ela não será adotada no desenvolvimento da pesquisa pelo carácter restritivo que possui, haja vista que não há isolamento entre esse ou a qualquer outro município em território nacional.

**Tabela 1 - Município de Anápolis/GO e Arranjos populacionais de Brasília/DF e de Goiânia/GO: população, contiguidade, PIB e empresas (2011)**

Grandes concentrações urbanas	Tipo	População (2010)			Produto Interno Bruto (2010)		Número de empresas (2011)	Número de unidades locais <sup>1</sup> (2011)
		Total	Urbana		PIB (bilhões R\$)	<i>Per capita</i> (1.000 R\$)		
			Total	Percentual (%)				
Brasília/DF	Arranjo Populacional	3.360.552	3.222.184	95,9	155,114	46,16	90.670	112.871
Goiânia/GO	Arranjo Populacional	2.078.399	2.044.871	98,4	34,947	16,81	66.300	71.250
Anápolis/GO	Município Isolado	334.613	328.755	98,2	10,06	30,06	7.959	8.563
Total Geral		5.773.564	5.595.810	96,9%	200,121	28,85	164.929	192.684

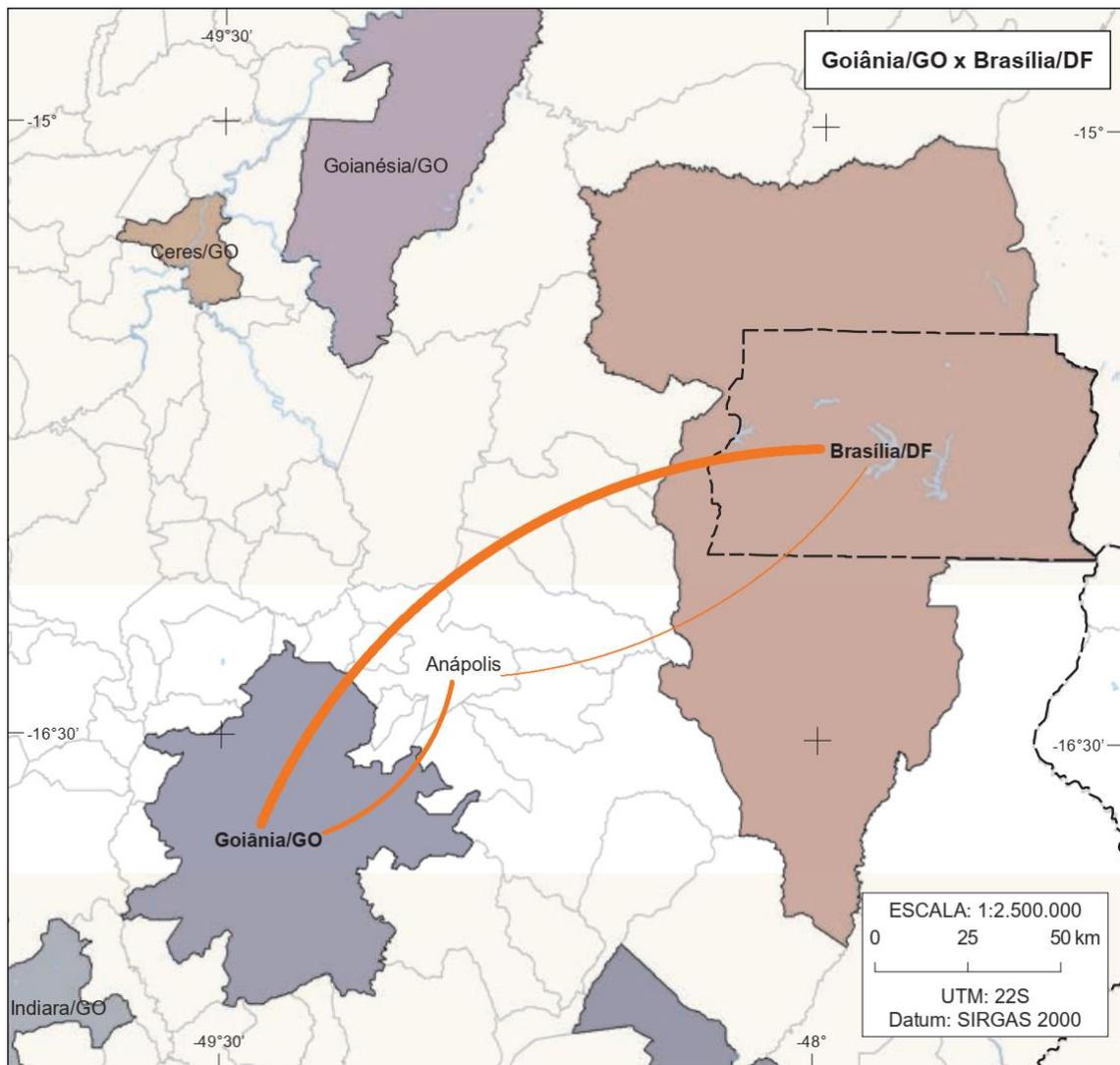
<sup>1</sup>Unidades produtivas das empresas.

Fonte: IBGE (2016)

O PIB *per capita* do arranjo populacional de Brasília é o mais elevado do país e supera o do arranjo de Goiânia em 2,7 vezes. Anápolis, por sua vez, tem PIB *per capita* mais expressivo do que o verificado no arranjo populacional de Goiânia, o que demonstra ser expressivo o PIB desse município, ocupando a 5ª posição, quando considerados apenas os municípios da região Centro-Oeste, ou seja, posiciona-se logo abaixo das capitais estaduais e de Brasília.

Ainda nessa publicação, há destaque para as relações existentes entre os arranjos populacionais de Brasília e o de Goiânia; a ligação entre eles sinaliza para 9.063 pessoas se deslocando (ver Figura 1).

**Figura 1 - Arranjo populacional de Brasília/DF e de Goiânia/GO e município de Anápolis/GO: cenários a serem acompanhados no relacionamento entre arranjos populacionais (2016)**



Fonte: IBGE (2016)

Sublinhe-se que há ainda ligações com o município de Anápolis – entre ele e Goiânia, há 6.701 pessoas se deslocando<sup>4</sup> para trabalho e estudo; entre ele e Brasília, 2.105 pessoas. Ainda conforme o documento, tal “[...] fato poderá ser decisivo na formação de uma nova unidade urbana que unirá os Arranjos de ‘Brasília/DF’ e ‘Goiânia/GO’” (IBGE, 2016, p.67).

É importante, nesse sentido, a indicação de uma nova unidade urbana<sup>5</sup>, apontada pelo IBGE (2016), para tratar da possibilidade de intensificação das relações entre esses arranjos e entre eles e Anápolis, ou seja, atualmente a noção de arranjo populacional é insuficiente para se analisarem as relações que já ocorrem entre esses centros urbanos. A concepção de arranjo populacional, desse modo, exigiria a intensificação dos fluxos e a das relações entre eles para que houvesse um único arranjo populacional ou uma delimitação de segunda integração que, dada a hierarquia urbana pré-existente, teria em Brasília o seu núcleo.

Assim como a noção de arranjos populacionais traz limites para o que seria uma nova unidade urbana no planalto central, quando esses centros e aglomerações são pensados, a partir dos papéis que desempenham, de suas especializações produtivas e da divisão territorial do trabalho que neles se materializa, a ideia de continuidade e de hierarquia urbana também traz restrições à análise, pois as relações entre os centros e entre eles e outros pontos do território são, dialeticamente, determinadas também pelas descontinuidades territoriais e pelas relações não-hierárquicas ou, como Catelan (2013) procurou conceituar, heterárquicas. Essa questão sinaliza para outros elementos possíveis de serem examinados a partir do recorte territorial aqui apresentado.

A noção de arranjo urbano-regional, por sua vez, procura ampliar a leitura acerca das relações entre as cidades e as aglomerações urbanas não somente considerando as continuidades, mas, também, as descontinuidades territoriais. Essa noção é, portanto, uma possibilidade importante de análise em torno dos processos e das formas espaciais e tem ganho balizamentos significativos com as pesquisas de Moura (2009).

Para a autora, os arranjos urbano-regionais são

[...] espacialidades que não apenas transcendem a noção da cidade enquanto ‘ponto’, ou forma física composta pelo espaço construído, para a cidade enquanto ‘área’, materializada nas aglomerações urbanas contínuas ou

---

<sup>4</sup> A ligação mais significativa entre Anápolis e Goiânia (6.701 pessoas) corrobora com os estudos de rede urbana que demonstram a “subordinação” dessa capital regional pela metrópole goiana e não pela metrópole nacional, Brasília, cuja expressão de centralidade na rede urbana, articulada pelo eixo da BR 060, é, em termos hierárquicos, superior.

<sup>5</sup> Além dessa nova unidade urbana, referenciada nesta pesquisa, o IBGE (2016) indica alguns casos que devem ser acompanhados em cenários futuros: Eixo Rio de Janeiro x São Paulo, Belo Horizonte x Matozinhos (MG), Natal x São José de Mipibu - Nísia Floresta (RN).

descontínuas, como passam destas para unidades ainda mais complexas, que assumem a perspectiva de ‘região’. Ocorre, então, uma conjugação entre urbano e regional, resultando em uma configuração híbrida, complexa e multiescalar. (MOURA, 2009, p.25).

A partir dessa noção, a autora, em sua tese de doutorado, identificou<sup>6</sup> 9 arranjos urbano-regionais no Brasil: São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília/Goiânia, Porto Alegre, Curitiba, Leste Catarinense, Belo Horizonte, Salvador e Recife/João Pessoa. Conforme Moura (2009, p.123), apesar da presença da indústria ser um dos elementos constituintes do arranjo urbano-regional, esse “[...] pode prescindir da presença da indústria para realizar fluxos em alta densidade, expandir-se geograficamente e assumir funções de natureza urbano-regional, como confirma o arranjo urbano-regional de Brasília/Goiânia.”. A abordagem do PIB dos arranjos populacionais na Tabela 1, dessa forma, corrobora para a assertiva da autora e confirma a pequena participação da indústria na composição PIB dos então arranjos populacionais. Por outro lado, mesmo que os papéis das duas metrópoles do Centro-Oeste não estejam ancorados na indústria, Anápolis possui um setor secundário mais representativo na composição do PIB.

Moura (2009) já identificava Anápolis como um ponto articulador no eixo rodoviário formado entre essas metrópoles. Mais recentemente, outros autores, em parceria ou não com Moura, incorporam Anápolis às análises; além disso, acrescentam o nome desse município ao título do arranjo como, pode ser lido, por exemplo, em Moura e Haddad (2015a, 2015b), Haddad e Moura (2016) e Haddad, Cunha e Menezes (2021).

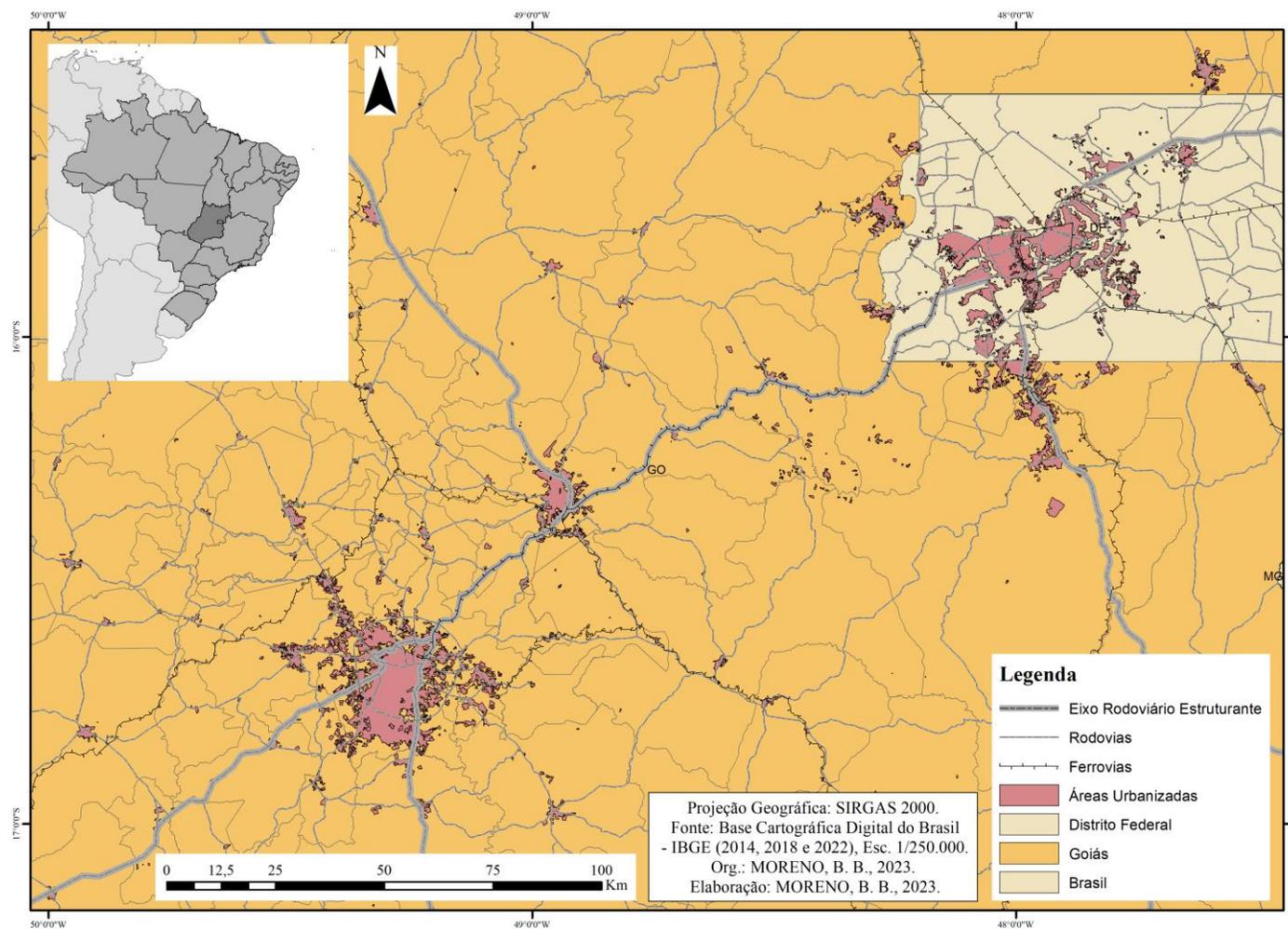
O arranjo urbano-regional Brasília/Anápolis/Goiânia, nesse sentido, é formado por centros urbanos articulados, mesmo que não somente pela BR 060 (ver Figura 2). Os principais centros componentes do arranjo são Brasília, núcleo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE), Goiânia, núcleo da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), e Anápolis, capital regional (IBGE, 2020), de menor porte demográfico e com papéis menos abrangentes que os dos outros centros mencionados; faz limite com os municípios integrantes dessas duas regiões (RIDE e RMG) sem, no entanto, compô-las – Figura 3<sup>7</sup>.

---

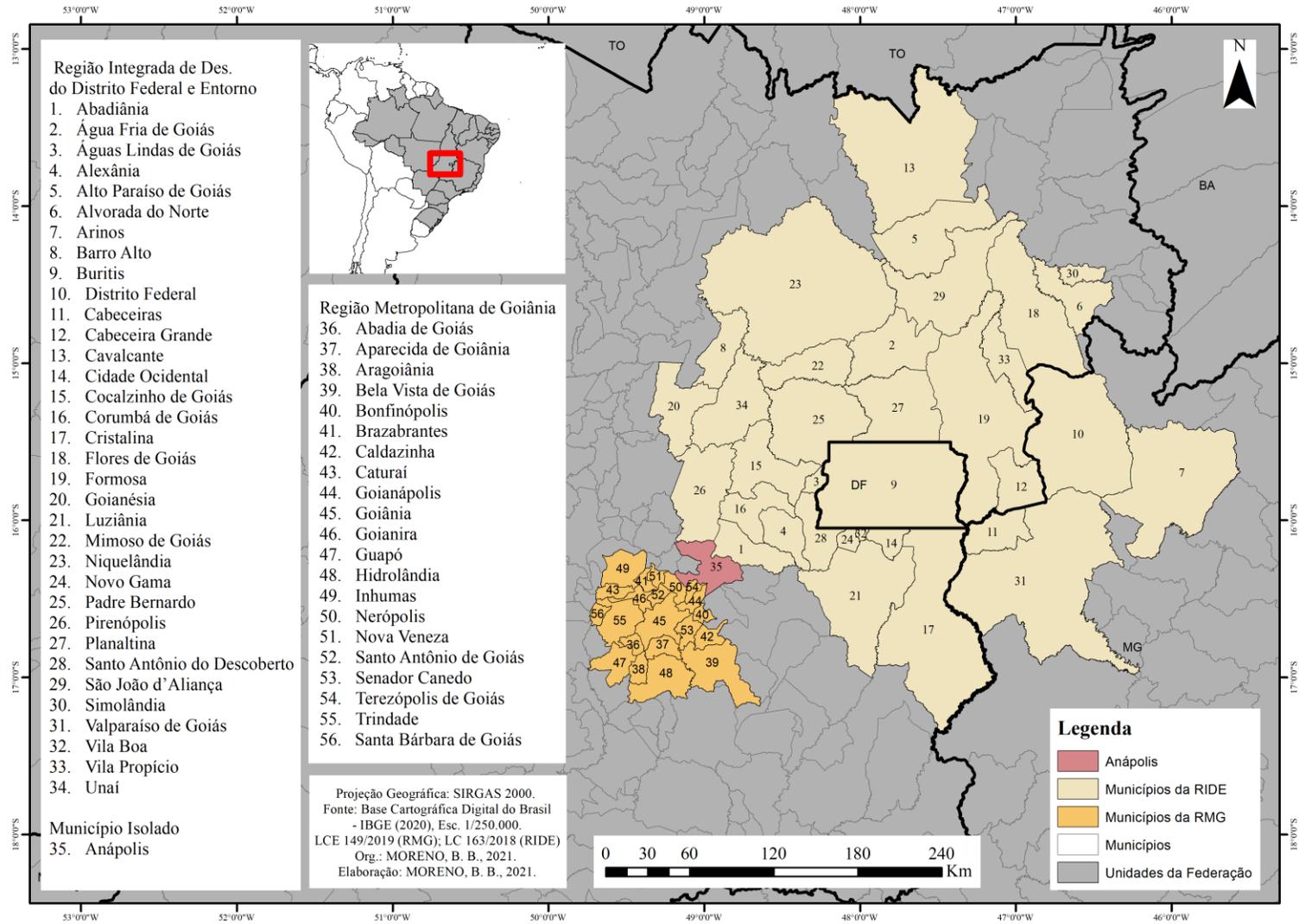
<sup>6</sup> Para verificar os aspectos metodológicos utilizados pela autora para identificação dos arranjos urbano-regionais, ver o Capítulo 2 de Moura (2009).

<sup>7</sup> Aqui cabe uma ressalva sobre os recortes regionais utilizados neste estudo, especificamente, em relação aqueles que dizem respeito à RMG e à RIDE. O seu uso se deu por dois motivos: o primeiro, para reforçar a tese aqui defendida, a de que Anápolis tem um certo grau de independência na divisão regional do trabalho, portanto não integra as regiões metropolitanas institucionalizadas e; o segundo, tem relação com os dados estatísticos utilizados na pesquisa que, como poderá ser percebido ao longo do trabalho, os órgãos e as instituições responsáveis pelo tratamento desses dados, usam da regionalização institucionalizada para divulgação das informações de forma agregada como, por exemplo, aquelas ligados à saúde e aos postos de trabalho.

Figura 2 - Arranjo urbano-regional de Brasília/Anápolis/Goiânia: áreas urbanizadas (2022)



**Figura 3 - Anápolis, Região Metropolitana de Goiânia (RMG) e Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal (RIDE) (2020)**



A ausência de Anápolis na delimitação da RMG é significativa por, pelo menos, dois motivos. O primeiro relaciona-se à sua elite local<sup>8</sup>, que tem organização importante, formada, ainda na primeira metade do século XX, que se desdobra em sua representatividade no executivo/legislativo estadual, ao longo de diversas administrações. Esse primeiro elemento pode ser um balizador para se pensar o desinteresse das elites de Anápolis em não compor a RMG, por exemplo, uma vez que essa decisão é, também, definida pelas alianças políticas<sup>9</sup>.

O segundo motivo, de perfil mais técnico-científico, ancora-se nos estudos realizados, por exemplo, por Luz (2009), que analisa os papéis regionais de Anápolis, e pelo IBGE (2016), que, tendo em vista os critérios metodológicos relativos à formação dos arranjos populacionais, reforça a ideia de que esse município tem uma condição de “isolado”, como salienta o documento:

Anápolis, em Goiás, possui intensidade de deslocamentos média alta com o Arranjo Populacional de ‘Goiânia/GO’. O Município Campo Limpo de Goiás (GO) possui intensidade alta dos fluxos pendulares com Anápolis, ou seja, não é um arranjo porque não possui intensidade muito alta. O mesmo ocorre com o Município de Goianápolis (GO), que possui relação média alta com Anápolis. Assim, decidiu-se classificar Anápolis como uma integração média alta com o Arranjo Populacional de ‘Goiânia/GO’. As demais relações com os outros municípios existem, porém não foram registradas no banco de dados.

Dadas essas características apresentadas pelo território em que essa capital regional se insere, a noção de cidade média passa a ser balizadora para esta análise que, associada à de arranjo urbano-regional, permite que Anápolis seja observada por suas peculiaridades no sistema urbano brasileiro. Sua situação geográfica singular<sup>10</sup>, sua integração com os arranjos de Brasília e Goiânia sem, no entanto, perder a condição de “município isolado”, assim como

---

<sup>8</sup> Nos estudos de rede urbana, Corrêa (2007) destaca a importância das elites locais empreendedoras na formação dos papéis regionais dos centros urbanos. Para uma leitura desse processo em Anápolis, ver Barros (2018).

<sup>9</sup> Para ler a respeito de críticas sobre a institucionalização de regiões metropolitanas no Brasil, indicamos a leitura de Villaça (2009). Em específico sobre a RMG, a publicação realizada pelo IBGE, acerca dos arranjos populacionais (IBGE, 2016), reforça essa característica ao delimitar o Arranjo Populacional de Goiânia com menos municípios do que a delimitação da RMG. Ainda tratando da dessa região metropolitana, Goianápolis, por exemplo, segundo o documento, tem relações mais significativas com o município de Anápolis, embora componha a RMG. Essa característica também está presente quando se analisa a RIDE, que tem municípios goianos que mantêm relações mais intensas com Anápolis. Além dessa característica, ainda sobre a RIDE, há a sobreposição de delimitações, considerando que, em 2023, o governo de Goiás criou a Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal. Esses exemplos demonstram limites e arbitrariedades presentes nas delimitações das regiões metropolitanas e, em consequência disso, são pouco efetivas em relação ao enfrentamento dos problemas de gestão do território.

<sup>10</sup> Foi adotada a expressão “situação geográfica singular” para indicar não apenas uma particularidade de Anápolis, mas, como procuraremos demonstrar no Capítulo 2, a partir de uma perspectiva relacional das localizações, a situação geográfica dessa cidade média é o que a diferencia e a singulariza das demais em território nacional.

os papéis que desempenha na rede urbana regional apontam para uma característica não verificada em outras estruturas territoriais no Brasil.

Em Sposito (2001), há balizamentos<sup>11</sup> importantes para se identificar centros urbanos que desempenham a função de intermediação nas redes urbanas em que se inserem. Um deles diz respeito à característica relacional desses centros – são “pontos” de articulação entre grandes e pequenas cidades e têm na situação geográfica um elemento significativo para que possam desempenhar, regionalmente, o papel já mencionado. Assim, para a autora, há certo consenso acerca de que cidades de porte médio<sup>12</sup>, que integram áreas metropolitanas, não são, de fato, médias, pois essa aglomeração urbana seria estruturada funcionalmente por forte coesão interna.

O debate envolvendo a localização de Anápolis foi levantado por Luz (2009), em sua tese de doutorado, na qual defende que esse centro desempenha papéis de intermediação na rede urbana; com isso relativiza a proximidade do referido centro com as metrópoles de Goiânia e de Brasília, ou seja, relativiza a posição geográfica<sup>13</sup> desse centro regional que, a princípio, não contribuiria para a identificação de uma cidade média.

Cumprir observar que este trabalho se apropria das contribuições da autora, em concordância a ela no que diz respeito aos papéis desempenhados por Anápolis, mas também procura apresentar a própria contribuição, centrada na reafirmação da importância da situação geográfica para a identificação de uma cidade média. No caso, por exemplo, de Anápolis, dada a sua condição singular, quando analisada pelo prisma relacional das localizações, o estar entre as metrópoles é o que caracteriza e diferencia essa cidade média.

Conforme Haddad, Cunha e Menezes (2021, p.194), a função intermediária de Anápolis “[...] não reduziu sua representatividade, sobretudo, seu desempenho, que a princípio operacionalizou a construção das duas capitais”. Essa afirmação contraria leituras que centraram a análise apenas no que seria o arrefecimento, trazido pela implantação das cidades-capitais, do dinamismo econômico em Anápolis que, por sua situação geográfica, também se beneficiou com a criação das novas cidades e com as demandas advindas a partir delas. Além disso, como poderá ser lido no Capítulo 3, mesmo no apogeu do dinamismo

---

<sup>11</sup> No Capítulo 2 será retomada a discussão da importância da situação geográfica para construção da noção de cidade média.

<sup>12</sup> A diferenciação das noções acerca de cidades médias e cidades de porte médio será objeto de análise no Capítulo 2. Para este trabalho, tais noções não são sinônimas, pois, enquanto, para as cidades de porte médio, a classificação se dá pelo quesito quantitativo (tamanho demográfico), para a identificação das cidades médias, esse fator é apenas um ponto de partida, uma vez que elementos qualitativos devem ser considerados, isto é, as funções desempenhadas por essas cidades nas redes urbanas em que se inserem. Acerca desse debate, ver Sposito (2001) e Sposito et al. (2007).

<sup>13</sup> Expressão utilizada pela autora.

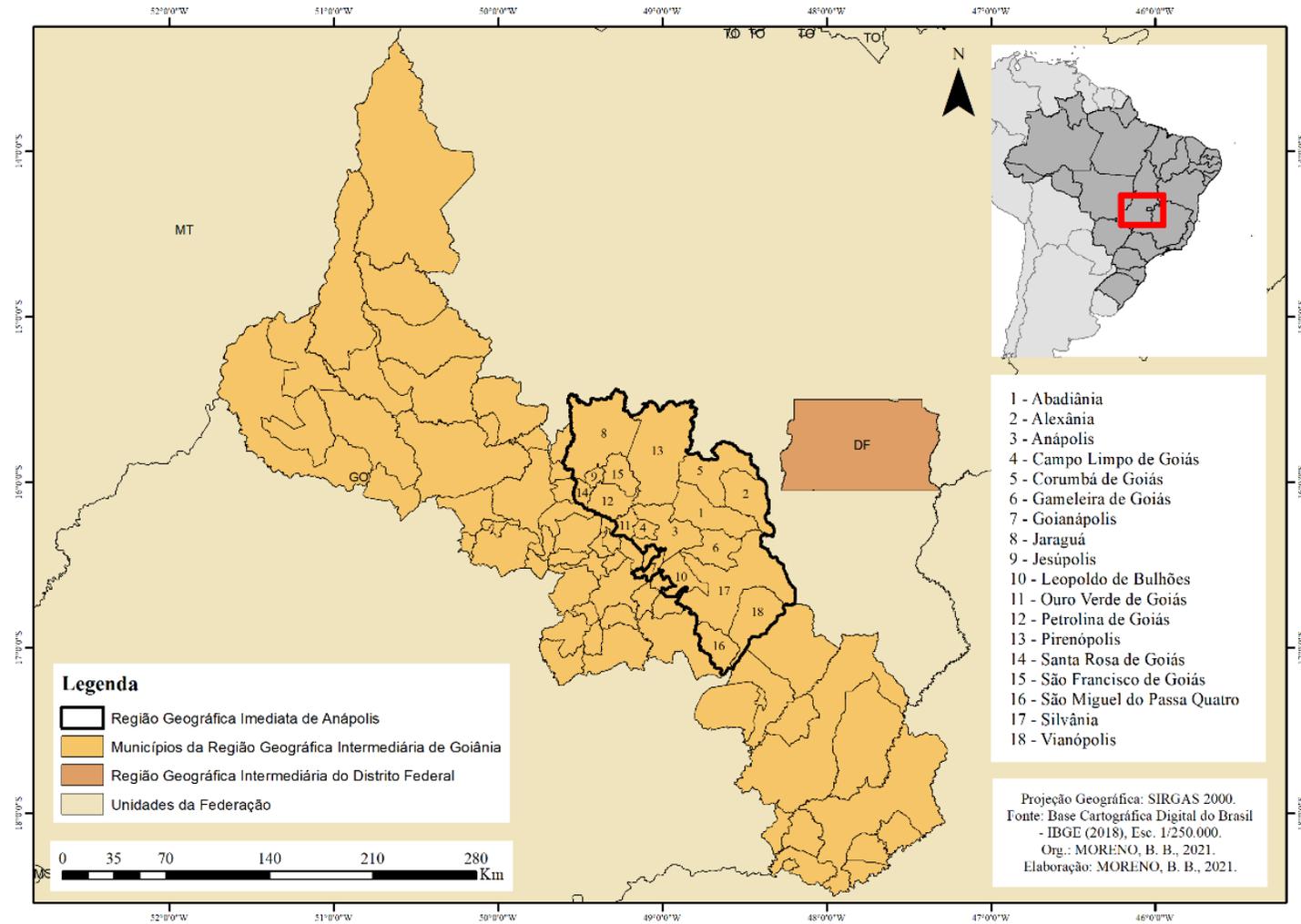
econômico de Anápolis, na primeira metade do século XX, os seus papéis urbanos estavam ancorados na intermediação entre os pequenos e os grandes centros, ou seja, a relação com as metrópoles próximas, a partir do último quartel do século XX, não significou a perda do papel que esse centro desempenhava.

Levando em conta tais pressupostos, serão abordadas outras publicações que reforçam a ideia de que Anápolis ainda desempenha papéis de intermediação na rede urbana que articula. A primeira delas é a *Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias* (IBGE, 2017a).

Conforme o documento, a região geográfica intermediária do Distrito Federal, a única naquela delimitação, não possui regiões geográficas imediatas. A região geográfica intermediária de Goiânia, por sua vez, é composta por 80 municípios, distribuídos em 6 regiões geográficas imediatas. O município de Anápolis insere-se na região intermediária de Goiânia e dá o nome à região imediata da qual faz parte, que é composta, além de si, por outros 17 municípios (ver Figura 4).

Anápolis, como pode ser observado na Figura 3, não integra as áreas institucionalizadas das metrópoles, o que não indica que, hierarquicamente, não esteja subordinado à metrópole goiana (IBGE, 1972, 1987, 2000, 2008 e 2020). Goiânia exerce, entre outros papéis, em sua rede urbana, o de função administrativa em Goiás, uma vez que é a capital dessa unidade da federação. Nesse sentido, não é estranho que, somada à proximidade (50 km em detrimento dos 150 km em relação a Brasília), a questão político-administrativa seja fundamental para a análise relativa à “subordinação” de Anápolis a Goiânia e não a Brasília, mesmo que esta seja uma metrópole nacional e ocupe posição hierárquica superior àquela.

**Figura 4 - Região geográfica intermediária de Goiânia e região geográfica intermediária do Distrito Federal (2017)**



Anápolis é um centro urbano que, por suas funções constituídas ao longo do tempo, a despeito da proximidade com as metrópoles, ainda exerce centralidade na rede urbana regional, atendendo a demandas de um conjunto de centros locais as quais contribuem para a manutenção, por exemplo, da oferta de produtos de comércio e serviços nessa capital regional.

Acrescente-se que, apesar da e por causa da proximidade com as metrópoles, Anápolis tem recebido investimentos públicos e privados, inserindo-se em uma divisão regional do trabalho que lhe permitiu continuar desempenhando papéis de intermediação na rede urbana regional, cuja área de influência (11 centros locais) é “comprimada” por aquela sob o domínio das metrópoles – a regional (Goiânia) e a nacional (Brasília) – (ver Figura 5).

O município de Anápolis, o terceiro maior em tamanho demográfico do estado de Goiás<sup>14</sup>, teve como estimativa de população, para o ano de 2019, o total de 386.923 habitantes. Conforme o IBGE (2020), esse centro urbano é uma capital regional C e articula 11 centros locais em sua rede urbana: Abadiânia, Alexânia, Campo Limpo de Goiás, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Gameleira de Goiás, Goianápolis, Jesúpolis, Ouro Verde de Goiás, Pirenópolis e São Francisco de Goiás.

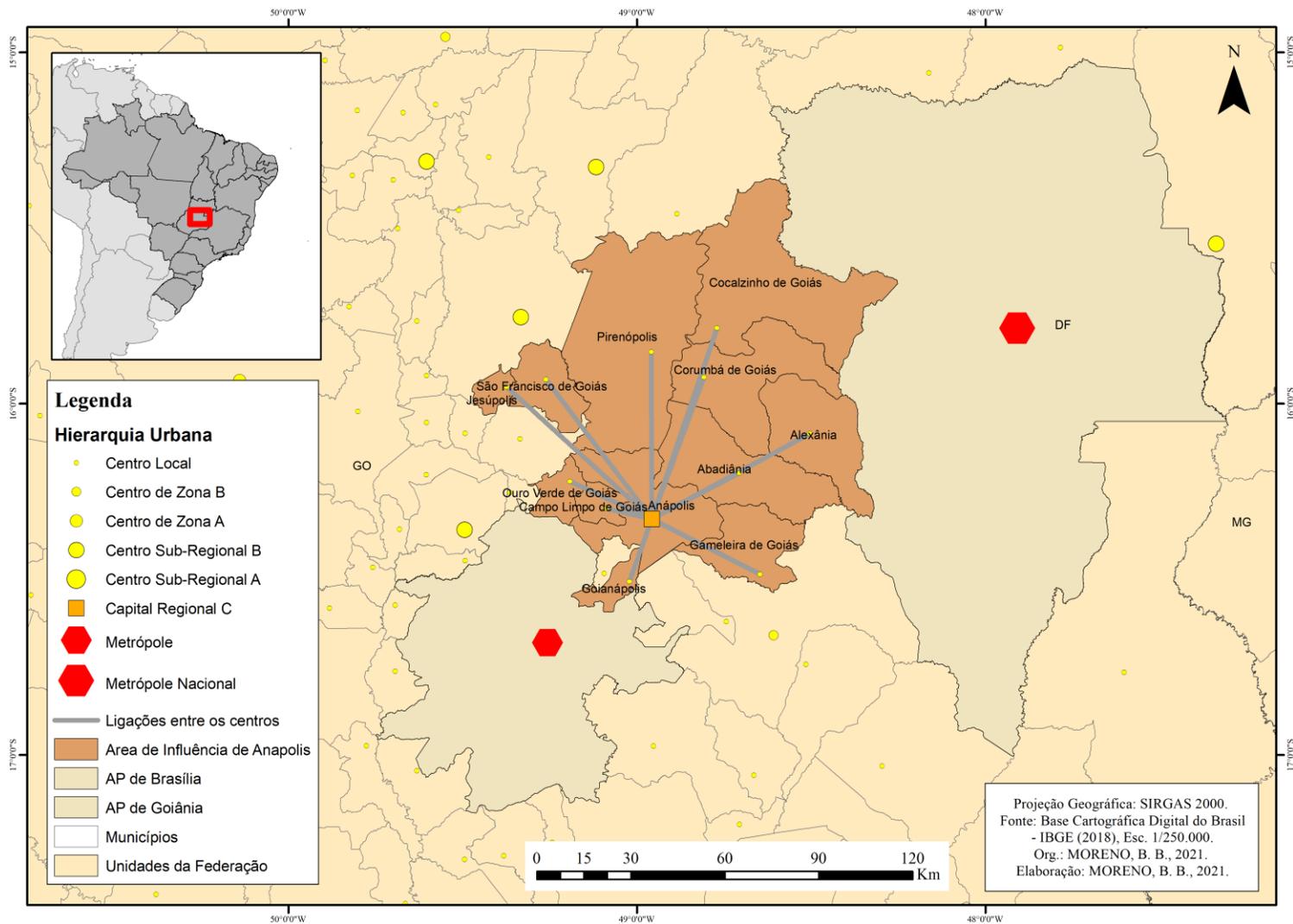
Nota-se que a região imediata de Anápolis (IBGE, 2016) é composta por mais municípios do que a área de influência definida pela REGIC (IBGE, 2020), cuja composição se diferencia daquela, pra além da quantidade inferior de centros urbanos, pela incorporação de Cocalzinho de Goiás<sup>15</sup>, ou seja, essa diferença demonstra uma inconsistência que o instituto ainda não conseguiu corrigir.

---

<sup>14</sup> Superam Anápolis em tamanho demográfico, os municípios de Goiânia e Aparecida de Goiânia – este último integra a RMG e sua sede foi a primeira cidade a ter seu tecido urbano conurbado ao da capital.

<sup>15</sup> A partir de 2023, esse município passou a integrar, além da RIDE, a recém-criada Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal.

Figura 5 - Anápolis/GO: Capital Regional C (2018)



Quando se compara a Figura 5 (rede urbana de Anápolis) com a Figura 3 (município de Anápolis e RMG e RIDE), fica evidente que, apesar de alguns dos centros urbanos, vinculados a Anápolis, estarem inseridos nas delimitações das regiões metropolitanas, eles mantêm relações mais intensas com a capital regional, seja pelos vínculos apontados pela REGIC (IBGE, 2020) – os casos, por exemplo, de Alexânia e Goianápolis –, seja pelos arranjos populacionais (IBGE, 2016) – o caso singular de Goianápolis. Ainda em relação à Figura 3, vale salientar que Abadiânia, Alexânia, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Goianápolis e Pirenópolis integram a RMG ou a RIDE.

Os municípios da região imediata e os centros urbanos da área de influência, nesse sentido, são importantes para se compreender os fluxos em direção a Anápolis, que se dão de forma contígua e contribuem para que haja a oferta de produtos e serviços mais complexos e/ou qualitativamente diferenciados daqueles que são ofertados nas pequenas cidades do entorno – essa questão será explorada no Capítulo 5.

## 1.2. Em busca de um sentido

Esse subtítulo carrega um duplo uso da palavra sentido. Um deles, já abordado por Santos (2017 [2000], destaque nosso), em que a sociedade e território estão sempre à busca de um sentido. Para o autor,

[...] ao contrário da ordem imposta, nos espaços de fluxos, pelos atores hegemônicos e da obediência alienada dos atores subalternizados, hegemonzados, nos espaços banais recria a ideia e o fato da Política, cujo exercício se torna indispensável, para providenciar os ajustamentos necessários ao funcionamento do conjunto, dentro de uma área específica. Por meio de encontros e desencontros e do exercício do debate e dos acordos busca-se explícita ou tacitamente a readaptação às novas formas de existência.

A outra acepção para o termo se ancora em Silveira (1999), ao afirmar, a partir de P. Greco (1967), que, no “[...] processo de apreender a realidade, não é suficiente que descrevamos ou produzamos os fatos; é preciso enfrentar a tarefa de elaborar o sentido” (SILVEIRA, 1999, p.23). Assim, esta pesquisa procura avançar com a leitura espacial, tendo como ponto de partida esses dois balizamentos, um de ordem política; outro de ordem teórico-metodológica, que guarda relação com o amadurecimento da pesquisa e, também, com o do pesquisador.

Dadas as transformações do processo de urbanização brasileira, Santos (1988, p.98), no final da década de 1980, assevera que o “[...] movimento contemporâneo do sistema urbano brasileiro nos faz defrontar com um processo paralelo de complexificação e de diferenciação.”. Corrêa (2001, p.428), por sua vez, propõe que a contínua criação de novos núcleos urbanos, a crescente complexidade funcional deles, a mais intensa articulação entre centros e regiões, a complexificação dos padrões espaciais da rede e as novas formas de urbanização fossem os elementos pelos quais as transformações da rede urbana, no início do século XXI, podiam ser percebidas/analizadas.

No que toca à complexificação funcional, para esse autor, ela traduz-se na ampliação da diferenciação das cidades. “Significa dizer que os centros urbanos não podem mais ser classificados com base em suas funções centrais, definidoras da posição de cada centro na hierarquia de lugares centrais, isto é, como metrópoles regionais, capitais regionais e assim sucessivamente.” (CORRÊA, 2001, p.428). Santos (1988) corrobora para essa perspectiva analítica, ao afirmar que houve um tempo em que as cidades se relacionavam segundo uma hierarquia de tamanho e de funções. A rede urbana, por sua vez, em decorrência dessas relações, era uma entidade altamente disciplinada. Para o autor, esse tempo passou. “Hoje [1988], cada cidade é diferente da outra, não importa o tamanho, pois entre as metrópoles também há diferenças<sup>16</sup>” (SANTOS, 1988, p.99).

O processo de diferenciação de centros urbanos esteve/está atrelado às especializações produtivas, que conferiram/conferem às cidades funções especializadas. Segundo Corrêa (2001, p. 428), nesse “[...] processo de diferenciação funcional os centros afetados singularizam-se, inserindo-se na rede urbana nacional e global, por meio da combinação de suas funções centrais, decadentes ou em expansão, com as funções especializadas que adquiriu”.

Santos e Silveira (2011 [2001], p.135-6) ponderam que, no período atual, são as condições técnicas e sociais (e não mais as naturais) que determinam as especializações territoriais. Para Santos (2012 [1996], p. 241), essas especializações criam “[...] áreas onde a produção de certos itens é mais vantajosa, aumenta a necessidade de intercâmbio, que agora vai se dar em espaços mais vastos [...]”.

Nessa perspectiva, Moreira (2019, p.92), ao considerar as relações em rede, assevera que assim o espaço fica simultaneamente mais fluído, é “[...] então que as cidades se convertem em nós de uma trama. Diante de um espaço transformado numa grande rede de

---

<sup>16</sup> Essa questão será explorada no Capítulo 3.

nodosidade, a cidade vira um ponto fundamental da tarefa do espaço de integrar lugares cada vez mais articulados em rede”.

Por esse prisma, a ampliação das possibilidades de articulação entre “nós” da rede urbana condiciona e é condicionada, no atual momento histórico, pelo uso acentuado, sobretudo pelos atores hegemônicos, da técnica, da ciência e da informação no território. Santos (2012 [1996]), cunhou o conceito *meio técnico-científico-informacional*<sup>17</sup> para referir-se aos espaços em que há o predomínio das atividades chamadas modernas. Conforme o autor, o meio técnico-científico-informacional é aparência geográfica da globalização.

Para Calixto (2019, p.583-4), com o advento do meio técnico-científico-informacional,

[...] o conteúdo e o significado da hierarquia [urbana] são redefinidos em função das múltiplas possibilidades de relações estabelecidas. A ampliação dos fluxos de diferentes escalas existentes entre centros urbanos diversifica a natureza desses fluxos e lhes atribui conteúdo complexo, acentuando a diversidade socioespacial.

Sposito (2010, p.53), tratando da diversificação de tipos de articulações entre cidades, no âmbito de uma ou de mais redes urbanas, afirma que ela “[...] pode se dar em função de relações competitivas, tão caras ao novo sistema produtivo, e em função de relações de sinergia que geram complementaridade de ações realizadas em diferentes pontos do mundo”. Conforme a autora:

Não se trata da substituição de redes urbanas hierárquicas por outros tipos de redes, mas da combinação complexa e contraditória de fluxos que se estabelecem tanto no sentido hierárquico, como no sentido horizontal ou transversal, uma vez que uma mesma cidade é o espaço da ação e decisão de atores econômicos que se relacionam em diferentes escalas. Trata-se da sobreposição de redes organizadas por vetores de diferentes naturezas e intensidades, gerando o que já se denominou de ‘rede de redes’. (SPOSITO, 2010, p.53).

Ainda a esse respeito, Corrêa (2004a, p.68), ao focalizar o processo de diferenciação funcional de centros urbanos, também considera relações pra além daquelas hierárquicas em que prevalecem a racionalidade da competitividade.

A cooperação tende a se dar entre centros nos quais há empresas com funções complementares, interdependentes entre si. Associada, via de regra, a uma mais complexa divisão territorial do trabalho, a cooperação pode se transformar em competição e esta em cooperação. Os pares mais frequentes, entretanto, parecem ser os de competição-hierarquia, de um lado, e cooperação-complementaridade, de outro.

---

<sup>17</sup> Segundo o autor: “Quanto mais ‘tecnicamente’ contemporâneos são os objetos, mais eles se subordinam às lógicas globais. Agora, torna-se mais nítida a associação entre objetos modernos e atores hegemônicos. Na realidade, ambos são os responsáveis principais no atual processo de globalização.” (SANTOS, 2012 [1996], p.240).

A coexistência de relações de diversos tipos entre as cidades foi tratada também por Camagni (2004, p.124-5) que, mesmo criticando o modelo hierárquico tradicional, indica que ele persiste como uma “memória” territorial. Assim, para o autor, o modelo que emerge é, necessariamente, “eclétrico”; ao discutir as relações não-hierárquicas, propõe um novo paradigma interpretativo, denominado por ele de “organização em rede” ou “reticular”. Segundo Camagni,

as 'redes de cidades' são conjuntos de relações, horizontais e não hierárquicas, entre centros complementares ou similares, relações que propiciam a formação de economias ou externalidades, respectivamente, de especialização/divisão do trabalho e sinergia/cooperação/inação. (2004, p.126, tradução nossa)<sup>18</sup>.

Nesse sentido, as trocas e os intercâmbios entre lugares no/do mundo e as articulações entre centros de diferentes portes, e que se inscrevem nas mais variadas redes urbanas, tornaram a ideia de rigidez trazida pela hierarquia urbana de períodos pretéritos, insuficiente para explicar a realidade. Consequentemente, a contiguidade espacial deixa de ser a única forma pela qual se estruturam os arranjos territoriais e as redes urbanas.

É a partir das novas possibilidades advindas do meio técnico-científico-informacional que Santos (2012 [1996]), pensando na inseparabilidade dos elementos “funcional” e “territorial”, cunha o par dialético *horizontalidades* e *verticalidades* para responder às demandas de análise de um mundo em transformação.

Nas atuais condições, os arranjos espaciais não se dão apenas através de figuras formadas de pontos contínuos e contíguos. Hoje, ao lado dessas manchas, ou por sobre essas manchas, há, também, constelações de pontos descontínuos, mas interligados, que definem um espaço de fluxos reguladores. As segmentações e partições presentes no espaço sugerem, pelo menos, que se admitam dois recortes. De um lado, há extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade, como na definição tradicional de região. São as *horizontalidades*. De outro lado, há pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia. São as *verticalidades*. *O espaço se compõe de uns e de outros desses recortes, inseparavelmente.* (SANTOS, 2012 [1996], p.284, destaques nossos).

Esse par possibilita que as cidades tenham seus papéis na rede urbana analisados, uma vez que elas são, assim como definiu Santos (2012[1996], p.286), pontos de interseção e superposição entre horizontalidades e verticalidades. Moreira (2019, p.93), quando aborda esse par analítico, afirma que ele sintetiza um sentido de lugar, cujo pressuposto é o do espaço

---

<sup>18</sup> No original: [...] las ‘redes de ciudades’ son conjuntos de relaciones, horizontales y no jerárquicas, entre centros complementarios o similares, relaciones que realizan la formación de economías o externalidades de, respectivamente, especialización/división del trabajo y de sinergia/cooperación/innovación. CAMAGNI (2004, p.126).

estar em rede, neste caso uma rede global. Para o autor, a horizontalidade guarda relação com a antiga noção de contiguidade; e a verticalidade, com a noção de nodosidade. Nesse sentido, a “[...] contiguidade é o plano que integra as relações internas numa única unidade de espaço [...]” e a “[...] nodosidade é o plano que integra as relações externas com as relações internas da contiguidade”.

Como a noção de cidade média está atrelada aos papéis que esses centros<sup>19</sup>, identificados como tal, desempenham na rede urbana, teórica e metodologicamente, a leitura das horizontalidades e das verticalidades se coloca como um caminho interessante para a análise dos referidos centros. É nesse contexto que Santos e Silveira (2011[2001], p.280) propõem a célebre passagem: “as cidades médias na encruzilhada das verticalidades e das horizontalidades”. Essa ideia foi apropriada por pesquisadores como, por exemplo, Sobarzo (2009) e Catelan (2013) para demonstrar como os vetores, tanto de uma como de outra dinâmica, têm se materializado nas cidades médias.

Sobarzo (2009, p.151), quem defende como válida e acertada a expressão da encruzilhada entre verticalidades e horizontalidades para pensar as cidades médias no período atual, considera que

[...] podemos afirmar que as cidades médias na atualidade caracterizam-se pela sua função de intermediação na rede urbana, que responde a uma combinação de verticalidades e horizontalidades num jogo de forças globais e locais. Esses vetores e forças se articulam e/ou contrapõem e definem um espaço de geometria variável, ou seja, não se trata somente de intermediação entre um nível e outro da rede urbana ou entre a cidade e o campo, numa concepção hierárquica rígida, mas trata-se de relações seletivas que conectam pontos específicos, segundo interesses também específicos e instáveis que obedecem a demandas e requerimentos externos.

A perspectiva da análise de Sobarzo traz contribuições para se pensar as relações não-hierárquicas na rede urbana, uma vez que, postos os vetores das verticalidades, as articulações entre centros extrapolam a rigidez da subordinação escalonada dos menores pelos maiores.

Catelan (2013), para pensar a respeito das interações espaciais interescares<sup>20</sup>, também adota a ideia de “encruzilhada”, pois, conforme o autor, ela se coloca como uma

---

<sup>19</sup> Sobarzo (2009, p150-1) chama a atenção para o fato de “[...] que essa dinâmica de verticalidades e horizontalidades não é exclusiva e restrita às cidades médias. Na verdade, trata-se de um jogo de forças presente na produção de todo o espaço geográfico no âmbito urbano, essas forças manifestam-se em todos os tipos de cidades”.

<sup>20</sup> Este autor elegeu as interações espaciais interescares como o conceito-chave para a elaboração da noção de heterarquia urbana. Para ele, “[...] as interações espaciais interescares são o caminho para uma interpretação do espaço, em que os processos e as lógicas se estruturam e se articulam de uma forma mais imbricada. Assim, a expressão máxima deste movimento – as cidades –, é pensada, sempre, no contexto das redes, tanto a partir dos padrões de estruturação hierárquica, ainda preponderante para as compreendermos, como também das

possibilidade teórico-metodológica de síntese das interações espaciais escalares e é tomada, por ele, como elemento estruturante “[...] da noção de que há uma organização heterárquica na rede de cidades que *complementa as lacunas* da estruturação hierarquizada.” (CATELAN, 2013, p.74, destaque nosso).

Ainda de acordo com o autor, a heterarquia urbana é “[...] a possibilidade de compreensão dos interstícios gerados na estruturação hierárquica da rede urbana e na complexa trama de interações espaciais urbanas interescalares” (CATELAN, 2013, p.78). Nesse sentido, a noção elaborada por Catelan não nega e tampouco procura se contrapor à ideia de hierarquia, mas juntas (hierarquia e heterarquia), formando um par, são referenciais de leitura das redes urbanas, como o desenvolvido por Sposito e Catelan (2014).

É por essa perspectiva, portanto, que Anápolis pode ser lida como tendo relativa independência na divisão territorial do trabalho, e não simplesmente como um centro, cuja área urbana guarda certa coesão funcional com as metrópoles de Goiânia e/ou de Brasília. É por ser uma encruzilhada de horizontalidades e verticalidades que se verificam tantas relações que seguem a lógica de contiguidade, expressa nas articulações com centros de menor e de maior expressão na hierarquia urbana; como, também, relações que se estruturam a partir da descontinuidade, que coloca Anápolis em contato com agentes e empresas que atuam na escala global e que redefinem, pela força de dissolução das estruturas pré-existentes, as articulações mantidas por esse centro regional. Esse processo culmina na redefinição dos papéis urbanos das cidades médias, que tem sido analisado por Sposito (2009), a partir do par dialético reestruturação urbana e reestruturação da cidade, discussão que será retomada no Capítulo 4.

Partindo do pressuposto de que o local não é um mero produto das determinações da escala global, Santos (2012 [1996], p.286), por sua vez, pondera que as horizontalidades, lugar da finalidade imposta, pode ser, também, “[...] o lugar da contrafinalidade, localmente gerada, [...] o lugar da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta.”. Essa ideia expressa tanto uma possibilidade teórico-metodológica para a análise da escala local quanto um olhar político no sentido de se enxergar o território não apenas como um recurso.

Assim, o par analítico horizontalidades-verticalidades será adotado como balizamento para o estudo das relações mantidas por Anápolis. Por estar inserida próxima a duas metrópoles, a “variável” situação geográfica é essencial para que se verifique: a) a área

---

articulações interescalares de outras direções e sentidos para pensarmos a rede urbana e os diferentes papéis que as cidades possuem nessa trama.” (CATELAN, 2013, p.38).

sob sua influência, ou seja, a área de onde as pessoas<sup>21</sup> estão dispostas a se deslocar para consumir nesse centro regional e; b) os pontos do território que, em vista de seus objetos técnicos, são articulados por interações espaciais que extrapolam a ideia da contiguidade espacial e das relações hierárquicas.

### **1.3. Os questionamentos e as possibilidades de desenvolvimento da pesquisa**

A proximidade de Anápolis com as metrópoles de Goiânia e de Brasília intensificou e dinamizou as interações espaciais neste e com este centro regional, desde a implantação das capitais (a estadual e a federal), nas décadas de 1930 e 1950, respectivamente, até os dias atuais, demarcando relações de diversas ordens, escalas e de diferentes vetores. A questão que se coloca como relevante neste trabalho é a seguinte: em quais termos pode-se dizer que Anápolis permanece exercendo papéis de intermediação na rede urbana regional? Questão importante porque, apesar de, no segundo quartel do século XX, Anápolis ter sido o centro mais dinâmico do território goiano-tocantinense<sup>22</sup>, atualmente, tem sua área de influência reduzida e, de certa forma, “sombreada” pela centralidade praticada pelas metrópoles.

Outras indagações também são pertinentes: os investimentos realizados nesse centro regional – cuja densidade técnica é elevada e atende à fluidez do capital de forma ampliada – são fruto dos seus papéis na divisão regional do trabalho (e de sua relativa independência) ou fruto da subordinação e da coesão funcional advindas da relação com as metrópoles mais próximas? Ou, ainda, os grupos que atuam em Anápolis no setor produtivo, principalmente em seu distrito industrial, obedecem a relações hierárquicas com espaços de comando próximos ou estão sob o comando de grupos de atuação distantes?

Tendo em vista esses questionamentos, cumpre ressaltar que a característica relacional dada pela situação geográfica de Anápolis é central à análise. Então, a partir da singularidade expressa por essa situação geográfica, o objetivo primordial da pesquisa é analisar em quais termos as relações que se dão nesta e com esta cidade reforçam ou enfraquecem os seus papéis de intermediação na rede urbana. Nesse sentido, pretende-se

---

<sup>21</sup>Sposito (2010, p.60) indica que para uma cidade média em território altamente integrado à economia capitalista e que atende principalmente demandas de ordem mais distante e menos aquelas regionais (de centros menos complexos sob sua influência), “[...] o pesquisador precisa considerar variáveis como a situação geográfica (verificando a integração delas a eixos de desenvolvimento econômico e a redes de sinergia modernas) e a capacidade do mercado consumidor, aqui medida mais pela sua qualidade, ou seja, pela associação entre poder de compra e nível de informação”.

<sup>22</sup> Aqui fazemos referência ao que hoje são os estados de Goiás e Tocantins, haja vista que o norte de Goiás foi emancipado em 1988, dando origem ao estado de Tocantins.

contribuir, mesmo que de forma indireta e menos pretenciosa, com os estudos acerca das cidades médias e do sistema urbano brasileiro, uma vez que o recorte proposto aponta para uma condição singular.

São objetivos específicos da pesquisa:

- a) investigar as transformações na rede urbana de Anápolis a partir da constituição/maturação de sua situação geográfica (de cidade ponta de trilho para centro regional entre duas metrópoles);
- b) analisar os papéis urbanos que Anápolis desempenha, considerando suas relações contínuas e descontínuas espacialmente.

A questão relativa à situação geográfica é central nesta análise sobre Anápolis, inicialmente, pela condição desse centro, como ponta de trilho, no momento de hegemonia do transporte ferroviário no país, que o transformou em um centro regional de oferta de produtos e de prestação de serviços – como poderá ser avaliado no Capítulo 3. Consolidados os seus papéis regionais, esse centro serviu de apoio para a construção de duas cidades-capitais, Goiânia e Brasília. Num segundo momento, em razão do processo de concentração de população, de capital e de desenvolvimento de funções urbanas nas novas cidades elas passaram a exercer o comando de suas respectivas redes urbanas, sem que houvesse o “aniquilamento” dos papéis regionais de Anápolis os quais, a partir de relações cada vez mais imbricadas com as então metrópoles, foram redefinidos.

Assim, percebe-se que há três momentos que marcam a situação geográfica de Anápolis. O primeiro deles refere-se ao dinamismo econômico, principalmente entre os anos de 1935 e 1950, e esteve centrado na condição de ponta de trilho desse centro urbano. O segundo, após os anos de 1950, relaciona-se à proximidade com as cidades-capitais, o que criou possibilidades de incremento populacional, de investimentos e de dinamização das atividades econômicas em Anápolis. Já o terceiro, com início nos anos de 1990, tem relação com a especialização produtiva, com a modernização das atividades econômicas (especialmente a logística) e a presença de agentes econômicos que atuam em múltiplas escalas geográficas.

Cabe lembrar que, embora a situação geográfica, nesta pesquisa, seja tratada como uma questão central, essa temática, de certo modo, já foi abordada por outros autores, em diversos momentos, mas com objetivos diferentes e uso de termos com amplitude ou alcance explicativo também diferenciados. Silva (1997), por exemplo, em sua dissertação de

mestrado, traz a seguinte passagem presente na Revista Informação Goyana<sup>23</sup> (Anno XIII. Rio de Janeiro, julho de 1929):

A situação privilegiada da cidade de Anápolis se prova por factos. Verdadeiro centro geographico e social goyano é para esta cidade que afflue, de longa data desde o sertanejo nortista vendedor de mudas de café, as mesmas que hoje fórman os seus vastos cafezaes, [...] desde o trabalhador braçal, vindo dos sertões da Bahia longinqua, até o opulento fazendeiro paulista ou de Minas, que vêm, cheios de esperanças, buscar riqueza e trabalho [...] O índice de tudo isso é o movimento bancario, que attinge à surprehendente cifra de varios milhares de contos de réis.

Em textos acadêmicos essa questão também é levantada; para França (1974, p.635), por exemplo, a cidade de Anápolis, por sua localização geográfica, “[...] 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”. Ainda para essa autora, a delimitação do território da Freguesia de Santana das Antas (hoje, Anápolis), em 1879, foi privilegiada tanto pelo aspecto situacional – rotas comerciais formadas por estradas provinciais – como pelo natural: em 1884, a Freguesia passou a se chamar Santana dos Campos Ricos, o que faz alusão ao terreno propício à exploração agropastoril.

A esse respeito, Cunha (2009, p.52) se alinha à abordagem de França (1974), ao tratar da localização geográfica de Anápolis. Para a autora,

o principal fator que condicionou o surgimento do povoado e determinou seu crescimento foi sua *localização geográfica estratégica*, que assim se constituiu porque se encontrava entre os principais núcleos urbanos da época, o que fez dessa região entroncamento das principais rotas de passagem e posteriormente, graças às condições naturais favoráveis (córregos e pastagens), ponto de descanso e pouso dos viajantes. Característica que foi e ainda é relevante. (Destaque nosso).

Ainda relativamente ao exame do primeiro momento, além de ter sido ponta de trilho, a ampliação e a convergência de rodovias para Anápolis, buscando acessar a ferrovia, “[...] determinou a sua especialização como centro comprador e exportador da produção regional e, ao mesmo tempo, redistribuidor das mercadorias importadas [...]” (FRANÇA, p.662). Essas funções urbanas, portanto, estenderam a área de influência de Anápolis, na primeira metade do século XX, por grande parte do estado de Goiás e para além dele – questão a ser tratada posteriormente.

---

<sup>23</sup> Segundo Silva (1997, p.34), a revista era publicada “[...] no Rio de Janeiro sob a direção do goiano e Major Dr. Henrique Silva, justifica-se pela necessidade de divulgação no Brasil e no exterior das imensas riquezas existentes no interior do país”. Conforme a autora, a revista tinha como objetivo apresentar as possibilidades econômicas do estado de Goiás aos investidores. Para ela, durante “[...] os dezoito anos – 1917 a 1935 – de circulação da revista, os seus editais divulgavam tanto os aspectos naturais da região como também as suas condições propícias aos investimentos”.

Em relação ao segundo momento, o posterior aos anos de 1950, considerando, sobretudo, o período após a criação de Brasília, Cunha (2009, p.21, destaque nosso) observa que a “[...] *localização geográfica* foi sem dúvida um fator determinante para promover o crescimento e as mudanças pelas quais passou a economia anapolina, dado o papel reservado a essa cidade na divisão regional do trabalho”.

A questão aparece também na análise de Cardoso (1988, p.229):

Merece ser ressaltada a *posição geográfica* de Anápolis. Constituiu-se em um importante entroncamento rodoviário, dando condições de tráfego para diversas regiões do Brasil. Além das rodovias, encontra-se servida por ferrovia, aerovias e telecomunicações, inclusive DDD e DDI às principais cidades do País, com acesso fácil aos portos de maior movimento. Não causa, portanto, estranheza o fato de ter sido escolhida para nela ser implantado um distrito industrial, principalmente se lembrado que o setor do Estado onde ela está situada é justamente aquele que conta com um contingente populacional mais numeroso [...], dispondo também de padrões de rendimentos mais altos. Vale destacar aqui a facilidade ‘relativa’ de se atingir, com custos baixos, todo o norte e o oeste do País e a presença, em Anápolis, de um setor de serviços bastante desenvolvido. O Estado de Goiás desde há muito almejava promover o desenvolvimento das atividades industriais e, assim, beneficiando-se principalmente do Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília, Goiás inaugurou em 1976 a infraestrutura básica do Distrito Agro-Industrial de Anápolis - DAIA (C. N. Petróleo, 1978), área projetada e construída dentro das mais modernas técnicas para abrigar um aglomerado industrial de considerável porte. Ressalta-se o fato de o DAIA estar localizado no principal entroncamento rodoviário do Estado e possuir ramal ferroviário próprio.

Há que se observar que a contribuição deste trabalho, a partir dos aspectos levantados, traduz-se no esforço de se fazer uma leitura não díspar, mas complementar aos trabalhos realizados acerca de Anápolis, dentre os quais se destaca o efetuado por Luz (2009), principalmente, porque é nele que reside baliza importante sobre a discussão da situação geográfica<sup>24</sup> de Anápolis e de sua relação com o papel de intermediação na rede urbana.

A contribuição desta pesquisa ancorar-se, por sua vez, na utilização do conceito-chave de situação geográfica para analisar, a partir do princípio relacional das localizações, o como Anápolis tem seus papéis urbanos potencializados ou enfraquecidos por meio das articulações mantidas por este centro regional. É comum nos estudos acerca das cidades médias que as horizontalidades sejam lidas a partir da área de influência do centro regional, como demonstrado, por exemplo, por Sobarzo (2009, p.150, destaque nosso):

Do ponto de vista da rede urbana e das cidades médias, consideramos que as horizontalidades podem ser analisadas a partir das relações no *espaço*

---

<sup>24</sup> Essa autora utilizou em sua tese o conceito de “posição geográfica” apoiada no trabalho de Guimarães (1950). Naquela pesquisa, a autora procurou relativizar a posição geográfica de Anápolis (próxima das metrópoles de Goiânia e de Brasília) para reafirmar a condição de cidade média desse centro regional.

*intraurbano e nas relações da cidade com seu entorno próximo.* Nesse último caso, nos referimos às relações da cidade com a sua área de influência regional, que inclui cidades menores e espaços rurais. Essas relações de horizontalidade estão presentes nos serviços que a cidade média presta ao seu entorno e que significam deslocamentos periódicos da população: saúde, educação, comércio especializado, serviços públicos, serviços bancários, entre outros. As verticalidades nas cidades médias representam os fluxos externos, hegemônicos, produzidos a longa distância, que interferem na dinâmica da cidade, conectando partes dela com o âmbito global, num processo que responde aos interesses e aos requerimentos da fluidez e da reprodução do capital.

Na pesquisa aqui desenvolvida, essas dinâmicas serão examinadas no Capítulo 4, que procura dar ênfase às relações descontínuas espacialmente, e no Capítulo 5, que visa a dar relevância às relações de contiguidade, não necessariamente com centros menores do que Anápolis. O que diferencia esta pesquisa das demais, nesse sentido, e que levou à adjetivação de “singular”, dada à situação geográfica, é a análise relacional das localizações. Ou seja, ao mesmo tempo em que a área de influência de Anápolis, constituída principalmente de centros locais, é importante para a definição da oferta de produtos e serviços nesse centro regional, as relações mantidas com as metrópoles também o são. Desse modo, levando em conta esse “contingenciamento”, é que se visa a ler os vetores das horizontalidades e das verticalidades.

Isso possibilita que sejam observadas as heterogeneidades dessa relação, haja vista que os papéis de intermediação, por mais que sejam preponderantes para a análise neste trabalho, não anulam aqueles que respondem a outras lógicas. Para a construção dessa perspectiva, a pesquisa se apoiou no par continuidades e descontinuidades geográficas, aspecto tratado, mesmo que não exclusivamente, por Sposito (2018a, p.309):

[...] As continuidades continuam a ser base importante para a elaboração do pensamento, no sentido de reconhecer permanências, regularidades e prevalências. Esse reconhecimento nunca foi suficiente e, no período atual, ainda menos, porque a realidade social se tornou mais complexa, é mais ampla em vários sentidos, e suas múltiplas dimensões estão mais interdependentes.

Assim, a ideia de arranjo urbano-regional de Brasília/Anápolis/Goiânia é importante porque não anula os papéis de intermediação de Anápolis na rede urbana e acolhe as articulações com centros urbanos de maior porte, notadamente, Brasília e Goiânia. Essa perspectiva é pouco comum<sup>25</sup> em pesquisas acerca das cidades médias e adquire sentido,

---

<sup>25</sup> Não se quer dizer com isso que, nas pesquisas acerca das cidades médias, as relações com centros urbanos de maior porte sejam ignoradas, pelo contrário. As funções desempenhadas pelas cidades médias só adquirem sentido a partir das intermediações entre os centros maiores e os menores, ou seja, a cidade média é um “nó” de articulação. O caso de Anápolis se diferencia por sua situação geográfica, que lhe permite, assim como aos centros locais articulados por essa capital regional, manter relações mais intensas com as metrópoles sem, no entanto, perder os seus papéis na rede urbana.

especificamente, no caso de Anápolis, que *se situa entre e que mantém relações com duas metrópoles*. Além disso, os objetos técnicos presentes em Anápolis fazem com que ela se diferencie na rede urbana articulada pelo/no arranjo urbano-regional, o que propicia a esse centro o desempenho de funções complementares às de metrópoles próximas.

#### **1.4. Os procedimentos metodológicos**

Optamos por tratar, na introdução de cada capítulo, dos procedimentos metodológicos adotados para a elaboração de cada um deles. No entanto, cabe aqui um esclarecimento sobre aspectos que perpassarão por todos os capítulos da tese: por exemplo, a escolha do ano de 2019 como corte temporal, mais próximo do atual momento, para a análise que se realizou, excluiu alguns casos que são exceções. A motivação dessa escolha liga-se ao fato de que no país, no ano selecionado, não foram registrados nos dados selecionados para a pesquisa, impactos da pandemia da COVID-19, ou seja, tal fato possibilitou a comparação dos dados de 2019 com aqueles de anos anteriores. Além disso, os impactos da pandemia levaram ao atraso do Censo Demográfico que ocorreria em 2020. Infelizmente, até o momento de finalização deste trabalho, o IBGE não divulgou os resultados dos levantamentos, por isso muitos dos dados apresentados nesta pesquisa ainda são do Censo Demográfico de 2010.

Os procedimentos metodológicos adotados na pesquisa foram os seguintes: revisão bibliográfica, pesquisa documental e levantamento de dados (acervos impressos e eletrônicos), trabalho de campo (observação *in loco*, registro fotográfico entre outras atividades), mapeamentos e entrevistas com agentes bem-informados<sup>26</sup>.

Quanto às entrevistas, foram realizadas 5, as quais contribuíram, de modo efetivo, para a elaboração do trabalho. As pessoas entrevistadas estão listadas no

---

<sup>26</sup> Aqui se faz referência às orientações de Silva *et al.* (2022).

Quadro 1, a seguir, e os respectivos arquivos de áudio e de texto (transcrição) estão disponíveis a partir de um *link* ao final da tese.

Quadro 1 - Entrevistas realizadas<sup>27</sup>

Entrevistado	Cargo ou Função	Data
Maria Belmonte Pereira Moreira	Coordenadora Regional de Educação Permanente em Saúde/ Regional de Saúde Pireneus/Superintendência da Escola de Saúde de Goiás	07 de outubro de 2022
Amanda Silva Beltrão	Coordenadora Regional de Gestão Integrada/Regional de Saúde Pireneus/Superintendência da Escola de Saúde de Goiás	07 de outubro de 2022
Mauri Vieira Alves Junior	Comercial Lojas	20 de dezembro de 2022
Alex de Araújo Martins	Secretário de Indústria, Comércio, Inovação, Trabalho, Turismo e Agricultura	18 de outubro de 2022
Adimir Luchetti	Assessor Institucional da Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA)	22 de novembro de 2022
Everaldo Fiatkoski	Diretor de Operações do Grupo Porto Seco Centro-Oeste	26 de outubro de 2022

Org.: Autor, 2023.

O levantamento de dados secundários foi realizado, sobretudo, a partir do IBGE, considerando o seguinte: Censo Demográfico (1940 a 2010) e estimativas populacionais (2019 e 2020), PIB e PIB *per capita* (em diversos anos), Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (IBGE, 1972), REGICs (IBGE, 1987, 2000, 2008 e 2020), Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil (IBGE, 2016), Ligações aéreas: 2019-2020 (IBGE, 2021), Gestão do Território (IBGE, 2014), Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias (IBGE, 2017a), Ligações rodoviárias e hidroviárias: 2016 (IBGE, 2017b). Além desses, foram utilizados bancos de dados *online* como, por exemplo, DATASUS, e-MEC, Bases Estatísticas RAIS e CAGED e o Banco de Dados Estatísticos de Goiás mantido pelo Instituto Mauro Borges (IMB).

Observe-se que os mapeamentos elaborados têm como fonte os dados levantados e/ou produzidos pelo IBGE, em diversos anos, bem como aqueles levantados e organizados por esta pesquisa. O *software* utilizado para a confecção dos mapas foi o ArcGIS<sup>28</sup>. Foram usadas como base cartográfica as malhas territoriais do IBGE, disponibilizadas para *download* como, por exemplo, as das redes e fluxos, da divisão municipal, da logística dos transportes entre outras.

<sup>27</sup> A entrevista teve como referência um dos roteiros elaborado pela Profa. Dra. Eda Góes para o projeto de pesquisa “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos e formas”.

<sup>28</sup> ESRI. ArcGIS 10.8.2 for Desktop Advanced (EFL517007506). Copyright Esri Inc. All Rights Reserved, New York Street Redlands, 92373, USA, 2023.

## **2. SITUAÇÃO GEOGRÁFICA, CIDADE MÉDIA E OS ESTUDOS URBANO-REGIONAIS**

Este Capítulo divide-se em duas partes e carrega a responsabilidade de tratar de duas noções balizadoras da tese, a de situação geográfica e a de cidade média. O conteúdo da primeira noção contribui, como poderá ser percebido, para a construção da segunda, ou melhor dizendo, para a construção de uma possibilidade de noção de cidade média.

Considerando o que essas noções evocam, procurou-se olhar para o território brasileiro, tomando como base os estudos da Rede de Pesquisadores Sobre Cidades Médias e os da REGIC 2018 (IBGE, 2020), com vistas a esboçar uma leitura sobre as situações geográficas das cidades escolhidas para a análise (item 2.2) e demonstrar o que é geral, particular e singular para esse conjunto de centros urbanos, a partir de dados como, por exemplo, área urbanizada<sup>29</sup>, PIB, PIB *per capita*, centralidade e rede urbana, fluxos rodoviários e aéreos, e mapeamento de alguns dos fixos que se inserem nas regiões imediatas ou intermediárias desses centros regionais. Olhando para esse conjunto de dados, pode-se esboçar a diferenciação das cidades médias a partir de sua situação geográfica.

## **2.1. A situação geográfica e a construção da noção de cidade média**

Dada a característica polissêmica de algumas noções e de alguns conceitos, é preocupação desta seção trazer subsídios acerca do que a geografia já elaborou em relação a quatro importantes noções: sítio<sup>30</sup>, posição geográfica, situação geográfica e cidade média.

Essa área de estudos tem como tradição tratar das noções de sítio, de posição e situação geográficas, desde o século XIX<sup>31</sup>. Para Claval (2014, p.147-8), a partir de estudos de Ritter e Vidal de la Blache, a análise, por exemplo, da posição comportava duas vertentes: a da posição absoluta e a da posição relativa. Segundo o autor, o termo posição ficou fora de moda e hoje, é, preferencialmente, substituído pelo termo situação. Claval afirma ainda que as noções “[...] de posição e situação são praticamente sinônimas, mas com uma nuance: o estudo da situação dá mais ênfase à posição relativa”.

---

<sup>29</sup> Em seu sentido restrito, a mancha urbana.

<sup>30</sup> Apesar de o sítio urbano não ser objeto direto de exame desta pesquisa, a diferenciação entre as noções de sítio e situação ou de sítio e posição pareceu importante uma vez que, conforme apontou George (1983, p.37), “[...] as duas noções estão associadas na medida em que as vantagens do sítio permitiram valorizar a posição: um sítio defensivo abrigando uma posição comercial, por exemplo.”. Além disso, é comum na literatura especializada que a abordagem dessas noções seja feita em conjunto, como pode ser verificada em Guimarães (1950), George (1983), Beaujeu-Garnier (1983), Corrêa (1995 [1989], 2004b) e Miyazaki (2013).

<sup>31</sup> Para a leitura de estudos de autores como, por exemplo, Ritter, Vidal de La Blache, Humboldt e Ratzel, ainda no século XIX, acerca dessas noções, ver Claval (2014).

O diálogo entre os autores aqui elencados envolve publicações da segunda metade do século XX até o ano de 2015 e procura demonstrar o como essas noções foram e estão sendo utilizadas. Sendo assim, a proposição inicial é a de Guimarães (1950), realizada em 1949, por meio de estudo para a implantação da nova capital federal brasileira no planalto central. O autor, a respeito das noções de sítio e de posição, asseverou que a distinção “[...] é extremamente familiar aos geógrafos, mas verifica-se que as duas noções são frequentemente confundidas na linguagem corrente.” (GUIMARÃES, 1950, p.496-7). Ainda conforme esse autor, o sítio é o conjunto de aspectos intrínsecos do local em que se encontra a cidade, são “[...] as características do relevo, do clima, do solo, da vegetação, etc., da área ocupada pela cidade e suas circunvizinhanças, considerados em si mesmos.”. E, quanto à posição,

[...] compreende-se a *situação* da cidade em relação a outras áreas distintas, mesmo muito afastadas, em relação ao conjunto do país e até do continente, em suma. Não é um conceito puramente geométrico, que se possa exprimir simplesmente pelas coordenadas geográficas (latitude e longitude), pois envolve considerações a respeito das condições geográficas de outras áreas que não aquela que se acha estritamente ocupada pela cidade. (GUIMARÃES, 1950, p.497, destaque nosso).

Apesar da preocupação em distinguir as noções de sítio e de posição, Guimarães ao definir a posição, usa do termo situação para designar a relação de uma cidade com outros pontos do planeta, questão que dificulta a tarefa da diferenciação entre esses termos que designam aspectos da localização relativa.

Partindo dessa mesma preocupação, a de distinguir as noções relativamente aos termos referidos, Beaujeu-Garnier assevera que sítio e situação não devem ser confundidos. Segundo a autora, a “[...] *situação* designa as condições gerais do meio em que uma cidade se insere; o *sítio* designa o lugar preciso da implantação inicial da cidade.” (1983 [1980], p.94, destaques da autora). Guimarães e Beaujeu-Garnier, embora utilizem termos distintos, têm ideias semelhantes a respeito das noções de posição e de situação: o que Guimarães chama de condições geográficas de outras áreas, Beaujeu-Garnier chama de meio em que uma cidade se insere.

George, por sua vez, em *Geografia Urbana*, obra na qual situação e posição são tratadas como sinônimas<sup>32</sup>, define que as “[...] relações geográficas em escala regional

---

<sup>32</sup> Sposito (2011, p.143), especificamente a respeito da abordagem de George (1983), assevera que o autor, ao adotar a palavra posição como sinônima de situação, as reduz “[...] ao contexto dos fatos naturais que influenciam o desenvolvimento e a expansão de uma cidade”. Apesar dessa posição em *Geografia Urbana*, Pierre George em outra obra, *Sociologia e Geografia*, mesmo que, em curta passagem, diz que “Os diversos elementos – objetos de estudos das ciências humanas especializadas – que convergem para construir um estado geográfico de fato, em quadro especial determinado, são muito mais elementos móveis, ou movimentos, do que estados. Todos agem em conjunto para definir uma situação geográfica, reforçando-se ou contrariando-se uns dos

abrangem a *posição* ou *situação* da cidade; em escala local trata-se do *sítio*.” (1983, p. 36, destaques do autor). Assim como George, Corrêa (2004b)<sup>33</sup> parte da ideia de escala para fazer a distinção entre sítio e posição. Esse autor compreende que a localização de cada cidade implica ações envolvendo duas escalas espaciais, “[...] uma resultando em localização absoluta, o sítio e a outra em localização relativa, a posição geográfica” (CORRÊA, 2004b, p.317).

Para George, as condições naturais favoráveis relacionadas a determinada posição geográfica poderiam influenciar no desenvolvimento da cidade e na sua expansão, considerando que ela facilitaria a troca e a circulação de mercadorias, tomando como referência o desenvolvimento da civilização ocidental. Ao se atribuir à noção de posição um conteúdo que é tributário do natural, mesmo que ela esteja contextualizada, a partir da valoração dada pelo processo de urbanização, fecham-se as possibilidades de ampliar as interações espaciais pra além daquilo que é fixo e material. É por esse prisma que a noção de posição geográfica se mostra menos elucidativa do que a de situação geográfica, a que melhor abrigou, à lógica relacional, atributos em torno da elaboração do pensamento colocados para a sociedade contemporânea.

Já o sítio, para George, “[...] é definido como o quadro topográfico no qual se enraizou a cidade, pelo menos em suas origens.” (1983, p.37). Por guardar relação com o domínio da técnica, em um determinado tempo e espaço, o sítio pode se tornar um entrave ao crescimento da cidade. É nesse sentido que, para o autor, o valor do sítio desatualiza-se muito mais rapidamente do que o da posição (GEORGE, 1983, p.38).

A respeito dessa comparação, Beaujeu-Garnier tem posicionamento semelhante ao de George (1983), embora ela utilize o termo situação. Para a autora:

O sítio, frequentemente, não tem mais do que um valor histórico. O desenvolvimento da cidade faz-se a partir dele; a cidade envolve-o, ultrapassa-o, transforma-o e, por vezes, mesmo, abandona-o. Pelo contrário, a situação tem, frequentemente, um valor mais permanente, *que os séculos contribuem para realçar de modo diferente*. Isto resulta das condições em que se faz a escolha, voluntária ou espontânea, da implantação urbana. A situação está quase sempre ligada à facilidade de comunicação, seja para a *explorar* (cidade comercial, administrativa), seja para a *bloquear* (cidade de defesa, fortaleza). (BEAUJEU-GARNIER, 1983 [1980], p.94, destaques nossos)

---

outros.” (1969, p.14). Há, nesse sentido, em publicação anterior à clássica *Geografia Urbana*, um posicionamento que procura ir além daquilo que é fixo e/ou natural.

<sup>33</sup> Este autor utiliza apenas o termo *posição* em publicação de 1989 (Corrêa, 1995 [1989]) e, posteriormente, utiliza-o adjetivado – *posição geográfica* (Corrêa, 2004b).

Nota-se que, apesar de não usar o termo, Beaujeu-Garnier atrela a noção de situação à de funções urbanas, questão que é, também, tratada por Guimarães (1950, p.497), a partir do termo posição, que, segundo esse autor, “[...] tem influência decisiva nas funções da aglomeração urbana e constitui a principal razão de sua maior ou menor importância”.

Corrêa, por sua vez, ao propor 13 tipos-ideais de posições geográficas também trata das funções urbanas, utiliza-as para diferenciar os centros urbanos, tendo em vista os tipos como, por exemplo, “boca de sertão”, “ponta de trilhos”, “litorânea”, “passagem”, “lugar central” ou “fronteira internacional”; ou seja, a cidade em relação a um fato geográfico, físico-natural ou artificial, mas sempre um constructo social.

Conforme o autor:

A localização absoluta, o sítio, é o chão sobre o qual a cidade se estende, podendo ser natural, via de regra alterado pela ação humana, ou artificialmente produzido. A localização relativa ou posição geográfica refere-se à *situação* locacional de uma cidade face a aspectos externos a ela, envolvendo o conteúdo natural e social das áreas circunvizinhas. (CORRÊA, 2004b, p.317, destaque nosso).

Assim como Guimarães, Corrêa (2004b) faz uso do termo situação, ao elaborar conteúdo para a noção de posição geográfica. Além disso, o fato de George (1983) tratar os termos posição e situação como sinônimos e o de Beaujeu-Garnier (1983) aproximar sua concepção de situação geográfica com a de posição geográfica, cunhada pelos demais autores, reforçam a ideia de Claval (2014): a de que as noções são semelhantes, embora, como o próprio autor distingue, a noção de situação dá maior ênfase à ideia de posição relacional.

Retomando as contribuições de Corrêa (2004b), verifica-se que o autor procura destacar duas questões relativas à noção de posição: a primeira diz respeito à condição de “inacabada”, o que levantaria a necessidade de novos estudos e o aprimoramento de seu conteúdo; a segunda tem relação com o contexto (espaço-temporal) da posição geográfica, pois, conforme o autor, uma “[...] dada localização relativa pode ser extremamente importante em um dado momento histórico e não o ser mais em outro” (CORRÊA, 2004b, p.318).

Diferentemente do que indicou George (1983), para a noção de posição, e do que indicou Beaujeu-Garnier (1983), para a noção de situação, pode haver rupturas<sup>34</sup> na estruturação de uma dada realidade, o que pode levar à perda da importância da posição ou situação geográfica de um determinado centro urbano, como bem indicou Corrêa (2004b).

De acordo com o autor, a importância de determinado núcleo urbano pode estar circunscrita a determinado contexto histórico, em outros casos pode haver a manutenção dessa

---

<sup>34</sup> A esse respeito, indicamos a leitura de Sposito (2018a), artigo em que a autora explora o espaço e o tempo como continuidades e descontinuidades geográficas.

importância. As mudanças resultantes da evolução da técnica, em especial, dos meios de locomoção, podem tornar certas posições geográficas obsoletas como, por exemplo, os centros beneficiados por hidrovias, os quais, a partir delas, constituíram redes urbanas dendríticas; contudo, com o estabelecimento de redes estruturadas em vista de novos modais (mais modernos que o(s) anterior(es), por excelência), outros centros foram beneficiados e passaram a comandar o espaço regional em detrimento daqueles não interligados, ou marginalmente interligados, pela inovação.

George (1983), por sua vez, também aborda a questão das mudanças que marcaram periodizações. Para ele, as relações entre as condições naturais e o desenvolvimento urbano, que designavam a posição geográfica, se alteraram com a revolução industrial, que deu origem a um novo tipo de posição urbana. Por outro lado, ainda segundo o estudioso, “[...] uma permanência dos *fatores de relação* confere às posições ou situações definidas em função das condições de circulação e de troca um significado mais universal do que os que apresentam as posições ou situações vinculadas à existência de um *elemento ou fator de produção*.” (GEORGE, 1983, p.37, destaques nossos).

Essa característica<sup>35</sup> se acentua com as mudanças no setor produtivo, em que a matéria-prima e os espaços de comando (sobretudo as metrópoles) não estão, necessariamente, compartilhando da mesma localização da unidade produtiva, que passa por um processo de desconcentração espacial. Tais questões, já abordadas por Lencioni (2003) e por Sposito (2001), para quem a relativa desconcentração da produção industrial, no Brasil, significou a ida de unidades produtivas para cidades que não compunham regiões metropolitanas, especialmente, nos últimos decênios do século XX, muito embora o comando dessas empresas tenha permanecido, e até se reforçado, nas metrópoles.

A partir das mudanças espaço-temporais do/no mundo globalizado, os estudos geográficos passaram a dar maior importância àquilo que está em movimento – a ideia de compressão espaço-tempo de Harvey (2014 [1989]) é reveladora dessa característica. A esse respeito, é elucidativa a proposta de Santos (1997, p.35), para quem as noções e os conceitos “[...] devem esposar o seu tempo para se tornarem operacionais e, para isso, a inspiração é a história do presente”.

Por sua vez, Claval, citando Brunet (1992, p.143), destaca o fato de que a avaliação da situação é essencial para se apreciar as qualidades de um lugar, considerando que a

---

<sup>35</sup> Essa é uma das mudanças verificadas, no momento da passagem do regime de acumulação fordista para o flexível, e investigadas por diversos autores; aqui toma-se como referencial a análise feita por Harvey (1993), assim como o estudo efetuado por Sposito e Sposito (2009), tratando, especificamente, das cidades médias.

diferenciação entre lugares só é possível ser percebida e elaborada a partir das relações que se estabelecem entre eles. Os lugares, atualmente, podem ser vistos com base em sua situação geográfica, em que pese a questão que Moreira (2019) chama de nodosidade, referindo-se às ideias de Santos (1997), para quem as *horizontalidades* e as *verticalidades* se apresentam como os novos recortes territoriais da era da globalização.

Para Silveira (1999, p.22), “[...] uma situação geográfica supõe uma localização material e relacional (sítio e situação), mas vai além porque nos conduz à pergunta pela coisa que inclui o momento da sua construção e seu movimento histórico.”. A autora parte da noção de evento, elaborada por Santos (2012 [1996]), para tratar da de situação geográfica, procurando avançar em relação à ideia de localização relativa, construída, segundo ela, pela geografia regional. Para Santos (2012 [1996], p.144), se “[...] considerarmos o mundo como um conjunto de possibilidades, o evento é o veículo de uma ou de algumas dessas possibilidades existentes no mundo.”. O autor adverte que o evento pode ser um vetor de possibilidades em uma formação social, ou seja, em porções do território mais limitadas do que aquelas colocadas para o globo como, por exemplo, um determinado país, uma dada região ou um lugar. O lugar, nesse sentido, para Santos, é o depósito final, obrigatório, do evento.

É por esse prisma que Silveira avalia o termo situação:

A situação decorreria de um conjunto de forças, isto é, de um conjunto de eventos geografizados, porque tornados materialidade e norma. *Muda, paralelamente, o valor dos lugares porque muda a situação*, criando uma nova geografia. Assim, ao longo do tempo, os eventos constroem situações geográficas que podem ser demarcadas em períodos e analisadas na sua coerência. (1999, p.22, grifo nosso).

Sob essa perspectiva, se os lugares são, hoje, “[...] condição e suporte de relações globais que, sem eles (lugares), não se realizariam [...]” (SANTOS, 1997, p.35), há de se concordar que, metodologicamente, a análise geográfica deve ir além daquilo que está localizado, como propunha Sposito (2011, p.127), acerca da necessidade de se articular, no plano da elaboração do pensamento, as escalas geográficas – tarefa que nem sempre é fácil, haja vista a advertência da própria autora de que não se trata apenas de ampliar as escalas da leitura, mas de articulá-las.

Contribuem para essa proposição de metodológico, a leitura de Cataia e Ribeiro (2015, p.17), ao observarem que, hoje,

[...] as relações locais são muito mais complexas, porque sobre o sítio não incidem apenas vetores locais, mas também interesses exógenos nacionais e, muitas vezes também globais, mudando, portanto, a situação dos lugares e sua relação com o mundo. [...] A diferenciação entre os lugares vem do fato

deles serem diversamente alcançados, qualitativa e quantitativamente, por elementos móveis que agem em conjunto [...].

Dadas essas características de articulação de escalas geográficas, Sposito (2011, p.136) chama a atenção para a revalorização da noção de situação geográfica e de morfologia urbana e propõe a atualização dos conteúdos que lhe são designativos, visto que “[...] a descontinuidade das relações espaciais, em função das novas tecnologias de comunicação, coloca em questão a supremacia da contiguidade territorial [...]”; e as descontinuidades espaciais e temporais “[...] não se observam apenas no plano das relações espaciais, mas também e, por essa razão, no plano das formas espaciais [...], uma vez que a cidade perde progressivamente sua unidade espacial e os conteúdos que lhe são designativos”.

Cataia e Ribeiro (2015), por sua vez, asseveram que a situação geográfica representa um caminho metodológico para a análise das configurações regionais como, também, para a dos lugares. Segundo eles: “Uma situação geográfica é um complexo de forças em ação presente, organizada segundo feixes de variáveis que se juntam numa combinação única e inédita num dado momento e num dado subespaço.” (CATAIA; RIBEIRO, 2015, p.18).

Assim, a estruturação de arranjos regionais não mais restrita por relações de contiguidade e a relativização da autonomia dos lugares por ação de vetores exógenos a eles, trazem certa instabilidade aos papéis que as cidades desempenham nas redes urbanas nas quais se inserem e se articulam. A cada nova combinação de variáveis, sobretudo aquelas subordinadas aos eventos iniciados e propagados a partir de escalas mais amplas, altera-se a situação geográfica dos centros urbanos e as relações sociais que se dão neles e em seus espaços contíguos.

Cabe ressaltar que não será objeto de análise deste trabalho a noção de cidade média<sup>36</sup>, mas, sim, a reflexão sobre como a noção de situação geográfica auxiliou na construção de uma das formas de se compreender o que seria uma cidade média no presente. Especialmente a respeito das cidades médias, vale ponderar que, com a ampliação e a desconcentração espacial da pesquisa no país, houve movimento com vistas a se contemplar, nos estudos urbanos, realidades não-metropolitanas. Esse movimento ampliou esforços no sentido de construir conceitos sobre questões que, até então, não eram problema como, por exemplo, as que diziam respeito às cidades pequenas e às cidades médias.

O esforço de elaboração da noção de cidade média, nessa perspectiva, caminhou no sentido de diferenciar os termos *cidade de porte médio* e *cidade média*; o primeiro foi

---

<sup>36</sup> Para a leitura de contribuições acerca da construção da noção, indica-se a leitura de Andrade e Serra (2001), Sposito (2001) Sposito et al. (2007), Corrêa (2007) e Soares (1999).

amplamente pulverizado pelo Programa Cidades de Porte Médio, programa que compunha o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1976-1986). A distinção entre os termos mencionados parte, em grande medida, da análise acerca da situação geográfica da cidade sob investigação, uma vez que o tamanho demográfico traz dificuldades, e até imprecisões, não só em relação aos termos aqui abordados (“sombreamento” das noções), mas, também, em relação aos limites<sup>37</sup> (inferior e superior) do tamanho demográfico para a identificação de tais cidades.

Assim, a diferenciação entre as noções de cidade de porte médio e cidade média ancora-se nos papéis desempenhados por cada um desses centros nas redes urbanas em que se inserem. Ou seja, teórico-metodologicamente, há importante diferença na identificação e nos estudos de uma e de outra; se, para as cidades de porte médio, o tamanho demográfico é suficiente para sua identificação; para as cidades médias, esse elemento, de cunho quantitativo, é apenas um ponto de partida. Seria necessário, nesse sentido, articulá-lo a elementos de ordem qualitativa – sobretudo os papéis regionais desempenhados pelo centro urbano.

Corrêa (2007, p.29-30) considera a localização relativa como um dos elementos essenciais para a construção de um quadro teórico acerca das cidades médias. Para o autor: “Uma cidade média, que é também um lugar central na hierarquia regional, dispõe de expressiva localização relativa, constituindo-se em foco de vias de circulação e efetivo nó de tráfego, envolvendo pessoas, capitais, informações e expressiva variedade e quantidade de mercadorias e serviços.”.

Sposito (2001), por sua vez, procurando revalorizar o conceito de situação geográfica em sua análise, articula esse preceito à construção da noção de cidade média. Nesses termos, para a autora<sup>38</sup>, “[...] a condição de ‘cidade média’ está diretamente associada a uma situação geográfica favorável, ainda que haja *peculiaridades em cada uma dessas situações*.” (p.627, destaque nosso). Nesta pesquisa, há destaque para o que a autora chama de peculiaridades de uma dada situação geográfica; aqui, tomou-se a liberdade de considerar, para a realidade de Anápolis, a situação como singularidade – questão que será desenvolvida no item seguinte.

Ainda para a autora, a importância da análise da situação geográfica se assenta em alguns pontos, dentre os quais, destacam-se os seguintes:

---

<sup>37</sup> Corrêa (2007) chama a atenção para algumas dificuldades em conceituar o que seria uma cidade média, um deles está relacionado ao contexto espacial, haja vista que um mesmo tamanho demográfico tem significado diferente quando se fala de cidades em países distintos; a outra dificuldade tem relação com o contexto temporal, uma vez que um certo tamanho demográfico tem significados e importância distintos em períodos diferentes.

<sup>38</sup> O referencial teórico da autora nesta publicação foram, dentre outros, Beaujeu-Garnier (1997 [1980]) e George (1983). Mais recentemente, ela procura dar ênfase para a questão relacional dada pela noção de situação geográfica, enfatizando o par analítico continuidades e discontinuidades, como pode ser lido em Sposito (2011).

Em primeiro lugar, há um consenso sobre o fato de que cidades de porte médio que compõem áreas megalopolitanas, metropolitanas ou aglomeradas não são, de fato, cidades médias, pois que, se do ponto de vista demográfico, assim poderiam ser qualificadas, do ponto de vista econômico, compõem uma área urbana estruturada funcionalmente, com grau significativo de integração ou coesão interna e, por isso, não podem ser estudadas, com base nas divisões político-administrativas que orientam a coleta dos dados populacionais.

Essa primeira constatação leva à conclusão que o não pertencimento a áreas urbanas de grande porte é uma das condições para que se constitua o caráter de ‘cidade média’, no sentido do conceito que se quer construir e não, apenas, da classificação demográfica.

Em segundo lugar, tanto maiores poderão ser os papéis urbanos de uma cidade, quanto mais distante ela estiver de outras que, pertencentes a níveis superiores da hierarquia urbana, possam oferecer mais bens e serviços à sociedade. Aceitando-se esse raciocínio, a distância de grandes centros urbanos poderia ser uma das determinantes de maior ou menor importância de uma cidade média.

No entanto, estar longe de uma grande cidade não implica, necessariamente, em um contexto favorável para a existência de uma cidade média, pois o que a condiciona são, antes de mais nada, as relações espaciais que estabelece com os espaços mais próximos e com os mais distantes. Esse terceiro aspecto parece-nos ser o mais importante, ou seja, *não é possível reconhecer o papel intermediário que uma cidade média desempenha, sem avaliar as relações que ela estabelece com cidades de porte maior e menor, e entre si e os espaços rurais com os quais mantém uma vida de relações.*

[...]

Assim, o conceito de situação geográfica pode ajudar a compreender essas relações, ainda que ele tenha que ser reconstruído à luz das condições técnicas contemporâneas e das ações políticas que se apropriaram dessas condições e definem a forma de aplicação delas. (SPOSITO, 2001, p.627-8, destaques nossos).

Mais recentemente, a autora, em coautoria, afirma que “[...] a classificação delas [as cidades médias], pelo enfoque funcional, sempre esteve associada à definição de seus papéis regionais e ao potencial de comunicação e articulação proporcionado por suas situações regionais” (SPOSITO *et ali*, 2007, p.48). Essa articulação, no momento atual, ocorre também por meio das descontinuidades, pois as cidades passam a se relacionar com outras, de diversos portes, em diferentes redes urbanas, ou seja, as relações com outros centros não estão circunscritas mais ao plano de uma única rede urbana. É a partir de Hasbaert (1999), da proposição de redes regionais e de territórios-rede, que, para Sposito (2007a, p.239):

As cidades médias têm seus papéis alterados nesse processo e têm, em função de situações geográficas mais ou menos favoráveis e atraentes aos investimentos externos e de iniciativas de atores locais e regionais, maior ou menor capacidade de se integrarem de forma mais ampla às novas formas de configuração de relações de múltiplas escalas. Em outras palavras, a redefinição da divisão regional do trabalho e da divisão internacional do trabalho não ocorre da mesma forma para todas as cidades médias.

A integração desses centros urbanos de forma mais efetiva à economia global, nesse sentido, promove mudanças nas relações com os centros menores (plano da contiguidade espacial), haja vista que se imprime, sob o comando de agentes exógenos ao lugar, uma nova divisão do trabalho, orientada pela relação das normas de ordem próxima com aquelas de ordem distante, que procuram sempre se impor.

*Cidades médias: espaços em transição* é o título de uma das mais significativas obras publicadas por pesquisadores vinculados à Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe<sup>39</sup>); é muito apropriado por sugerir a rapidez com que ocorrem as mudanças nesses centros, impactados por impulsos globais que redefinem seu papéis regionais, imprimindo uma nova divisão territorial do trabalho e, conseqüentemente, um rearranjo em suas relações na rede global de cidades. A ênfase na preposição *em*, conforme a organizadora da obra, refere-se ao fato de que, no período atual, “[...] as mudanças ocorrem com intensidade, alterando os papéis dessas cidades, bem como, em alguns casos, a posição delas nos sistemas urbanos” (SPOSITO, 2007b, p.10).

Nesse sentido, é importante pensar sobre a ideia, elaborada por Santos (2012 [1996]), de que não haveria um espaço global, mas espaços da globalização, para se chegar ao uso pela autora, em outro momento<sup>40</sup> (SPOSITO, 2009, p.44), da noção “cidades em globalização”, “[...] denotando a condição de ampliação progressiva das escalas geográficas, incluindo a internacional, segundo as quais as cidades estabelecem suas relações espaciais, ainda que não sejam as escolhidas para sediar as sedes das grandes corporações”. Essa condição dialoga diretamente com a mudança da situação geográfica das cidades, no período atual, tendo em vista que se muda o valor dos lugares, que passam a operar como “nós” de uma rede globalizada de produção e consumo de bens.

Além dessas contribuições, e sobretudo a partir delas, outras foram sendo elaboradas e trazem possibilidades para se pensar a realidade urbana brasileira. Especificamente a respeito de cidades médias, Batella (2013), por exemplo, ao se apropriar da ideia de limiar, tomando a cidade de Teófilo Otoni como estudo de caso, problematiza os cortes rígidos (inferior e superior) acerca dos limites demográficos para a identificação de cidades médias.

---

<sup>39</sup> A ReCiMe foi se constituindo a partir de iniciativas de seus pesquisadores, desde o início dos anos 2000, e já se consolidou como importante rede de pesquisadores. Para maiores informações acerca da rede, ver Sposito (2007) e visitar sítio <https://sites.google.com/a/recime.org/bibliografia/>.

<sup>40</sup> A autora se baseou na expressão cunhada por Maria Laura Silveira, “[...] na conferência proferida durante o II Simpósio Internacional sobre Cidades Médias, realizado em Uberlândia, em novembro de 2006, fez referência à noção de cidades médias da globalização, que caberia neste texto. A substituição da preposição “da” por “em” justifica-se porque a segunda traduziria melhor a idéia de processo” (SPOSITO, 2009, p.44).

O olhar para os interstícios, por esse prisma, abre possibilidades de construção de limiares em detrimento dos limites.

A elaboração desse autor, mesmo que mais direcionada aos aspectos demográficos, pode ser ampliada para a leitura da proximidade entre uma cidade média e um centro de maior complexidade funcional ou, ainda, para a leitura da proximidade de cidade média e uma metrópole, em que o processo de metropolização se faz presente na estruturação de uma dada realidade (urbano-regional); contudo, junto dele e não o negando, o centro regional continua a exercer papéis de intermediação na rede urbana – no caso específico analisado nesta pesquisa, em um arranjo urbano-regional formado por uma rede urbana policêntrica. Contribui para a construção desse pensamento, a tese de que as relações entre os centros são complexas e, nesse sentido, não são formadas apenas por uma única lógica, como o demonstrado por Catelan (2013), ao tratar da hierarquia-heterarquia urbana.

Essas questões ainda serão objeto de análise ao longo deste trabalho. A seguir, a título de comparação, serão apresentadas a situação geográfica de algumas das cidades médias brasileiras, a fim de se demarcar o que seria a singularidade de Anápolis.

## **2.2. A situação geográfica e os estudos das cidades médias**

Corrêa (2004a, p.74), ao analisar a rede urbana brasileira, salienta que as diferenças entre as capitais regionais “[...] resultam de dinâmicas distintas, incorporando processos cujos agentes sociais e suas práticas não estão plenamente evidenciados”. Haveria, nesse sentido, possibilidades de estudos comparativos em que as semelhanças e as diferenças entre elas pudessem ser abordadas. Tratando das situações geográficas, para Silveira (1999, p.25): “É a ordem, sempre diversa, com que os objetos técnicos e as formas de organização chegam a cada lugar e nele criam um arranjo singular, que define as situações, permitindo entender as tendências e as singularidades do espaço geográfico”.

Um indicativo de metodológico, nesse sentido, buscando olhar para as capitais regionais, seria evidenciar aquilo que é universal, particular e singular<sup>41</sup> entre elas. Para esta pesquisa, foram realizados alguns recortes e escolhas, tanto relativamente às capitais

---

<sup>41</sup> Não é novidade esse procedimento nas análises acerca das cidades médias, sobretudo aqueles realizados pelos pesquisadores vinculados à ReCiMe que, dentre outras referências, se apoiam nas análises de Cheptulin (1982). Além desse referencial, Corrêa (2022), tomando o conceito de diferenciação socioespacial como fio condutor de sua análise, também chama a atenção para esse procedimento metodológico, apoiando-se, principalmente, em Kosik (1976) e Lukács (2018).

regionais, aqui tomadas como cidades médias, quanto aos dados, a fim de compará-las. Isso porque um estudo comparativo exigiria o aprofundamento da análise e da leitura dos dados levantados, o que não houve condições de ser apresentado neste estudo, seja pelo tempo disponível para a sua conclusão seja pelo seu escopo. O que se propõe a ser feito, por assim dizer, é uma leitura, a partir de alguns dados, de como essas capitais regionais se assemelham e se diferenciam, tendo como objetivo a feitura de um panorama sobre a diversidade de situações geográficas das cidades médias brasileiras.

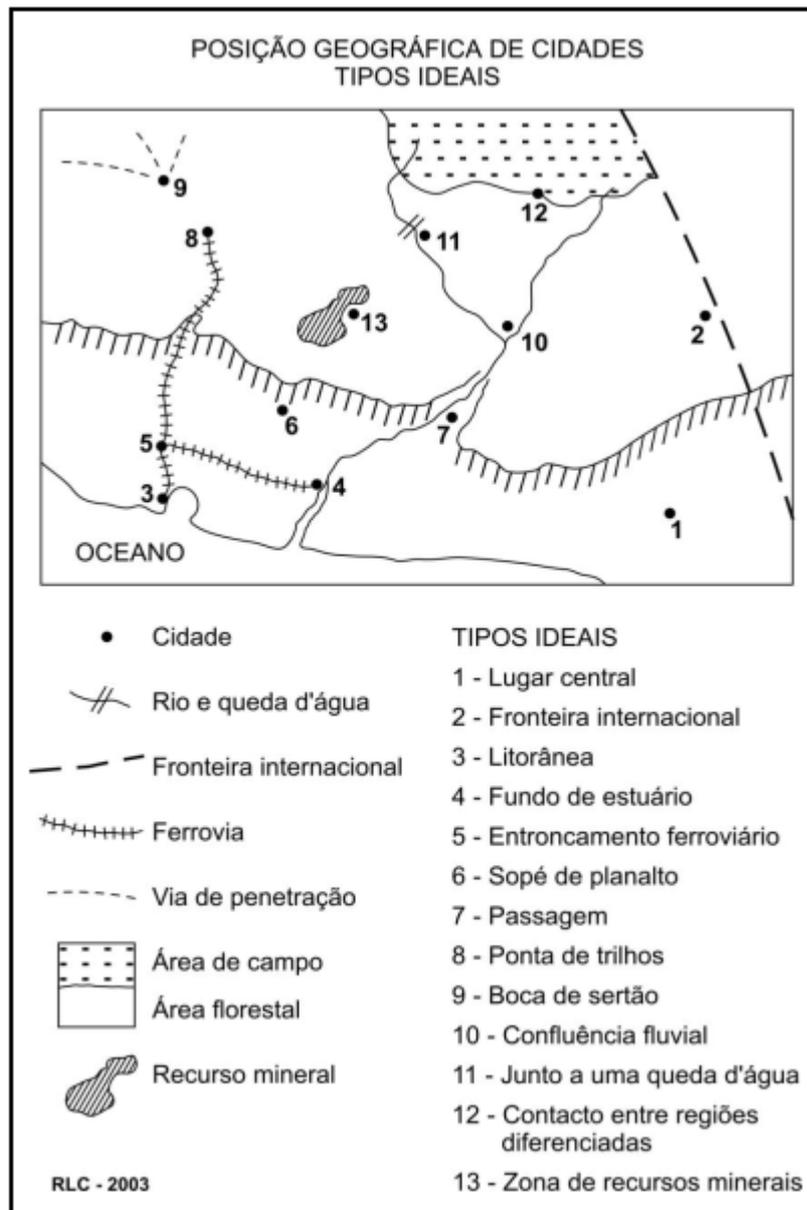
O esforço intelectual no sentido de olhar para a diversidade das posições e situações geográficas tem sido preocupação de alguns geógrafos<sup>42</sup>, aqui será dado destaque a pelo menos dois deles, um que trata da posição e outro que trata da situação geográfica. Corrêa (2004b) examina tipos-ideais<sup>43</sup> de posições geográficas e, para tal, faz abordagem que tem como exemplos, principalmente, cidades brasileiras; procura traçar correspondência entre os tipos e as especificidades do processo de ocupação do território brasileiro (ver Figura 6).

---

<sup>42</sup> É válido mencionar, além das proposições mencionadas, o estudo realizado por Bessa (2007) acerca da reestruturação da rede urbana no triângulo mineiro, em que a autora avalia transformações que levaram à desvalorização da posição relativa de Uberaba e à valorização da posição de Uberlândia, a partir de processos de convergência e de divergência.

<sup>43</sup> Acerca dos tipos-ideais de posição geográfica, o autor ressalta em seu artigo que a elaboração organizada por ele não esgota as demais possibilidades e que “[...] muitos tipos perderam, no todo ou em parte, a importância que tiveram no passado. No entanto, a inércia locacional pode explicar os complexos mapas atuais de localização de cidades” (CORRÊA, 2004b, p.318).

Figura 6 - Tipos-ideais de posição geográfica



Fonte: Corrêa (2004b)

Em alguns dos exemplos, o autor explicita o como a localização relativa é definidora de papéis urbanos, ou herdados do passado ou construídos no presente, desempenhados por esses centros o que, conseqüentemente, se traduz em sua importância regional. Em alguns casos, como o próprio autor indica, há a perda dessa importância, nesse sentido, haveria sempre a necessidade de contextualizar a posição geográfica das cidades. Para Corrêa, a “[...] localização de cada cidade responde a uma lógica que resulta de necessidades [de defesa, de trocas, de produção industrial, por exemplo] e possibilidades [econômicas e técnicas] existentes no momento de nascimento da cidade” (CORRÊA, 2004b, p.317). Ainda, conforme

Corrêa, os recursos naturais, a produção, a demanda e a acessibilidade estão entre os principais aspectos da posição geográfica.

A contribuição desse autor (2004b) certamente é relevante para se pensar o território nacional sob a ótica da noção de posição geográfica, especialmente quando ele considera o tempo como um elemento para se averiguar a importância regional de uma cidade. No entanto, se o olhar for para a história do presente, a noção de situação geográfica, por suas possibilidades de análise, se adequa melhor aos propósitos desta pesquisa, conforme o abordado.

Sob perspectiva diferente da de Corrêa (2004b), Ribeiro (2015) investiga os programas de fitoterapia no Sistema Único de Saúde (SUS), tendo em vista algumas situações geográficas<sup>44</sup>. Conforme o autor, a análise das condicionantes territoriais dos programas de fitoterapia no SUS foi realizada, a partir de duas escalas regionais: (i) as situações geográficas que definem as macrorregiões brasileiras; e (ii) as situações geográficas diversificadas dentro de uma mesma macrorregião. Para Ribeiro:

Em cada lugar o SUS é único, isto é, realiza-se de uma dada maneira, por uma combinação particular de materialidades, ações, normas, informações, fixos e fluxos. *As situações geográficas explicam as particularidades* da existência do SUS em cada lugar e condicionam o macrossistema de saúde, assim como são condicionadas por este. (RIBEIRO, 2015, p.163, destaque nosso).

A ideia do autor, sob essa perspectiva, reforça a importância da situação geográfica na diferenciação entre os lugares, ou seja, ela se coloca como uma proposta de análise da realidade. Não obstante, a situação geográfica tem se mostrado um elemento fundamental para a identificação e para o estudo das cidades médias; por essa razão os trabalhos efetuados pela ReCiMe têm abarcado os elementos da chamada localização relativa, haja vista que o papel de intermediação na rede urbana pressupõe o que Santos e Silveira (2001) chamaram de encruzilhada entre verticalidades e horizontalidades.

No conjunto dos estudos, apesar de nem todos eles se subsidiarem no conceito das verticalidades e das horizontalidades, cunhado por Santos (2012 [1996]), é dada importância às interações espaciais estabelecidas, desde a ordem próxima (marcadas pela contiguidade), até às interações de ordem distante, que condicionam a primeira e, por sua vez, são

---

<sup>44</sup> Conforme o autor, que analisou o território a partir das macrorregiões brasileiras, foram identificadas 8 situações geográficas a partir de sua pesquisa, são elas a) Região Concentrada – (i) situação de área core; (ii) situação de iconografia campesina; e (iii) situação geográfica intermediária entre área core e iconografia popular; b) Região Centro-Oeste – (iv) situação de impulsos globais e; (v) situação de iconografia popular (vi); c) Região Nordeste – situação de iconografia popular de brenhas e; d) Região Amazônica (vii) situação geográficas de impulsos globais e; (viii) situação geográfica de iconografia popular.

condicionadas também por ela. Assim, ao se colocar em relevo a situação geográfica das cidades médias, demonstra-se, também, como os processos e as dinâmicas, que são universais a essas cidades, homogeneizadores por excelência, ao terem contato com os lugares, vão se alterando e imprimindo diferenças no espaço, e, ao mesmo tempo, acabam por construir, contraditoriamente, uma realidade diversa e complexa em seu conjunto.

Com a finalidade de operacionalizar a leitura acerca de algumas das cidades médias, os estudos da ReCiMe e da REGIC foram tomados como referencial. Desse modo, tendo em vista pesquisas realizadas pela ReCiMe, por exemplo, sobre algumas das cidades médias, foi estabelecido um filtro para aquelas que se inserem no território nacional. A partir desse primeiro recorte, aplicou-se outro filtro para aquelas que são capitais regionais (A, B ou C), classificadas pela REGIC 2018 (IBGE, 2020). Além dessas, foram incorporadas à análise outras duas cidades (ambas Capitais Regionais C), aqui consideradas como médias, Anápolis (GO) e São Carlos (SP). A primeira, por ser objeto mais direto desta pesquisa; e, a segunda, por se assemelhar a Anápolis no que diz respeito à inserção em uma rede urbana policêntrica<sup>45</sup>.

No total, foram consideradas 17 cidades<sup>46</sup>: Anápolis (GO), Campina Grande (PB), Chapecó (SC), Dourados (MS), Itajaí (SC), Londrina (PR), Marabá (PA), Marília (SP), Maringá (PR), Mossoró (RN), Passo Fundo (RS), Presidente Prudente (SP), Ribeirão Preto (SP), São Carlos (SP), São José do Rio Preto (SP), Teófilo Otoni (MG) e Uberlândia (MG).

A regionalização brasileira proposta por Milton Santos (os quatro brasis), utilizada por Ribeiro (2015), contribuiu para a primeira aproximação da situação geográfica relativa a essas cidades, levando em consideração que há, no território nacional, áreas em que o meio técnico-científico-informacional é mais denso e que concentram menos ou mais pontos em que se vinculam mais intensamente à economia globalizada. A intensidade e a diversidade dessas interações entre centros urbanos, por sua vez, são elementos que redefinem a situação geográfica dos lugares e, de uma forma mais ampla, traz mudanças para o processo de urbanização.

Nesse sentido, na região Centro-Sul, aquela em que o meio técnico-científico-informacional se materializa de forma mais expressiva, estão inseridas a maior parte das cidades escolhidas para a análise (quatorze); na região Nordeste, duas; e, na região

---

<sup>45</sup> Aqui se faz referência não só aos papéis que São Carlos desempenha na rede urbana regional, mas, também, à sua inserção em uma rede urbana comandada por duas metrópoles, geograficamente, próximas: São Paulo e Campinas que distam, aproximadamente, 240 e 150km, respectivamente, daquela capital regional.

<sup>46</sup> As cidades estão inseridas em 9 unidades da federação: Santa Catarina, Goiás, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, São Paulo.

Amazônica, apenas uma. Cumpre notar que, apesar de o número de cidades nas regiões Nordeste e Amazônica ser menos expressivo, isso não significa dizer que esses centros não sejam impactados pela ação de agentes hegemônicos, de atuação nacional e/ou global, que, inclusive, podem, nesses locais, em comparação às demais áreas de sua atuação, imprimir práticas mais predatórias à natureza e mais perversas, por exemplo, no que se refere às relações de trabalho.

O Quadro 2 mostra uma radiografia das cidades escolhidas, segundo alguns dados: a) tamanho demográfico; b) integração ou não a arranjos populacionais; c) centralidade; d) regionalização; e) PIB; f) PIB *per capita*; g) renda *per capita*; h) Índice de Desenvolvimento Humano e; i) gestão do território.

a. Tamanho demográfico: há uma diversidade de tamanhos demográficos, o maior é o relativo a Ribeirão Preto (SP), que tem 5 vezes mais habitantes do que Teófilo Otoni (MG). Conforme o apontado por Batella (2013), Teófilo Otoni é uma cidade média que está no limiar, com tamanho demográfico, de aproximadamente, 140 mil habitantes; apresenta a manutenção de formas tradicionais de produção e baixa integração às interações espaciais interescares, ou seja, há prevalência das permanências, em detrimento das transformações, na estruturação desse centro. Exceto Teófilo Otoni, os demais centros superam 200 mil habitantes – o intervalo entre 200 e 300mil habitantes é aquele em que há o maior número de municípios (8); no intervalo entre 300 e 400 mil habitantes estão dois municípios; outros três, no intervalo entre 400 e 500 mil habitantes; um, nos intervalos entre 500 e 600 mil habitantes; um, nos intervalos entre 600 e 700 mil habitantes; e, um município está acima de 700 mil habitantes.

**Quadro 2 - Cidades médias brasileiras: dados demográficos, rede urbana e morfologia (2010)**

Cidades	População <sup>1</sup>	AP <sup>2</sup>	Centralidade <sup>3</sup>	Regionalização <sup>4</sup>	PIB <sup>5</sup>	PIB <i>per capita</i> <sup>6</sup>	Renda <i>per capita</i> <sup>7</sup>	IDHM <sup>8</sup>	Gestão <sup>9</sup>
Anápolis (GO)	391.772	Não	Capital Regional C	18 municípios	14.238.732	37.277,10	785,17	0,737	5
Campina Grande (PB)	411.807	Sim	Capital Regional C	72 municípios	9.202.289	22.583,86	630,03	0,72	5
Chapecó (SC)	224.013	Sim	Capital Regional B	109 municípios	9.602.337	44.321,07	1.017,34	0,79	5
Dourados (MS)	225.495	Não	Capital Regional C	34 municípios	8.500.169	38.468,40	866,40	0,747	5
Itajaí (SC)	223.112	Sim	Capital Regional B	12 municípios	25.413.432	117.712,00	1.014,00	0,795	5
Londrina (PR)	575.377	Sim	Capital Regional B	94 municípios	19.954.157	35.383,29	1.083,35	0,778	5
Marabá (PA)	283.542	Não	Capital Regional C	23 municípios	8.780.799	31.920,20	527,86	0,668	6
Marília (SP)	240.590	Sim	Capital Regional C	54 municípios	8.082.306	34.083,86	953,20	0,798	5
Maringá (PR)	430.157	Sim	Capital Regional B	115 municípios	18.532.977	44.442,52	1.202,63	0,808	5
Mossoró (RN)	300.618	Não	Capital Regional C	68 municípios	6.524.083	22.185,02	600,28	0,72	5
Passo Fundo (RS)	204.722	Não	Capital Regional B	144 municípios	9.145.515	45.327,11	1.068,95	0,776	5
Presidente Prudente (SP)	230.371	Sim	Capital Regional C	55 municípios	7.994.539	35.207,07	1.080,22	0,806	5
Ribeirão Preto (SP)	711.825	Sim	Capital Regional A	64 municípios	34.327.544	49.425,29	1.314,04	0,8	5
São Carlos (SP)	254.484	Sim	Capital Regional C	9 municípios	11.173.000	44.796,83	1.079,45	0,805	5
São José do Rio Preto (SP)	464.983	Sim	Capital Regional B	100 municípios	17.542.485	38.449,70	1.169,16	0,797	5
Teófilo Otoni (MG)	140.937	Não	Capital Regional C	86 municípios	2.516.190	17.942,67	615,34	0,701	6
Uberlândia (MG)	699.097	Não	Capital Regional B	24 municípios	37.442.791	54.801,25	1.001,45	0,789	5

<sup>1</sup> Estimativa Populacional (2019), <sup>2</sup> Arranjo Populacional, <sup>3</sup>REGIC 2018, <sup>4</sup>Região Geográfica Intermediária ou Região Geográfica Imediata (2016), <sup>5</sup>PIB (2018), <sup>6</sup>PIB *per capita* (2018), <sup>7</sup>Renda *per capita* (2010), <sup>8</sup>Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, e <sup>9</sup>Gestão do Território (2013)

Fonte: IBGE (2010, 2014, 2016, 2017a, 2018, 2020), PNUD Brasil, IPEA e FJP (2020).  
Org.: autor, 2022.

b. Arranjos populacionais: Anápolis (GO), Dourados (MS), Marabá (PA), Mossoró (RN), Passo Fundo (RS), Teófilo Otoni (MG) e Uberlândia (MG), 7 das 17 cidades analisadas, não formam arranjos populacionais. As demais, Campina Grande (PB), Chapecó (SC), Itajaí (SC), Londrina (PR), Marília (SP), Maringá (PR), Presidente Prudente (SP), Ribeirão Preto (SP), São Carlos (SP) e São José do Rio Preto (SP), compõem concentrações urbanas. Itajaí (SC) é o único caso em que se divide a condição de núcleo do arranjo, que recebe o nome de Itajaí (SC) – Balneário Camboriú (SC). Além dessa questão, esse arranjo chama atenção pela contiguidade da mancha urbana, envolve 7 municípios. Sobre esse aspecto, verifica-se que, dos 10 arranjos populacionais, apenas Chapecó, Marília e São Carlos não apresentam contiguidade na mancha urbana. Os arranjos populacionais que concentram mais municípios são Presidente Prudente e São José do Rio Preto (ambos formados a partir de 12 municípios, mesmo que nem todos apresentem continuidade territorial urbana).

c. Centralidade: coincidentemente, o município mais expressivo em tamanho demográfico é aquele que possui o centro urbano cuja expressão de centralidade é, também, mais expressiva dentre as cidades analisadas. Ribeirão Preto é a única capital regional “A”; Chapecó (SC), Itajaí (SC), Londrina (PR), Maringá (PR), Passo Fundo (RS), São José do Rio Preto (SP) e Uberlândia (MG) são capitais regionais “B”. No estrato “B”, há uma diferença considerável no que se refere ao tamanho demográfico dos municípios como o verificado, por exemplo, entre Uberlândia (MG) (699.097 habitantes) e Passo Fundo (RS) (204.722 habitantes), que é superado por aquele em mais de 3 vezes, embora eles ocupem a mesma posição hierárquica nas redes urbanas em que se inserem/vinculam. Essa característica reforça o alertado por Sposito (2001) quanto à não equivalência entre o tamanho demográfico e a expressão da centralidade. Para a autora, “[...] a força da cidade média tem relação direta com o número de cidades pequenas que lhes são tributárias e com a qualidade dos papéis econômicos que elas desempenham, sendo essa relação tanto de ordem direta como inversa” (SPOSITO, 2010, p.57). Ainda com referência à centralidade, a maior parte das cidades (8 no total), são capitais regionais “C”: Anápolis (GO), São Carlos (SP), Campina Grande (PB), Marabá (PA), Dourados (MS), Marília (SP), Presidente Prudente (SP), Mossoró (RN) e Teófilo Otoni (MG). A diferença entre o tamanho demográfico delas diminui, não estão no intervalo, entre 200 e 300 mil habitantes,

apenas Campina Grande (PB), Anápolis (GO), Mossoró (RN) e Teófilo Otoni (MG) – a única que tem população abaixo desse intervalo.

d. Regionalização: as capitais regionais Anápolis, Itajaí e São Carlos, pela proximidade com as metrópoles pelas quais são articuladas, apresentam poucos centros urbanos em suas regiões; além disso não chegam a formar regiões intermediárias, são os únicos casos, dentre os municípios elencados, que formam apenas regiões imediatas. Anápolis (GO) se insere na região intermediária de Goiânia; Itajaí (SC) na região intermediária de Blumenau (SC) e São Carlos (SP) na região intermediária de Araraquara (SP) – no primeiro caso, comparando a regionalização com a centralidade, há posições hierárquicas diferentes ocupadas por Anápolis (GO) e por Goiânia; já para os arranjos populacionais de Itajaí/Balneário Camboriú (SC) e Blumenau (SC) e São Carlos (SP) e Araraquara (SP), não, esses centros urbanos são capitais regionais “B” e “C”, respectivamente. Itajaí (SC) se localiza-se entre duas metrópoles, dista aproximadamente 70km de Florianópolis e a 215km de Curitiba, inserção semelhante à de Anápolis, no entanto, eles assumem papéis muito distintos nas redes urbanas em que se inserem. Enquanto Itajaí (SC) não tem relação expressiva com Curitiba, a segunda metrópole mais próxima, Anápolis aparece com relação expressiva com Brasília, conforme apontado em IBGE (2016). Por outro lado, a rede urbana do estado de Santa Catarina possui maior densidade em se tratando dos estratos intermediários de centros, o que permite que Itajaí (SC) se articule com mais arranjos populacionais como, por exemplo, Blumenau (SC) e Joinville (SC). Campina Grande (PB), apesar da proximidade (130km, aproximadamente) com a capital João Pessoa e com Recife (aproximadamente 230km), a metrópole pernambucana que comanda a rede urbana em que essa Capital Regional C se insere, ainda assim consegue articular uma região intermediária com 72 municípios (número expressivo dentre o conjunto analisado). Tomando a lista de municípios analisados, a região intermediária de Passo Fundo (RS) é a que reúne mais municípios, 144 no total; por outro lado, a região imediata de São Carlos (SP) reúne menos municípios: 9. Esses números são importantes não só para se pensar os papéis que esses centros desempenham nas suas respectivas redes urbanas, como também a importância que os vetores da contiguidade e das interações espaciais interescares têm na conformação das relações entre centros de diversos portes. Por fim, vale registrar que Itajaí e Campina Grande, apesar de não apresentarem papel expressivo de gestão do território, compõem regiões metropolitanas: Região

Metropolitana da Foz do Rio Itajaí e Região Metropolitana de Campina Grande, respectivamente.

e. PIB: a riqueza gerada em Uberlândia (MG), município que possui o maior PIB entre os listados, é 14 vezes superior à verificada em Teófilo Otoni (MG), município com menor arrecadação, dentre os 17 considerados. Uberlândia (MG) supera, inclusive, Ribeirão Preto (SP), o município mais expressivo em tamanho demográfico, cujo centro urbano é a única Capital Regional A. Os cinco maiores PIBs são de Uberlândia (MG), Ribeirão Preto (SP), Itajaí (SC), Londrina (PR) e Maringá (PR); desses municípios, o único que possui população abaixo de 400 mil habitantes, é Itajaí (SC) – embora a sua área urbana seja contínua à de outros municípios e forme um arranjo populacional que tem na cidade de Balneário Camboriú (SC) um ponto importante de articulação. As atividades produtivas desenvolvidas nas regiões em que se inserem essas capitais regionais condicionam a concentração e a centralização de capital nelas, o que as tornam interessantes como locais de inserção de grupos econômicos de atuação ampliada no território, seja no setor produtivo seja no do consumo. A atividade agropecuária capitalista, por exemplo, tem papel significativo de transformação de boa parte desses centros, haja vista que se tratam, de forma geral, de cidades em um país em que o setor primário<sup>47</sup> tem participação importante na composição da balança comercial.

f. PIB *per capita*: o maior PIB *per capita* verificado é o de Itajaí (SC), que é superior ao de Teófilo Otoni (MG) – município que possui o menor PIB *per capita* entre os demais – em mais de 6 vezes. O PIB *per capita* em Itajaí é tão expressivo que supera, em mais de 2 vezes, o verificado em Uberlândia (MG), o segundo município mais expressivo em relação ao PIB *per capita*. Dentre os municípios elencados, Itajaí está entre os menos expressivos em tamanho demográfico (223.112 habitantes), no entanto, possui o terceiro maior PIB, o que reflete em um PIB *per capita* tão elevado, se comparado ao conjunto de municípios analisados.

g. Renda *per capita*: os municípios de Marília (SP), Dourados (MS), Anápolis (GO), Campina Grande (PB), Teófilo Otoni (MG), Mossoró (RN) e Marabá (PA) foram aqueles que apresentaram renda abaixo de mil reais, conforme o Censo de

---

<sup>47</sup> As determinações da divisão internacional do trabalho, que fizeram do Brasil, e de outros países da periferia do capitalismo, áreas produtoras de *commodities*, não o fizeram sem que houvesse e que haja terrível histórico de disputa e violência no campo, em que o conflito sobre formas de se usar a terra (valor de uso e valor de troca) coloca em xeque a existência física de pessoas e de comunidades, sejam elas de pequenos agricultores, sejam de comunidades quilombolas ou indígenas. Esse é o caso, por exemplo, das disputas de terra em Dourados (MS), uma das cidades aqui listadas para a análise.

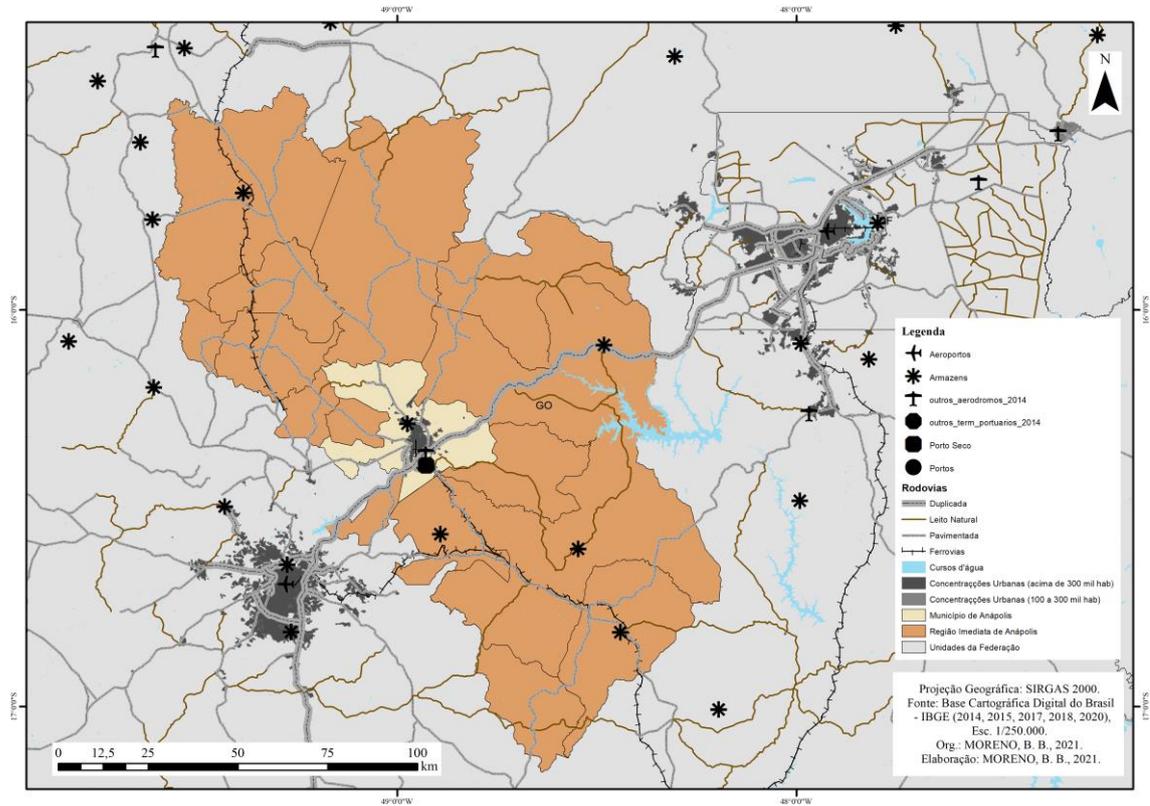
2010. Marabá (PA) foi o que apresentou a menor renda (R\$ 527,86); no outro extremo está o município de Ribeirão Preto (SP), cuja renda (1.314,04) superou, em mais de duas vezes, a verificada no município paraense.

h. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM): os municípios de Maringá (PR), Presidente Prudente (SP), Ribeirão Preto (SP) e São Carlos (SP) ocupam a faixa “muito alto” de desenvolvimento humano municipal (intervalo entre 0,800 e 1). Anápolis (GO), Campina Grande (PB), Chapecó (SC), Dourados (MS), Itajaí (SC), Londrina (PR), Marília (SP), Mossoró (RN), Passo Fundo (RS), São José do Rio Preto (SP), Teófilo Otoni (MG) e Uberlândia (MG) ocupam a faixa “alto” do índice (entre 0,700 e 0,799). Apenas o município de Marabá (PA), pelo resultado apresentado, ocupou a faixa “médio”, cujo intervalo está entre 0,600 e 0,699 do índice. A pior posição em relação à comparação do IDHM se soma à última posição, de Marabá, em relação à renda.

i. Gestão do Território: conforme IBGE (2014), São Paulo e Brasília dividem o primeiro posto em relação à centralidade na gestão do território no país, embora possuam papéis distintos – enquanto em São Paulo há destaque para o mercado, em Brasília é a gestão pública que marca a diferença. O Rio de Janeiro, isoladamente, ocupa a segunda posição em relação à centralidade da gestão territorial. O terceiro nível é ocupado pelas maiores capitais estaduais: Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Salvador, Recife e Fortaleza. No quarto nível, estão as capitais estaduais da região Centro-Oeste e as capitais Manaus, Belém, Vitória, São Luís e Natal. Além delas, perfazem esse grupo, ainda, Campinas (SP) e Osasco (SP). Em relação às cidades médias, escolhidas para esta análise, a posição na hierarquia ocupada por elas, na gestão do território, apresenta certa uniformidade, ocuparam o nível 5, exceto o caso de Teófilo Otoni (MG) e de Marabá (PA), que ocuparam o índice 6.

Essa comparação, embora parta da descrição dos dados, apresenta alguns indicativos importantes para se olhar a situação geográfica dessas capitais regionais, sobretudo aqueles ligados à centralidade e à regionalização, que despertam, aguçam a curiosidade para se compreender o porquê de elas assumirem determinadas condições, apresentarem-se em determinados arranjos. Por essa motivação, a fim de subsidiar e ampliar a leitura em torno da situação geográfica desses centros urbanos, as regiões imediatas e intermediárias foram representadas em mapas e são apresentadas, a seguir (Figura 7 a Figura 23).

**Figura 7 - Região Imediata de Anápolis (GO)**



**Figura 8 - Região Intermediária de Campina Grande (PB)**

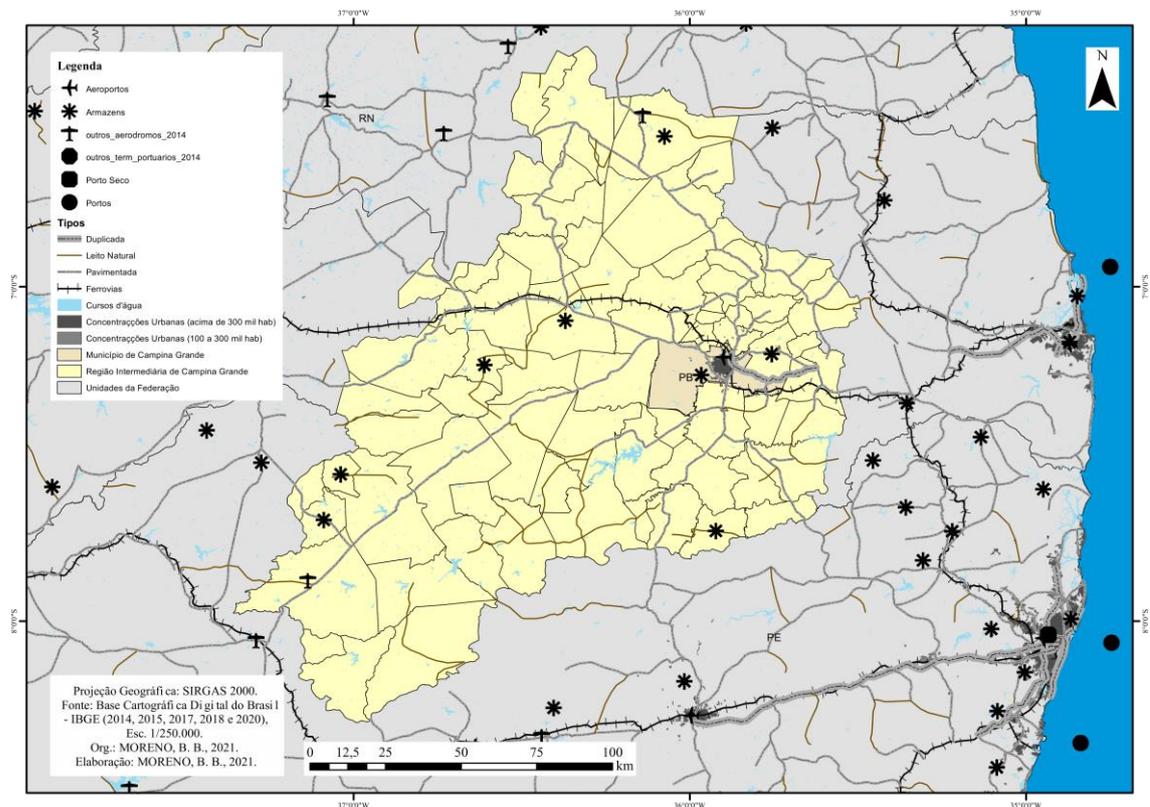


Figura 9 - Região Intermediária de Chapecó (SC)

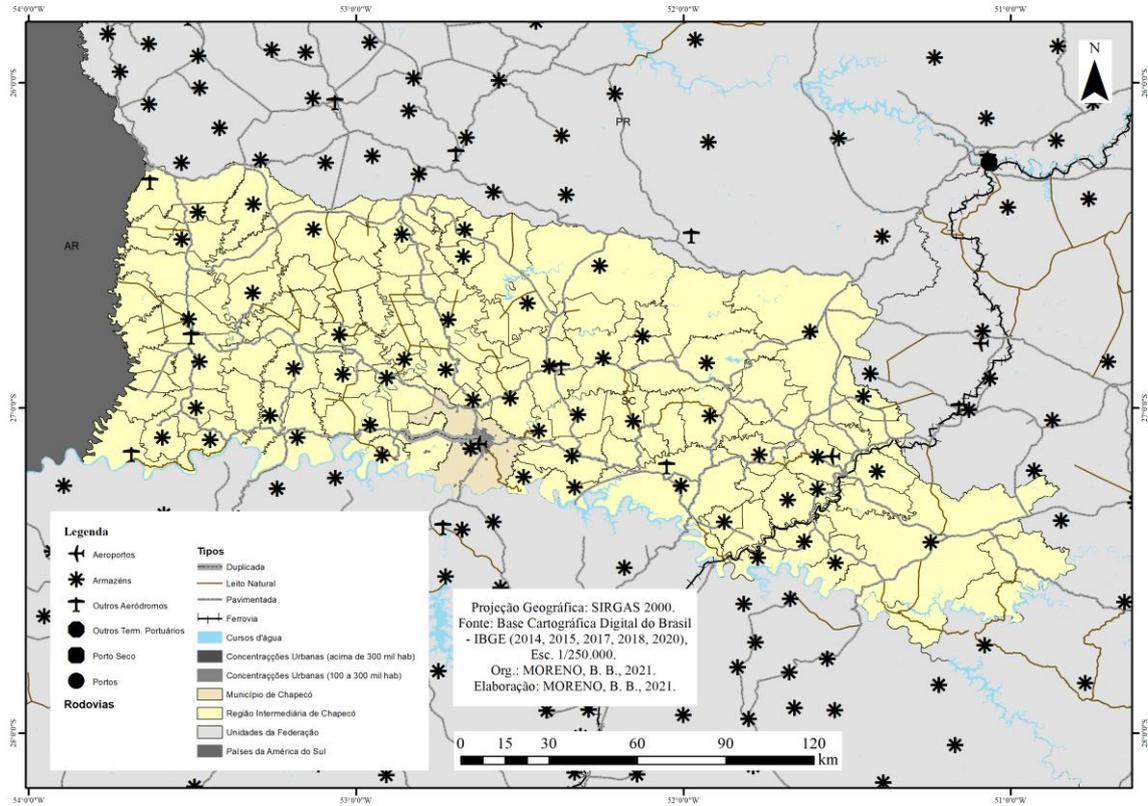
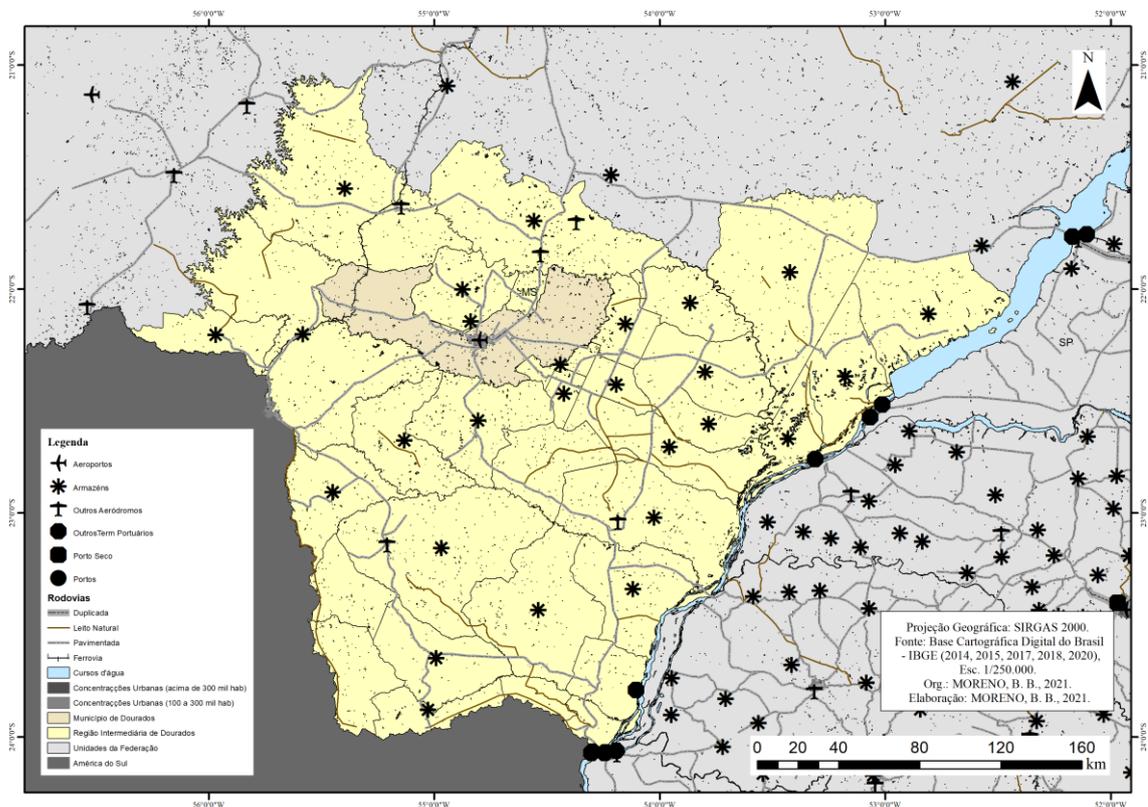
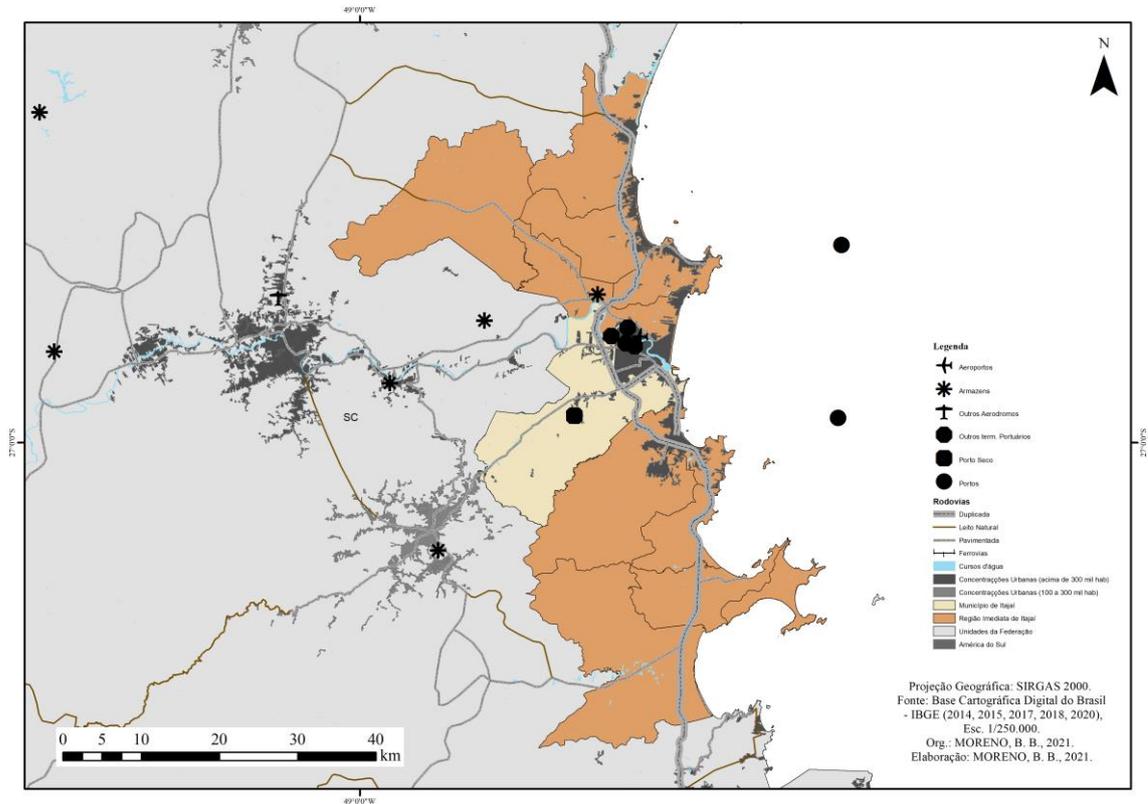


Figura 10 - Região Intermediária de Dourados (MS)



**Figura 11 - Região Imediata de Itajaí (SC)**



**Figura 12 - Região Intermediária de Londrina (PR)**

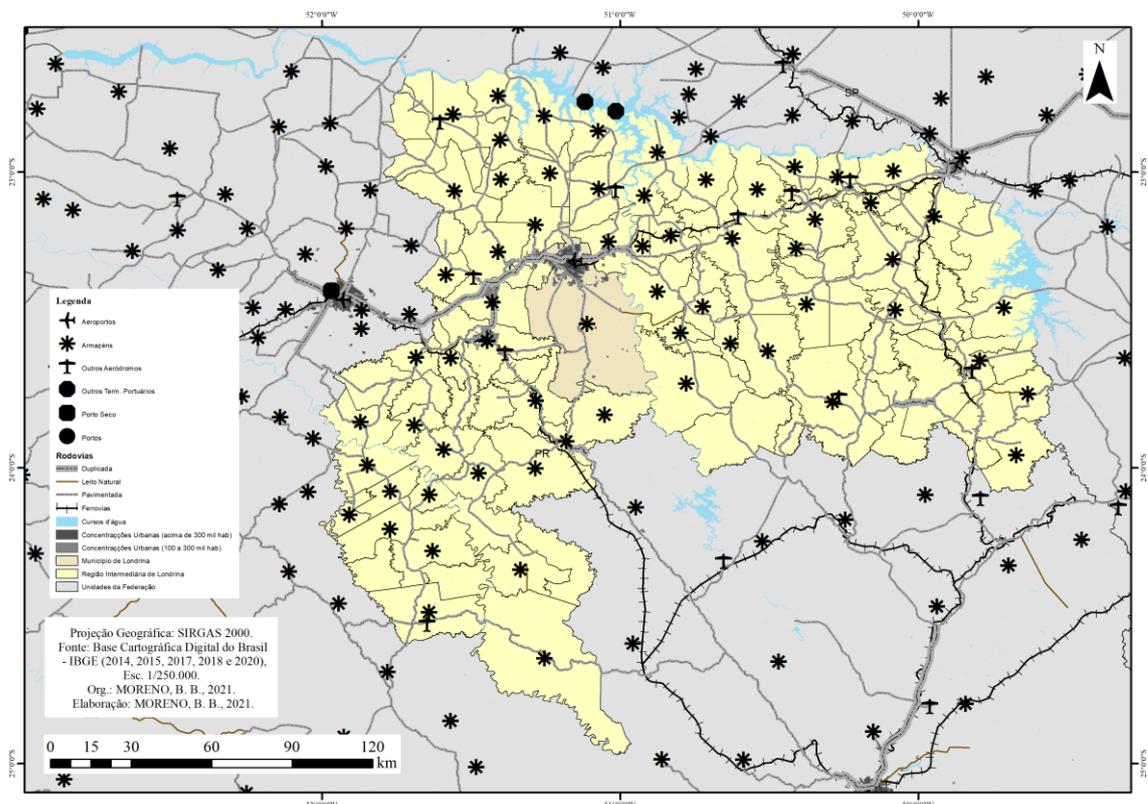


Figura 13 - Região Intermediária de Marabá (PA)

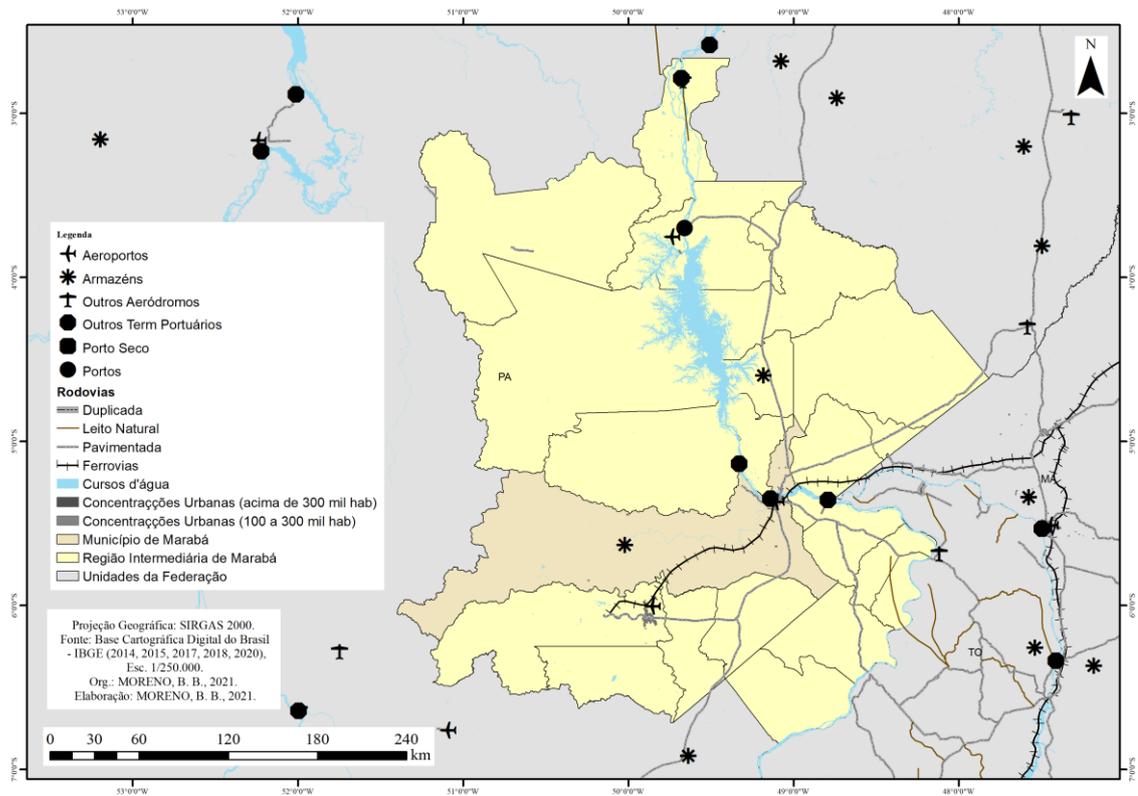
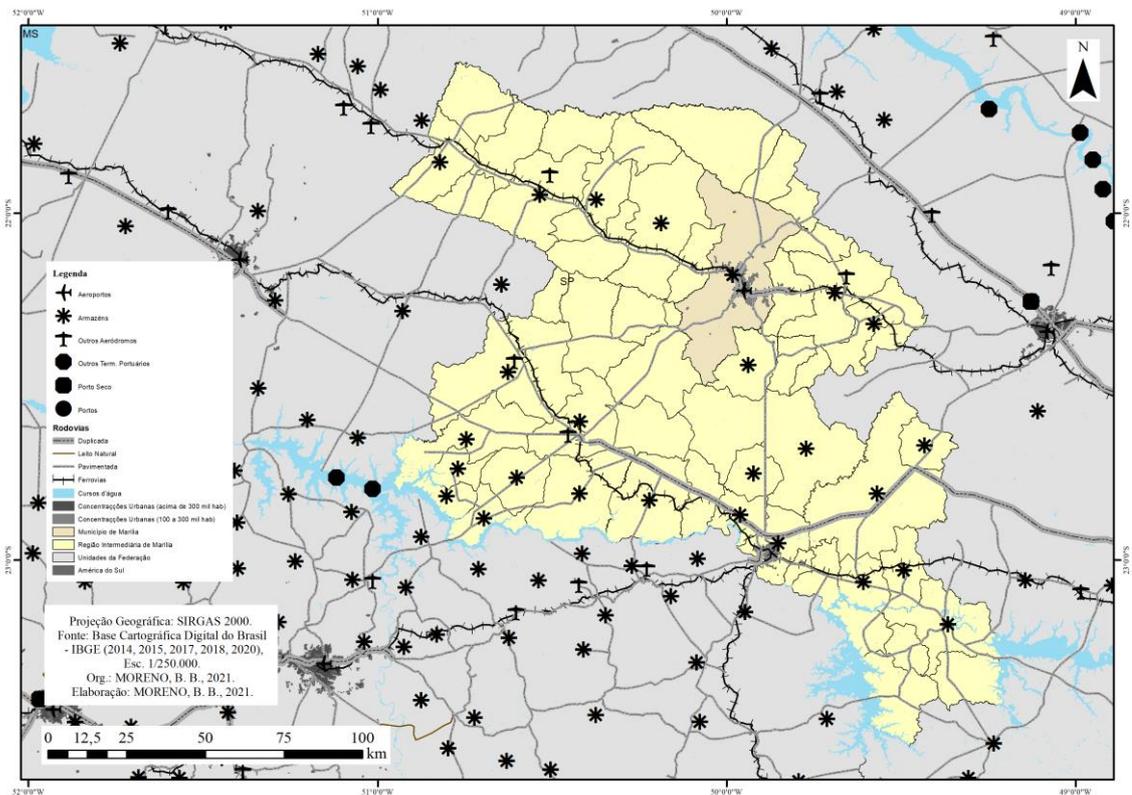
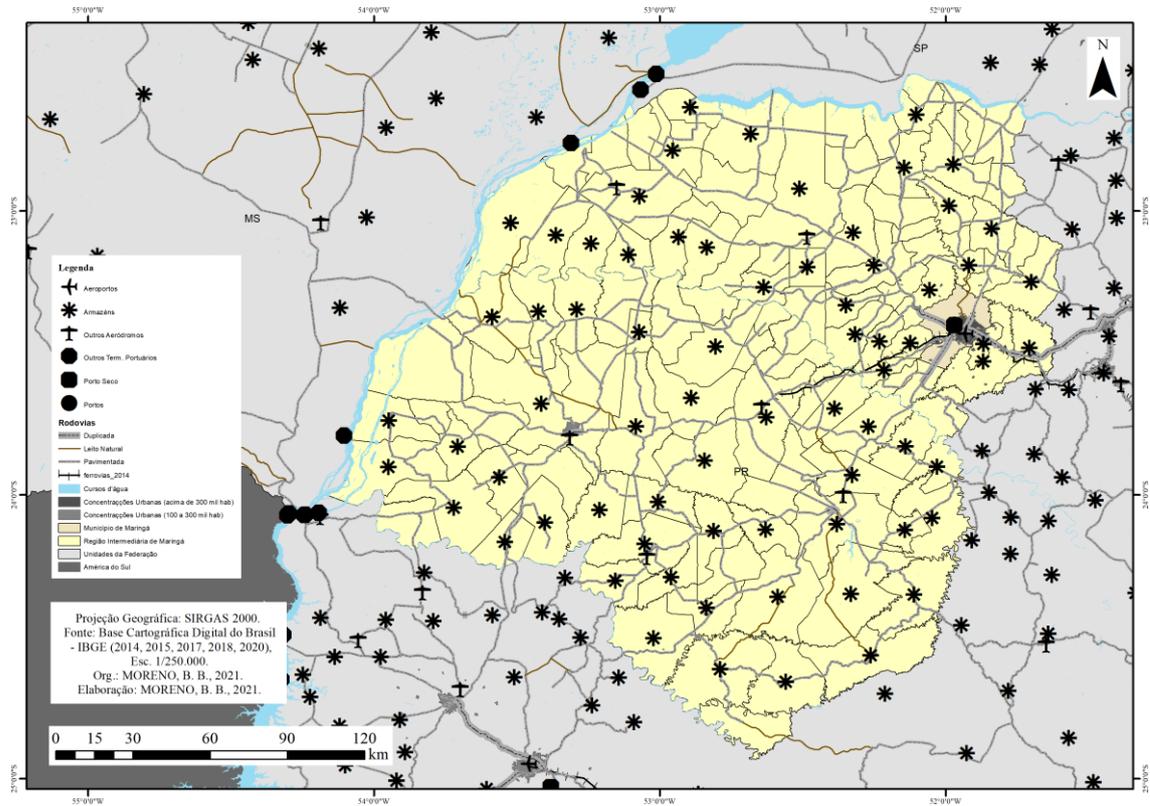


Figura 14 - Região Intermediária de Marília (SP)



**Figura 15 - Região Intermediária de Maringá (PR)**



**Figura 16 - Região Intermediária de Mossoró (RN)**

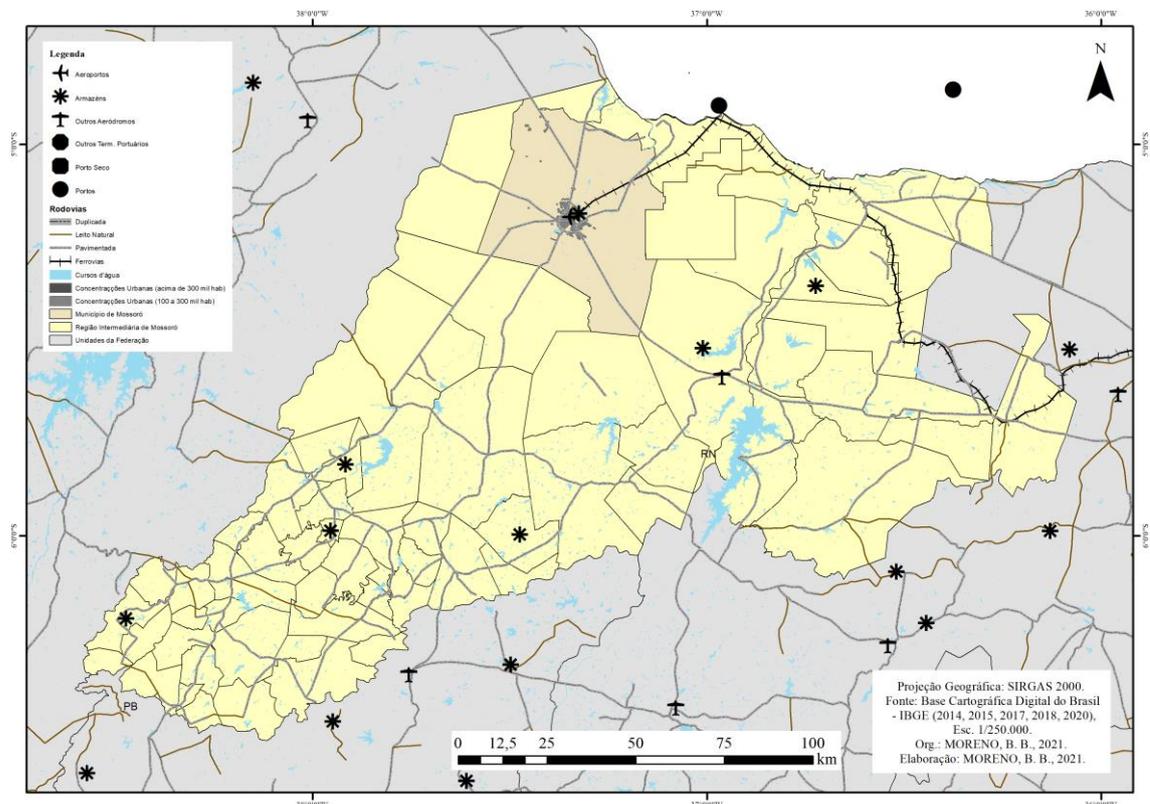


Figura 17 - Região Intermediária de Passo Fundo (RS)

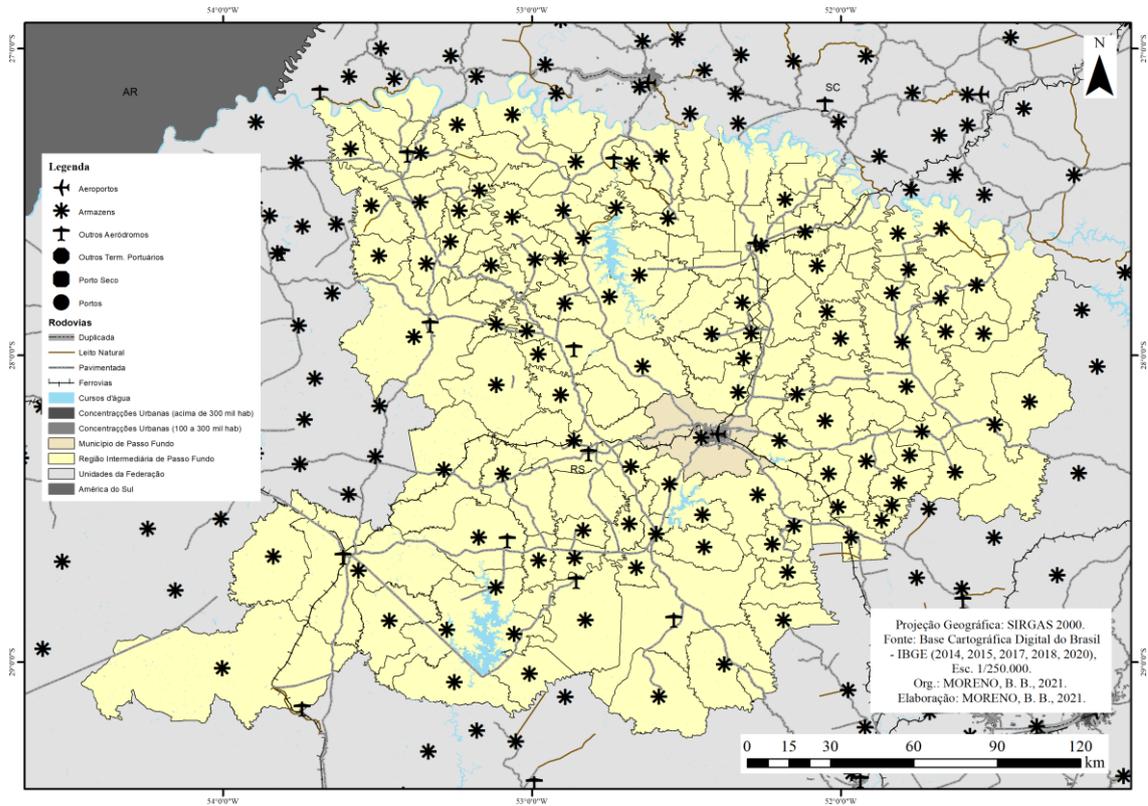


Figura 18 - Região Intermediária de Presidente Prudente (SP)

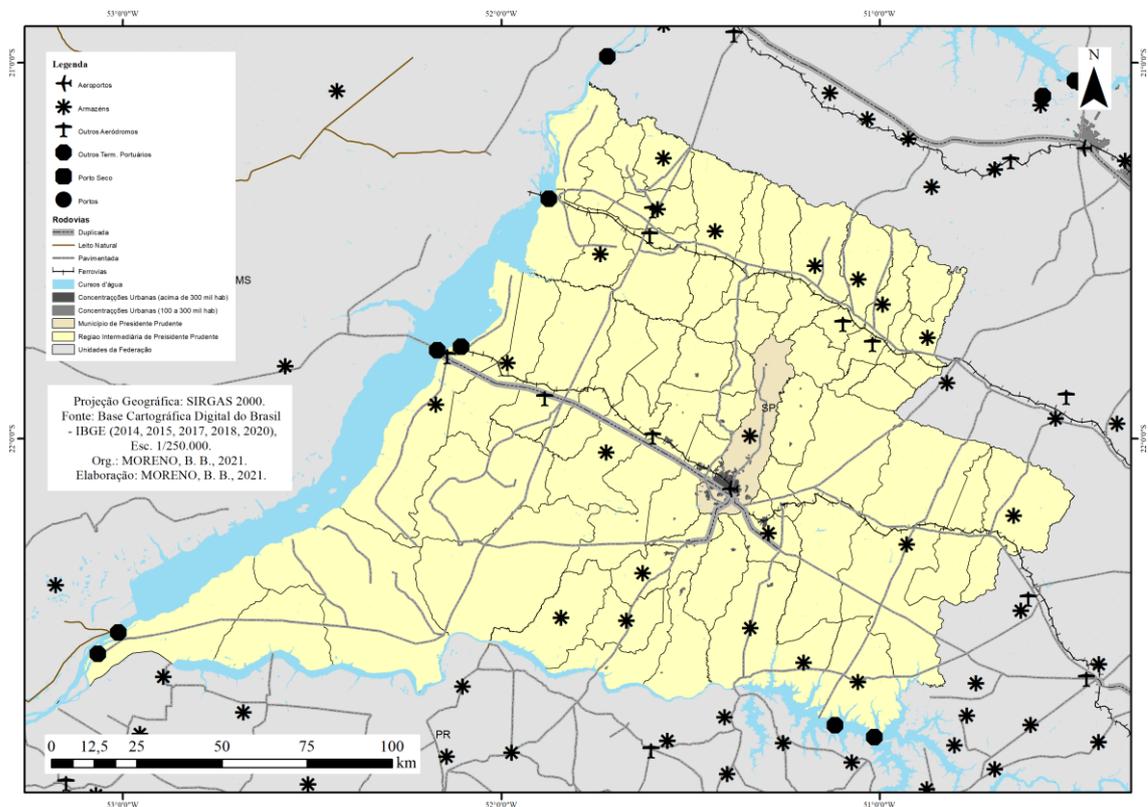


Figura 19 - Região Intermediária de Ribeirão Preto (SP)

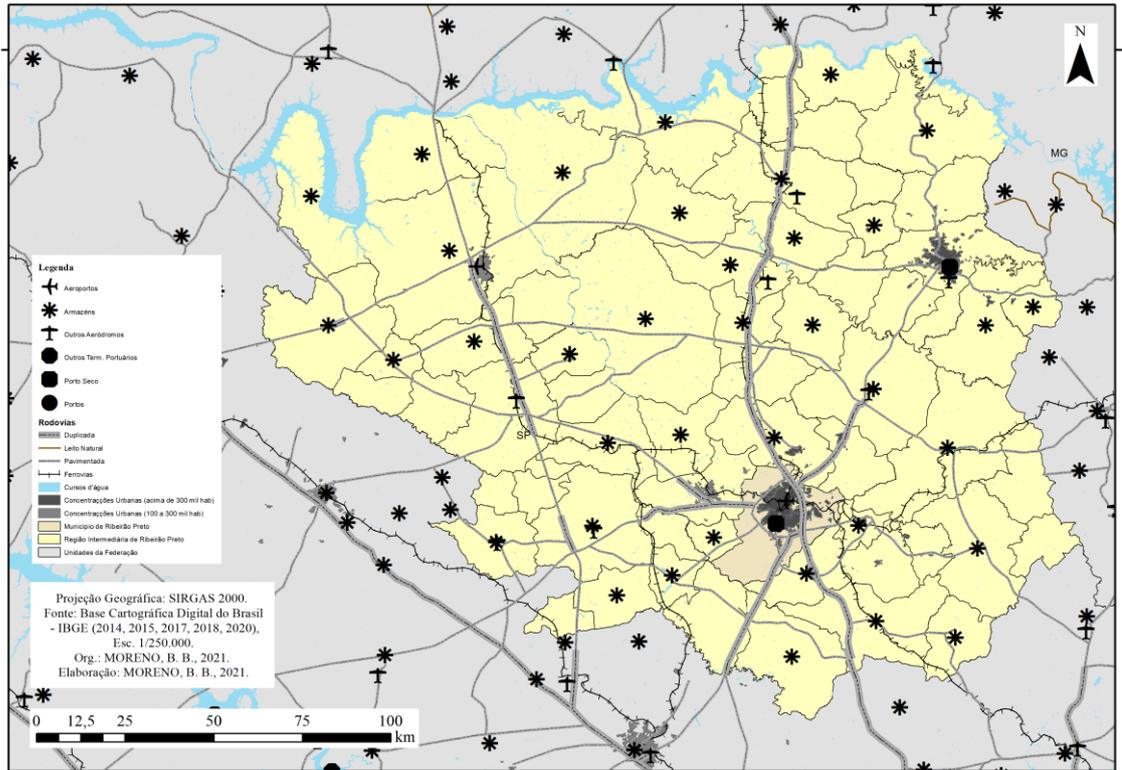
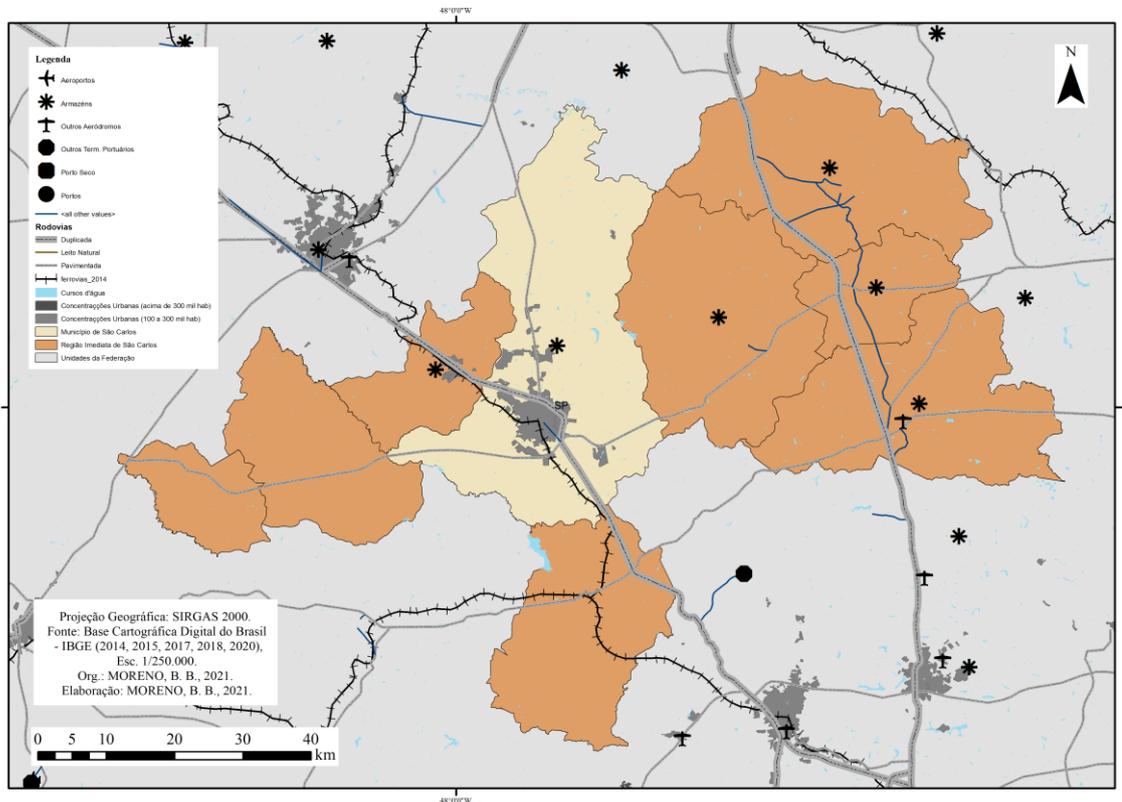
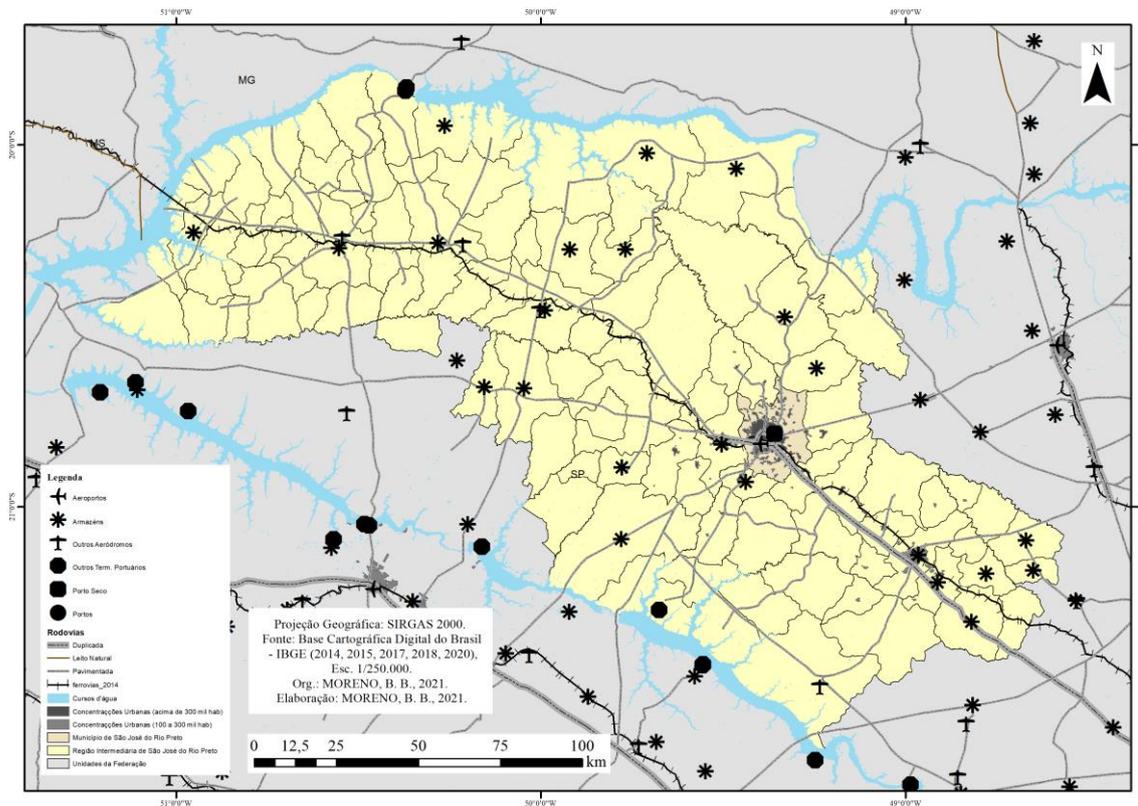


Figura 20 - Região Imediata de São Carlos (SP)



**Figura 21 - Região Intermediária de São José do Rio Preto (SP)**



**Figura 22 - Região Intermediária de Teófilo Otoni (MG)**

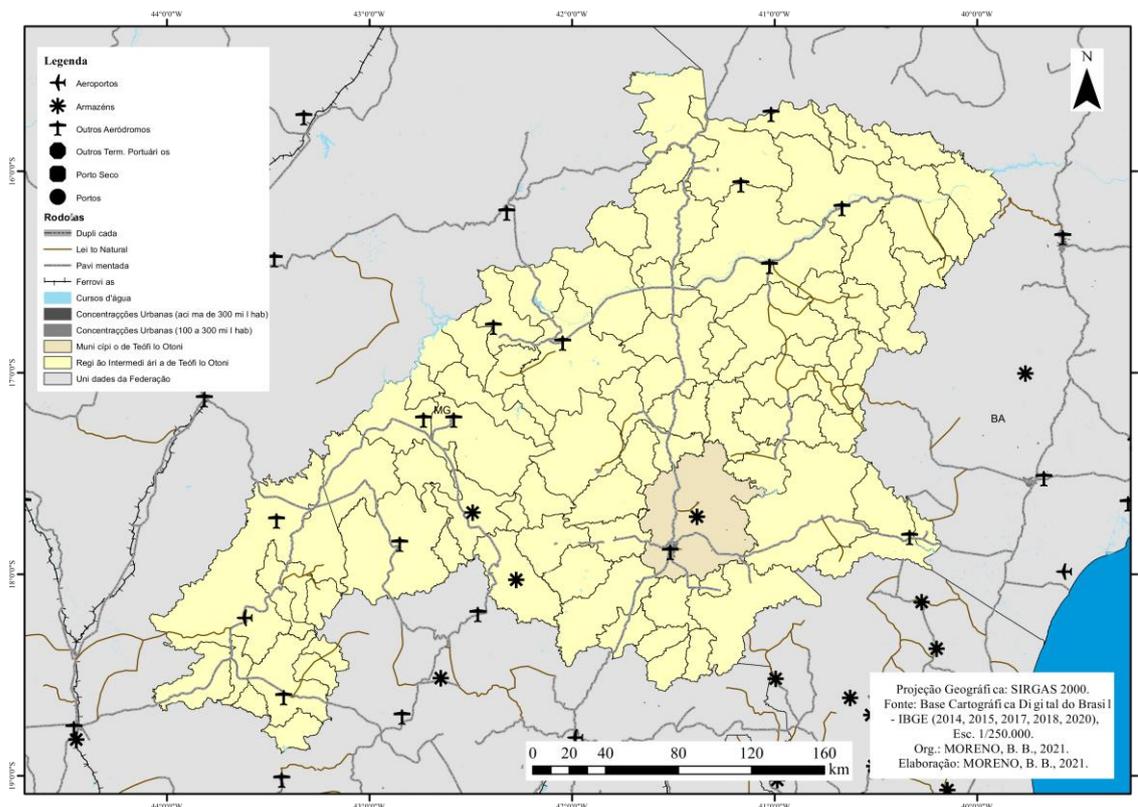
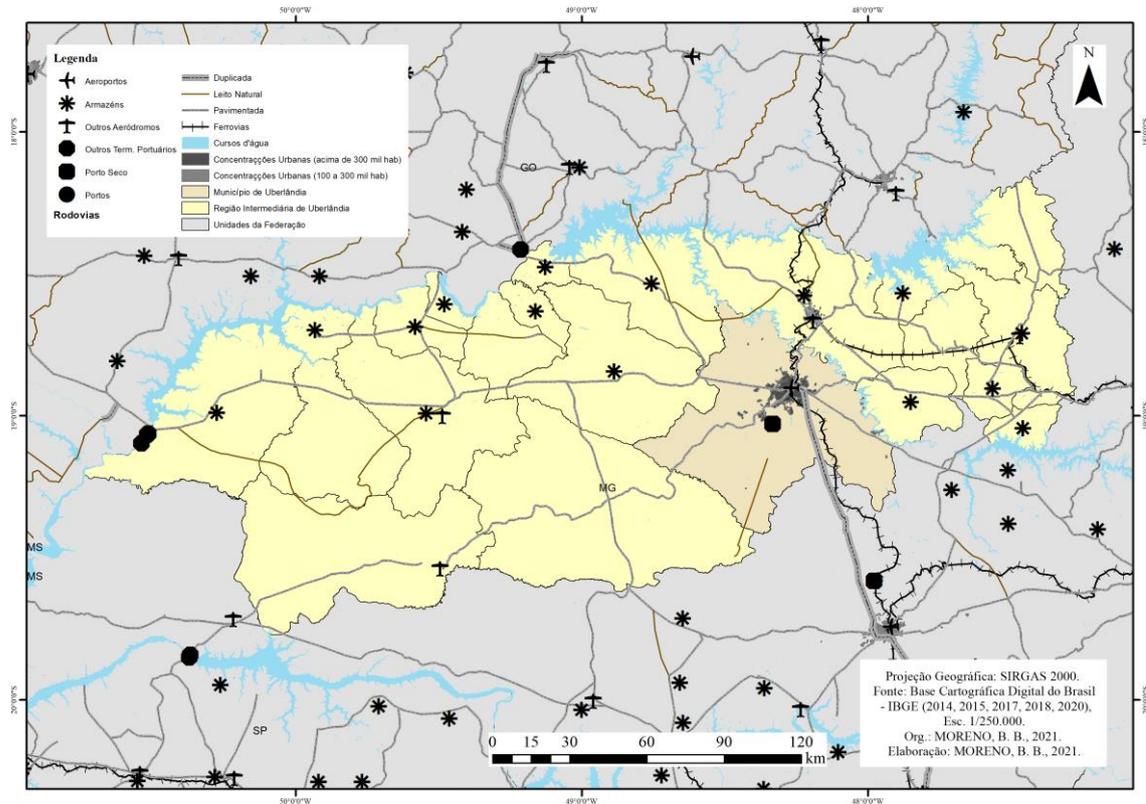


Figura 23 - Região Intermediária de Uberlândia (MG)



Em relação ao espaço rural, a produção de *commodities*, sobretudo de soja e de milho, predomina em grande parte dessas regiões elencadas, o que se desdobra na relevância<sup>48</sup> dessas capitais regionais na oferta de maquinário, insumos e mão de obra qualificada para atender às demandas desse setor produtivo. Chama a atenção, nesse sentido, a concentração de armazéns de grãos principalmente nas regiões intermediárias de Chapecó (SC), Londrina (PR), Maringá (PR) e Passo Fundo (RS).

Se, no caso dessas cidades médias, são os fixos no campo que chamam a atenção; em Anápolis (GO) e em Itajaí (SC) são as manchas urbanas que se destacam. No caso de Itajaí (SC), fica evidente a continuidade territorial do arranjo populacional, assim como a proximidade com a cidade de Blumenau (SC). No caso de Anápolis (GO), é possível perceber a expressividade da mancha urbana das aglomerações metropolitanas na composição do mapa.

Quanto a Anápolis (GO), Itajaí (SC) e São Carlos (SP), apesar de não formarem regiões intermediárias, ainda assim foram consideradas capitais regionais “C”, ou seja,

<sup>48</sup> Na REGIC 2018 (IBGE, 2020, p.136-146), há a sistematização dos dados acerca da produção agropecuária; as capitais regionais, tratadas nesta pesquisa, aparecem compondo quadros como as principais centralidades em relação à aquisição de insumos, à aquisição de maquinários e implementos, à assistência técnica e ao destino da produção agropecuária.

mesmo mantendo proximidade com centros urbanos maiores, em tamanho demográfico, e mais complexos, do ponto de vista da oferta de produtos e serviços, exercem centralidade regional expressiva. Por esse motivo, no Quadro 3, esses centros foram considerados compondo redes urbanas de tendência policêntrica. A esse respeito, observa Sposito:

Uma cidade média em território altamente integrado à economia capitalista tem, relativamente, poucas cidades pequenas que, de fato, comandam. A centralidade interurbana, tanto quando a urbana é, nessas situações, de estrutura policêntrica, pois as espacialidades podem ser constituídas tanto por relações de competição quanto de cooperação (2010, p.60).

A maior parte das cidades médias, ao contrário, possuem centralidade expressiva – se verificadas, considerando a quantidade de centros a que se vinculam – e comandam uma vasta região composta de centros menores cuja centralidade é menos expressiva (ver item regionalização do Quadro 2). Nesses casos, a “[...] contigüidade territorial é o elemento estruturador das espacialidades aí constituídas, pois as áreas ou regiões definem-se, sobremaneira, através dos deslocamentos territoriais” (SPOSITO, 2010, p.59).

Ainda a partir do Quadro 3, em relação à existência de aeroportos, apenas São Carlos (SP) e Anápolis (GO) não registraram fluxo de passageiros. Em Anápolis (GO), houve a especialização do aeroporto para que ele pudesse operar com o transporte de cargas (questão que será abordada mais adiante), um projeto inovador em se tratando do território brasileiro. Porém, não houve a finalização da obra, que se arrasta por mais de uma década<sup>49</sup>. No que se relaciona a São Carlos (SP), a proximidade (aproximadamente 150 km) com Campinas (SP), que possui um dos aeroportos mais movimentados do país, pode ser o principal motivo para inexistência da oferta desse serviço. Itajaí (SC), que divide o núcleo do arranjo populacional com Balneário Camboriú (SC), tem, no município de Navegantes (SC), a implantação do aeroporto que serve o conjunto de municípios daquela região imediata.

Em relação aos portos, essa é uma particularidade de Itajaí (SC), Marabá (PA) e Mossoró (RN), pois é um atributo da localização absoluta. Por outro lado, os portos-secos estão presentes em um número maior de cidades: Anápolis (GO), Itajaí (SC), Maringá (PR), Ribeirão Preto (SP), São José do Rio Preto (SP) e Uberlândia (MG). Essas cidades, exceto o caso de Itajaí (SC), são servidas por transporte ferroviário, que, no país, esteve ligado à consolidação dos papéis regionais de muitas dessas cidades estudadas, sobretudo daquelas que se integraram ao complexo produtivo cafeeiro<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> Em julho de 2021 foi anunciada pelo Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, em parceria com a gestão do governador Ronaldo Caiado (União Brasil), a retomada das obras do aeroporto, que tiveram início em 2010 e até hoje não foram finalizadas.

<sup>50</sup> Para uma leitura a respeito, ver Sposito (2005).

**Quadro 3 – Cidades Médias: Síntese de dados elaborada a partir das regiões intermediárias e imediatas**

Região Imediata ou Intermediária	Tendência da centralidade interurbana	Aeroporto de passageiros	Porto	Porto-Seco	Rodovias	Ferrovia
Anápolis (GO)	Policêntrica	-	-	X	BR 060 e BR 153	X
Campina Grande (PB)	Monocêntrica	X	-	-	BR 104 e BR 230	X
Chapecó (SC)	Monocêntrica	X	-	-	BR-282 e BR 480	X
Dourados (MS)	Monocêntrica	X	-	-	BR 163, BR 463 e BR 376	X
Itajaí (SC)	Policêntrica	X	X	X	BR 101, BR 486 e BR 470	-
Londrina (PR)	Monocêntrica	X	-	-	BR 369 e PR 445	X
Marabá (PA)	Monocêntrica	X	X	-	BR 155, BR 230 e BR 153	X
Marília (SP)	Monocêntrica	X	-	-	BR 153, SP 294 e SP 333	X
Maringá (PR)	Monocêntrica	X	-	X	BR 376 e PR 317	X
Mossoró (RN)	Monocêntrica	X	X	-	BR 405, BR 304 e BR 110	X
Passo Fundo (RS)	Monocêntrica	X	-	-	BR 285 e BR 153	X
Presidente Prudente (SP)	Monocêntrica	X	-	-	SP 270 e SP 425	X
Ribeirão Preto (SP)	Monocêntrica	X	-	X	SP 330, SP 333 e SP 334	X
São Carlos (SP)	Policêntrica	-	-	-	SP 310 e SP 215	X
São José do Rio Preto (SP)	Monocêntrica	X	-	X	BR 153, SP 310 e SP 425	X
Teófilo Otoni (MG)	Monocêntrica	X	-	-	BR 116, BR 418 e MG 217	-
Uberlândia (MG)	Monocêntrica	X	-	X	BR 050, BR 365 e BR 252	X

Fonte: IBGE (2014, 2016, 2017, 2018, 2021)

Org.: autor, 2022.

Com a perda da hegemonia do transporte ferroviário para o rodoviário, essas cidades foram beneficiadas pelas rotas de importantes rodovias brasileiras, estaduais ou federais (ver Quadro 3); o demonstrativo disso é que elas aparecem como significativos nós do transporte de passageiros via terrestre. A partir de alguns desses fixos presentes nesses centros urbanos, foi possível pensar na existência de fluxos, que animam e dão sentido à infraestrutura presente nessas cidades. Nesse sentido, a relevância do transporte de passageiros, nos modais aero, rodo e hidroviário, foram elencados com vistas a se construir um panorama sobre a situação geográfica dessas capitais regionais.

Tomando os fluxos materiais como referencial para a análise da situação geográfica dessas capitais regionais, percebe-se que algumas delas apresentam intensidade de fluxo maior do que a verificada em centros urbanos de maior expressão na rede urbana. O primeiro referencial é o documento publicado pelo IBGE, em 2017, intitulado *Ligações rodoviárias e hidroviárias: 2016*, cujo objetivo foi lançar “[...] luz sobre a maneira pela qual os municípios se articulam por meio do transporte de passageiros” (IBGE, 2017b, p.10). A partir dessa publicação foi possível identificar quais foram os *hubs* do transporte terrestre de passageiros, cuja constituição está atrelada aos papéis desempenhados pelos centros urbanos, mas, também, em relação à posição geográfica deles – mais ou menos central no território, por exemplo. As primeiras colocações, pelo grau de interconectividade<sup>51</sup>, são ocupadas por São Paulo, Belo Horizonte, Goiânia, Campinas e Brasília. O documento aponta que São Paulo ocupa a primeira posição devido a seus papéis, no sistema urbano brasileiro, como centro de gestão do território, além disso, esse centro urbano, pela complexidade que lhe é designativa, concentra, conseqüentemente, um fluxo maior de pessoas saindo dele ou chegando até ele. Em relação aos demais, o documento sugere que “[...] municípios com posição mais geometricamente central no território têm uma maior chance de possuir um número alto de ligações” (IBGE, 2017b, p.36).

No cenário nacional, ocupam posição de destaque os municípios de Anápolis (11<sup>a</sup> posição), Ribeirão Preto (13<sup>a</sup> posição), Maringá (15<sup>a</sup> posição), Uberlândia (22<sup>a</sup> posição) e Presidente Prudente (25<sup>a</sup> posição), o que pode ser visualizado no Quadro 4. O documento também indica que a acessibilidade é um referencial importante para essa análise, considerando que nosso sistema de transporte tornou o modal rodoviário hegemônico, apesar

---

<sup>51</sup> Para sistematizar o número de ligações entre pontos da rede, o IBGE (2017b) utilizou como indicador o grau de ligação de cada nó, ou seja, o número de vértices que se ligou diretamente a ele. Embora esse dado tenha sido escolhido para representar os fluxos para esses municípios, é importante considerar que a publicação apura outros dados e faz leitura apurada dos fluxos de passageiros no país, sendo mais abrangente do que o recorte apresentado aqui.

de, em determinadas áreas do país, o modal aquaviário cumprir papel essencial na mobilidade. Essas capitais regionais, nesse sentido, como o mencionado anteriormente, são conectadas por importantes rodovias que fazem delas pontos de articulação de redes urbanas.

**Quadro 4 - Municípios interconectados pela rede de transporte de passageiros – 2016**

Município	Grau
Anápolis (GO)	382
Ribeirão Preto (SP)	368
Maringá (PR)	352
São José do Rio Preto (SP)	324
Uberlândia (MG)	287
Presidente Prudente (SP)	279
Londrina (PR)	256
Chapecó (SC)	250
Campina Grande (PB)	236
Teófilo Otoni (MG)	207
Passo Fundo (RS)	196
Dourados (MS)	187
Itajaí (SC)	179
Marília (SP)	144
Marabá (PA)	140
São Carlos (SP)	124
Mossoró (RN)	117

Fonte: IBGE (2017b).

Org.: Autor, 2022.

Ainda em se tratando dos fluxos materiais, em 2021, o IBGE publicou mais um volume do projeto Redes e fluxos do território, intitulado *Ligações aéreas: 2019-2020*, que diz respeito aos centros servidos por ligações aéreas (carga e de passageiros). Considerando o universo de 5.568 municípios brasileiros, a publicação<sup>52</sup> levantou que, em apenas 157 deles, há voos regulares, o que perfaz 2,82% do total; apontou que ainda esse é um modal com baixa aderência no contexto brasileiro, sobretudo pelos custos que envolvem a sua operacionalização.

Diferentemente do que ocorre com o transporte terrestre, as capitais regionais não aparecem como as cidades com as maiores movimentações aéreas de passageiros ou de cargas, exceto o caso do arranjo populacional de Itajaí – Balneário Camboriú/SC, que ocupa a 19ª posição<sup>53</sup>, o IBGE atribui essa relevância ao fato de esse arranjo populacional figurar como importante destino turístico nacional – ver Tabela 2.

<sup>52</sup> A publicação teve como base para a sua elaboração os dados dos anuários estatísticos da Agência Nacional de Aviação Civil de 2019 e de 2020 (ANAC, 2021a e 2021b).

<sup>53</sup> Conforme IBGE (2021), as primeiras quatorze posições são ocupadas por metrópoles.

Tabela 2 - Cidades médias com maiores movimentações aéreas de passageiros e cargas (2010 – 2020)<sup>54</sup>

Município	Passageiros <sup>1</sup>				Cargas <sup>2</sup>			
	2010	2015	2019	2020	2010	2015	2019	2020
Anápolis	-	-	-	-	-	-	-	-
Arranjo Pop. de Itajaí - Balneário Camboriú/SC	807.783,00	1.423.733,00	1.849.292,00	887.138,00	1.192.555,00	2.169.578,00	4.136.224,00	2.815.005,00
Uberlândia (MG)	685.892,00	1.089.002,00	1.133.414,00	404.280,00	1.283.067,00	1.882.082,00	2.126.519,00	844.380,00
Arranjo Populacional de Londrina/PR	656.756,00	1.016.154,00	986.648,00	314.853,00	1.289.837,00	1.769.960,00	2.010.113,00	822.912,00
Arranjo Populacional de Ribeirão Preto/SP	656.974,00	1.213.363,00	881.376,00	326.065,00	633.004,00	1.381.716,00	1.095.055,00	466.149,00
Arranjo Populacional de São José do Rio Preto/SP	388.132,00	666.152,00	776.506,00	295.351,00	1.150.559,00	570.129,00	675.805,00	321.862,00
Arranjo Populacional de Maringá/PR	438.634,00	856.413,00	723.819,00	292.678,00	550.411,00	2.335.171,00	1.324.635,00	548.141,00
Arranjo Populacional de Chapecó/SC	216.622,00	432.359,00	452.507,00	240.262,00	295.466,00	394.023,00	652.720,00	277.883,00
Arranjo Populacional de Presidente Prudente/SP	204.471,00	260.537,00	309.527,00	107.766,00	502.337,00	119.772,00	325.392,00	123.503,00
Marabá (PA)	276.738,00	369.005,00	273.184,00	167.842,00	2.330.442,00	1.975.071,00	1.205.739,00	731.556,00
Passo Fundo (RS)	46.869,00	144.027,00	158.993,00	73.651,00	48.740,00	169.702,00	244.233,00	44.748,00
Arranjo Populacional de Campina Grande/PB	109.381,00	108.945,00	129.157,00	76.053,00	453.343,00	300.700,00	444.657,00	230.816,00
Dourados (MS)	20.179,00	101.407,00	81.479,00	45.076,00	11.792,00	92.166,00	219.695,00	112.009,00
Arranjo Populacional de Marília/SP	47.954,00	66.507,00	67.328,00	24.272,00	4.636,00	117.426,00	22.163,00	26.287,00
Mossoró (RN)	1.273,00	-	33.016,00	7.103,00	-	-	10.023,00	2.236,00
Teófilo Otoni (MG)	-	-	2.518,00	-	-	-	115.547,00	-
Arranjo Populacional de São Carlos/SP	-	-	-	-	-	-	-	25,00

<sup>1</sup> Unidade de medida: pessoas. <sup>2</sup> Unidade de medida: kg.

Fonte: IBGE (2021)

Org.: Autor (2021)

<sup>54</sup> É válido registrar que o último levantamento de logística de transporte (fixos), realizado pelo IBGE, foi em 2014, ou seja, pode haver discrepância entre o mapeamento e o levantamento de dados mais recentes do projeto do IBGE Redes e Fluxos. A respeito de Teófilo Otoni, por exemplo, em 2014, não havia aeroporto com fluxo de passageiros nesse município, mas, a partir de 2019, passa a existir.

Nota-se que Anápolis e São Carlos são as únicas cidades onde não houve movimentação de passageiros e de carga – exceto o ano de 2020 em que houve o transporte de 25kg em São Carlos. Tanto para cargas como para passageiros, a movimentação entre 2019 e 2020 tem queda significativa, certamente um efeito da pandemia da COVID-19. Além da atividade portuária, o arranjo populacional de Itajaí-Balneário Camboriú (SC) tem expressiva movimentação aeroportuária entre as cidades médias aqui consideradas.

Teófilo Otoni (MG), por sua vez, centro que possui menor tamanho demográfico entre as cidades médias escolhidas para essa comparação, transportou, por exemplo, em 2019, apenas 2.518 passageiros. Em outro extremo, o A.P. de Itajaí-Balneário Camboriú (SC), Uberlândia (MG), AP. de Londrina (PR), A.P., de Ribeirão Preto (SP) e o A.P. de São José do Rio Preto (SP) transportaram, em 2019, 1,8 milhões, 1.13 milhões, 987mil, 881 mil e 776 mil passageiros, respectivamente.

Em relação ao transporte de carga, em 2019, as cinco primeiras colocações se alteram em alguns casos, o Arranjo Pop. de Itajaí - Balneário Camboriú (SC) se manteve como o mais expressivo (4,1 mil toneladas), seguido do Arranjo de Uberlândia (MG) (2,1 mil toneladas), do Arranjo Populacional de Londrina (PR) (2 mil toneladas), do Arranjo Populacional de Maringá (PR) (1,3 mil toneladas) e do de Marabá (PA) (1,2 mil toneladas).

Esses levantamentos, distante de encerrar a análise ou de apontar para alguma síntese, abrem possibilidades para novos questionamentos e caminhos para outras pesquisas de cunho comparativo<sup>55</sup>. Os eventos, tal como proposto por Santos (2012 [1996]), são um importante meio para se abordar a situação geográfica dessas capitais regionais, haja vista que podem articular, a partir de continuidades e de rupturas, da diacronia e da sincronia, o como essas capitais regionais foram sendo beneficiadas ou feridas pelos impulsos globais, nos termos elaborados por Santos e Silveira (2011 [2001]).

Para além das ligações dessas capitais regionais, por meio dos modais ferros, aero e rodoviário, há particularidades em cada uma delas que ajudam a explicar como houve a manutenção da importância de suas situações geográficas. Em relação a Anápolis, certamente, a implantação de Goiânia e de Brasília foram grandes eventos que mudaram os papéis regionais desse centro, como também os da macrorregião como um todo.

---

<sup>55</sup> Corrêa alerta sobre os riscos de a análise excessivamente tratar a unicidade dos lugares, nesse sentido, seria importante que a singularidade, aqui objeto de análise desta pesquisa, não exclua ou reduza a importância daquilo que é particular e universal em Anápolis, em relação às demais cidades elencadas. Para Silveira (1999, p.26), “[...] o pesquisador deve descobrir-inventar a variável-chave, isto é, o problema que comanda um sistema para compreender a produção da unicidade e da diferença [...]”.

Apesar da proximidade com grandes centros não ser exclusividade de Anápolis, como pode ser observado, a sua situação geográfica é, uma vez que proximidade não pressupõe relações, condição essencial para que se conformem as situações geográficas. Além desse aspecto, a forma com que sua localização relativa foi consolidada, a partir de dois grandes eventos, reforça a sua singularidade. Trata-se, portanto, de algo novo, principalmente, por dois motivos: o primeiro, relacionado às intensas interações espaciais mantidas entre os três principais centros do arranjo urbano-regional, que permitem que as cidades-capitais e o centro regional sejam vistos, pensados e planejados a partir de uma região. Ou seja, Anápolis é uma cidade média inserida em um arranjo urbano-regional, o que lhe confere singularidade<sup>56</sup>, considerando que tem, em suas relações de contiguidade, dois centros mais complexos.

O segundo motivo tem relação com os eventos, considerando que duas cidades-capitais foram implantadas a partir do planejamento estatal, dois eventos de grande magnitude no planalto central que se articulam e se misturam ao próprio desenvolvimento do processo de urbanização brasileiro. Não se trata, portanto, de um território que teve seus grandes centros formados e consolidados desde muito cedo na história da urbanização brasileira, mas foi, a partir do avanço da fronteira agrícola e da mudança da capital nacional, que esse território foi mais densamente ocupado. Essas mudanças criaram condições da metropolização das cidades-capitais que, por sua vez, passaram a comandar uma vasta área no país – questão que será abordada a seguir.

Há, nesse sentido, o estabelecimento de uma relação entre centros que foi sendo fortalecida espaço-temporalmente. O planejamento estatal, ao inserir duas capitais próximas a Anápolis, muda, progressivamente, a divisão territorial do trabalho, assim como a forma com que esses e outros centros, sobretudo do estado de Goiás, mantinham/mantêm interações. À medida que as capitais vão se complexificando, alterando os seus papéis na rede urbana, a própria região Centro-Oeste vai mudando sua participação nos quadros econômicos do país, como bem demonstrou Santos (2014 [1993]).

As mudanças observadas no planalto central se inserem em um quadro mais geral. Cabe salientar que processos, dinâmicas e fenômenos de ordem mais ampla, os quais impactam o país, reverberaram sobre a área de estudo, incluindo Anápolis, que pode ser

---

<sup>56</sup> Itajaí é o único centro que tem características semelhantes ao de Anápolis, no entanto, conforme apontado, integra um arranjo urbano-regional, cujo núcleo é Florianópolis; outra metrópole próxima desse centro seria Curitiba, núcleo de outro arranjo urbano-regional e com quem não tem interações expressivas. Portanto, por mais que seus centros estabeleçam articulações, não há interações suficientemente fortes para que se desenhe um único arranjo urbano-regional como é aquele em que Anápolis se insere.

analisada não apenas a partir da singularidade de sua situação geográfica, mas também a partir do que é geral a um conjunto de centros urbanos que têm seus papéis regionais redefinidos, ao receberem estímulos de agentes econômicos exógenos, que atuam em escalas mais amplas.

Tais questões, levando em consideração a estruturação de redes urbanas, serão abordadas no próximo Capítulo, pois, como propunha Corrêa (2007): “Entender o sentido da localização relativa da cidade média constitui parte do esforço de construir um quadro teórico a respeito da cidade média”.

### **3. URBANIZAÇÃO E REDES URBANAS NO ARRANJO URBANO-REGIONAL**

Neste Capítulo serão apresentados os elementos de formação das redes urbanas comandadas pelos principais centros do arranjo urbano-regional de Brasília/Anápolis/Goiânia. Para tal serão utilizados os levantamentos realizados, mesmo que não somente, pelo IBGE e publicados em 1972, 1987, 2000, 2008 e 2020. Por meio desses trabalhos, a centralidade exercida por Anápolis, Brasília e Goiânia foi abordada, a partir de determinações espaço-temporais, de forma a se perceber o como esses centros foram mudando suas posições na rede urbana, e conseqüentemente, tendo seus papéis alterados. Esse movimento, “reconstituído” nesta seção, é o próprio movimento de formação do arranjo urbano-regional.

Como o arranjo articula espaços metropolitanos e espaços não-metropolitanos, os conceitos de urbanização e de metropolização foram abordados a fim de se dar suporte à discussão a ser realizada, nos Capítulos 4 e 5, procedimento que tentou atender à premissa do diálogo entre teoria-empíria-teoria.

Assim, dada a necessidade de compreensão das relações que se dão entre esses centros e, de forma mais geral, de compreensão das redes em que se inscrevem e com as quais se articulam, procurou-se, no item 3.2, enfatizar os papéis que tais centros assumem no arranjo urbano-regional, reforçando aspectos delineados por outros autores como, por exemplo, a respeito da polinucleação e das relações de complementaridade dos centros. Para delimitar seus papéis, além da REGIC 2018 (IBGE, 2020), foram utilizados, também, dados da Relação Anual de Informações Sociais para demarcar a diferenciação entre eles.

### **3.1. As redes urbanas dos principais centros do arranjo urbano-regional de Brasília/Anápolis/Goiânia**

A rede urbana, definida por Corrêa (1989a) como um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, teve inflexão acerca de seus estudos a partir da proposição de Christaller (1966[1933]), que, por sua vez, teve desdobramentos em diversos países, incluindo o Brasil e a geografia que se fazia na segunda metade do século XX. No último quartel do século XX, em específico, a Geografia brasileira elabora sua própria contribuição<sup>57</sup> aos estudos de rede urbana, uma vez que a realidade de seu sistema guardava, e ainda guarda, particularidades que advinham de sua formação socioespacial (SANTOS, 1977). Ou seja, de um país até então denominado como subdesenvolvido, que fora colônia de

---

<sup>57</sup> Aqui a referência diz respeito ao professor Milton Santos que, em 1979, publica no Brasil os seus livros *Economia Espacial e Espaço Dividido*.

exploração e, como era sabido, marcado por sua dimensão continental e por suas desigualdades socioespaciais.

Corrêa (2000), ao refletir sobre a diversidade que caracteriza as redes urbanas, se apropria do conceito de formação socioespacial para indicar uma forma de analisá-las. Para o autor, os elementos<sup>58</sup> que diferenciam os conjuntos de centros ao longo do tempo, por mais importantes que sejam, são expressões e condições. Seria necessário, nesse sentido, que a leitura da realidade colocasse ênfase às estruturas sociais, espaço-temporalmente produzidas (CORRÊA, 2000, p. 122-3).

Ainda para este autor, a “[...] importância do conceito em tela reside no fato de ele permitir que se considere processos, funções e formas em suas concretizações espaço-temporais diferenciadas, mas, ao mesmo tempo, particularmente sob o capitalismo, integradas” (CORRÊA, 2000, p.133). Nesse sentido, a predominância da grande propriedade rural, e as relações, a partir dela, decorrentes, são elementos fundamentais para se compreender a formação socioespacial brasileira, em especial em áreas do cerrado, em que a agropecuária capitalista teve/tem, nas maiores cidades, o destino da renda gerada no campo.

No então território goiano-tocantinense, o século XX foi marcado por intervenções estatais que transformaram a rede de cidades e a forma com a qual elas se relacionavam/relacionam, sobretudo porque duas cidades-capitais foram implantadas com uma diferença de menos de 30 anos. Antes da virada de século XX para o XXI, os territórios onde essas cidades se inserem passaram por processos de metropolização. Dessa forma, além da possibilidade de integração nacional que se deu, a partir das vias que ligam Brasília, uma das capitais, às diversas áreas do país, o próprio processo de urbanização mudou os quadros de participação dela na divisão territorial do trabalho, sobretudo quando se pensa nos papéis político-administrativos que a capital federal desempenha e que, paulatinamente, têm contribuído<sup>59</sup> para que seja, mais recentemente, considerada o centro mais dinâmico de um arranjo urbano-regional.

---

<sup>58</sup> O autor lista, por exemplo, os seguintes elementos que diferenciam os centros de uma dada rede urbana: a gênese e o tamanho dos centros, a densidade que perfazem no espaço, as funções urbanas e as relações espaciais que delas derivam.

<sup>59</sup> Sobretudo nas 2 últimas publicações da REGIC, o papel da gestão territorial adquiriu centralidade, o que contribuiu para que Brasília ocupasse papel de destaque nacional, como uma metrópole nacional. Com essa afirmação se quer salientar que não se tratam apenas de mudanças espaço-temporais que redefinem continuamente as redes urbanas, mas os próprios procedimentos metodológicos de análise das redes também se modificam, se ampliam e se adequam ao tempo histórico em que são realizados os levantamentos. A respeito dos limites ao posicionamento de Brasília como metrópole nacional, ver, por exemplo, Ribeiro (2009).

Nesses termos, esta análise recai sobre o arranjo urbano-regional de Brasília/Anápolis/Goiânia, que tem abordagem relevante na literatura<sup>60</sup>, acadêmica ou não, a qual destaca a dinamicidade desse arranjo, especialmente, quando se avaliam as atividades econômicas desses centros/aglomerações urbanas e suas possibilidades de articulação entre si e entre outros pontos do território. Dito isso, o objetivo mais imediato dessa seção, por assim dizer, é demonstrar como os principais centros do arranjo urbano-regional tiveram suas funções e seus papéis alterados, ao longo do tempo, por meio da “reconstituição”<sup>61</sup> das redes urbanas às quais se vinculavam/vinculam.

A decisão por trilhar esse caminho tem relação com a característica da multiescalaridade dos processos, dinâmicas e fenômenos socioespaciais, ou seja, nenhum ponto do espaço geográfico se explica por si só, mas, a partir de sua teia de relações com o mundo. Essa forma de perceber a realidade, sempre em movimento, permite que a abordagem a respeito vá além de uma perspectiva dicotômica, instrumentalizante, vá além do aprisionamento da análise em dado recorte territorial, como destacado por Corrêa (2003), Santos (2018) e Sposito (2011), respectivamente. Assim, a pesquisa em torno de Anápolis, mesmo quando centrada em seu espaço intraurbano, por exemplo, perde consistência, se realizada, ignorando-se as relações de longa distância ou aquelas com as duas metrópoles, que estão presentes no cotidiano dos cidadãos, nos fluxos e nas articulações dos agentes desse centro.

Retomando alguns elementos da formação desse arranjo, é importante que uma distinção espaço-temporal seja efetuada. Enquanto Anápolis teve sua fundação, ainda no século XIX, os demais centros foram implantados como sedes administrativas no século XX, sob uma política, com matizes diferenciados, de ocupação não-indígena do interior do Brasil. Anápolis, o centro mais antigo em relação às duas capitais, surge, portanto, como núcleo urbano<sup>62</sup>, ainda em um momento de esmorecida integração do então território goiano-tocantinense com os centros mais dinâmicos do país, conforme destacaram os autores Borges

---

<sup>60</sup>Esses são alguns exemplos de pesquisas ou reportagens que abordam, de forma específica ou mais geral, o eixo formado por Brasília-Anápolis-Goiânia: Urban Systems (2020), Luz (2010), Moura (2009), Arrais (2003), Haddad (2011), Cavalcanti *et al.* (2014), IBGE (2016) e Haddad, Cunha, Meneses (2021).

<sup>61</sup> Aqui fazemos referência a Santos (1977), especificamente, sobre a potencialidade das formas pretéritas de produzir novas relações e, a partir delas, emergirem novas formas. É considerando esse preceito teórico-metodológico que se assenta a perspectiva pela qual se procurou elaborar este texto.

<sup>62</sup> Para Luz (2009, p.177), dentre outras explicações, o surgimento de Anápolis tem relação com os antigos locais de parada e pouso das comitivas que realizavam o transporte de mercadorias entre o Sudeste e os núcleos mineradores goianos. Ainda conforme a autora, “[...] em meados do século XIX, em torno das paradas ou pousos, às margens de rios e córregos, surgiram edificações comerciais e moradias que, depois, transformaram-se em povoados e cidades, como no caso de Anápolis, onde o córrego das Antas é um[a] referência ao longo do processo de formação da cidade [...]”.

(1990) e Estevam (1997). Essa condição passou a ser alterada, sobretudo, a partir do início do século XX, em que Goiás se interligou com o Sudeste, via modal ferroviário – um objeto técnico que, no processo de sua implantação, ou seja, a partir da possibilidade da implantação de uma dada rota da estrada de ferro, alterou as relações sociais<sup>63</sup> nos lugares.

A técnica, nesse sentido, a maneira e os instrumentos com quais se fazem os objetos, coloca-se como importante preceito teórico-metodológico de análise da realidade, uma vez que permite empiricizar o tempo. Conforme Santos (2012, p.54), as “[...] técnicas, de um lado, dão-nos a possibilidade de empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham [...]”.

Ainda para esse autor:

Toda situação é uma construção real que admite uma construção lógica, cujo entendimento passa pela história da sua produção. O recurso à técnica deve permitir identificar e classificar os elementos que constroem tais situações. Esses elementos são dados históricos e toda técnica inclui história. Na realidade, toda técnica é história embutida.

Através dos objetos, a técnica é história no momento da sua criação e no de sua instalação e revela o encontro, em cada lugar, das condições históricas (econômicas, socioculturais, políticas, geográficas), que permitiram a chegada desses objetos e presidiram à sua operação. A técnica é tempo congelado e revela uma história. (SANTOS, 2012 [1996], p.48)

A divisão territorial do trabalho que se processa no território nacional, sob uma lógica centro-periferia, ao concentrar capital no Sudeste, subordina funções à periferia desse sistema que se integra, mesmo que marginalmente, à economia de mercado. A ferrovia, nesse sentido, objeto técnico carregado de intenções, é a forma pela qual essa integração ganha maior fluidez e que, gradualmente, ao criar formas espaciais, altera o conteúdo das relações.

Apesar de a modernização do território, por meio da implementação da ferrovia e da incorporação de formas capitalistas de produção em Goiás terem ocorrido ainda no início do século XX, os trilhos chegaram<sup>64</sup>, de fato, apenas em 1935, em Anápolis. A concretização dessa ligação redefiniu o seu espaço intraurbano e as práticas socioespaciais dos cidadãos, haja vista os melhoramentos em infraestrutura urbana e nos edifícios (públicos e particulares),

---

<sup>63</sup> A esse respeito, para Santos (2012 [1996], p.61-2): “Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem a cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, o mesmo tempo em que, também, se modificam”.

<sup>64</sup> Conforme França (1974, p.644), em 1920, foi realizada a ligação rodoviária entre Anápolis e a estação ferroviária em Roncador (170 km), já que os trilhos pararam nesta última por anos pela falta de recursos para a construção da ponte sobre o Rio Corumbá. Apesar dessa estrada, os veículos motorizados multiplicam-se, apenas, a partir de 1925 em Anápolis, assim, para a autora, as “[...] condições dos meios e vias de transporte não facilitavam a acessibilidade aos mercados, daí a lentidão com que se processou a articulação da economia agrícola goiana com a economia nacional”.

o funcionamento de novas atividades comerciais e de serviços (bancos, serviços médico-hospitalares, farmácias, café, cinema, rádio entre outras) e, de forma geral, as representações criadas em vista do processo modernizador e da ideia de progresso<sup>65</sup>, construídos pela chegada da ferrovia.

A condição de cidade ponta de trilho contribuiu para a consolidação<sup>66</sup> dos papéis regionais de Anápolis como centro de distribuição e deu suporte, conforme Luz (2009) e Haddad, Cunha e Menezes (2021), à implantação das duas capitais: Goiânia (1933) e Brasília (1960).

Polonial (2011, p.49), ao analisar a chegada dos trilhos e a consequente dinamização da economia, assevera que Anápolis, a partir desses elementos, tornou-se “[...] um pólo atrativo na região e terminou por criar uma rede de dependência, no setor de serviços, entre dezenas de municípios goianos e o município anapolino”.

Contribuíram também para que esse centro exercesse função de entreposto comercial a sua ligação rodoviária com Goiânia, a partir de 1938, e com a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), em 1944. Essas vias permitiram não só a chegada da produção agrícola em Anápolis, mas também a estocagem e a comercialização<sup>67</sup>. Em vetor oposto, as vias possibilitaram a distribuição de produtos industrializados, vindos do Sudeste pela ferrovia, cuja estocagem corroborou para a formação de um comércio atacadista, centrado em Anápolis. Essa atividade constituiu-se em um dos papéis regionais que passou a desempenhar nessa rede urbana embrionária, que tinha como hinterlândia, sobretudo, a área formada pela CANG.

A esse respeito, França advoga:

---

<sup>65</sup> A esse respeito, consultar Polonial (2011) e Vargas (2015). Apesar da ideia de progresso trazida pela ligação ferroviária, o funcionamento da ferrovia não esteve isento de problemas. Conforme França (1974, p.654), a “[...] via férrea, de bitola estreita e com composições em número reduzido, era insuficiente para a exportação dos volumes estocados. Além disso, a relativa velocidade das locomotivas, as baldeações de cargas, as retenções de vagões pela articulação com a Mogiana e os problemas de extravios e danificações de mercadorias, afetavam tanto a exportação como a importação de bens”. Ainda sobre essa questão, conforme Luz (2009), em 1976, os trilhos foram retirados da área urbana, chegando apenas até o distrito industrial da cidade. Além desses problemas, mais diretamente ligados à ferrovia, França (1974, p.653) assevera que o município não conseguiu absorver a mão de obra migrante que chegava, que se ocupava de subempregos ou se tornava desempregada, habitando, sobretudo, ao longo das principais vias de saída da cidade – sentido Goiânia e CANG.

<sup>66</sup> É importante destacar que, embora o funcionamento da ferrovia tenha representado um salto positivo na geração de divisas em Anápolis, esse centro, anteriormente, desempenhava papel de entreposto comercial entre os municípios goianos. Para Mendonça, Soares e Oliveira (2019, p.317): “A cidade de Anápolis, local para onde toda a produção das mais diversas regiões de Goiás se convergia, a fim de serem encaminhadas pela rodovia até a estação de Roncador, tinha o papel também de receptora de diversas mercadorias vindas do Sudeste para serem distribuídas para todo o estado”.

<sup>67</sup> Conforme França (1974, p.653), a comercialização da produção agrícola dinamizou o setor terciário e, em menor escala, o secundário, a partir do beneficiamento do arroz, café e algodão neste centro. Apesar do aumento da produção no secundário, a cidade tinha problemas com o fornecimento de energia elétrica, aquém da demanda necessária.

A vitalidade crescente de Anápolis deu-lhe, portanto, de 1935 a 1950 uma posição destacada no quadro geral do Estado, em consequência da sua posição numa fronteira agrícola em avanço, *desempenhando a função de centro intermediário* da articulação que se processava entre a economia agro-pastoril goiana e a economia urbano-industrial do Brasil de Sudeste. (1974, p.660, grifo nosso).

Em período anterior à ligação ferroviária com o Sudeste, conforme Ferrari (1988, p.173), a industrialização em Goiás “[...] era débil, restrita a Anápolis (charque e couro) e a Goiânia (manteiga). É, sem dúvida, o desenvolvimento da ferrovia, entre outros fatores, que vai gerar a ampliação do mercado interno em Goiás, já na primeira metade do século”. Na região Centro-Oeste, para a autora, “[...] a integração dos vários mercados regionais estava em vias de formação” (FERRARI, 1988, p.173). Anápolis e Goiânia, maiores núcleos urbanos goianos, se apropriavam dos excedentes gerados na região “Mato Grosso de Goiás”<sup>68</sup> e investiam em suas atividades urbanas.

Corrêa (2001), ao analisar a rede urbana brasileira, reafirma essa característica apontada por Ferrari, em que a articulação entre os centros urbanos era pequena no período, definindo um padrão de articulação ainda fortemente marcado por relações regionais. Além dessa questão, para o autor, as transformações que ocorreram no país, a partir da década de 1950, afetaram profundamente a sociedade brasileira e, conseqüentemente, a rede urbana, uma vez que essa é reflexo e condição daquela em sua dinâmica. Para o autor, essas “[...] transformações, contudo, foram marcadas por uma diferenciação espaço-temporal. Em outros termos, os processos que ocorreram alterando a rede urbana não se manifestaram simultaneamente em todos os lugares”.

Para França (1974, p.655-6), nesse período, a rede urbana<sup>69</sup> de Goiás expandiu-se em vista da criação de novos núcleos urbanos e da expansão dos já existentes, de modo que, em 1950, são contabilizados 77 cidades e 166 núcleos populacionais. Em 1940, havia 4 cidades com mais de 5 mil habitantes (Goiânia, Anápolis, Goiás e Ipameri); em 1950, entre as 77 sedes de municípios, 5 cidades se apresentavam no estrato entre 5 e 10 mil habitantes, enquanto Anápolis e Goiânia contavam com 18.350 e 39.871 habitantes, respectivamente.

---

<sup>68</sup> Conforme Faissol (1952, p.7-8), o Mato Grosso de Goiás “[...] é uma extensa região florestal situada na parte centro-sul do Estado de Goiás. [...] Ela começa nas proximidades da cidade de Anápolis e continua para oeste até a base da serra Dourada, na região de Córrego do Ouro; no sentido norte-sul, vai das proximidades de Goiânia até um pouco ao norte de Itapaci. Abrange parte dos municípios de Anápolis, Pirenópolis, Jaraguá, Anicuns, Goiás, Mataúna, Itaberaí e Itapaci. Os municípios de Trindade e Inhumas estão inteiramente dentro da mata. [...] A origem do nome está ligada ao tipo de vegetação e mais particularmente ao contraste que êle forma em relação ao resto da paisagem. [...] Ela constitui atualmente uma das maiores áreas agrícolas do Planalto Central, tanto pela sua extensão como pela importância e capacidade de sua produção. [...] O principal fator dêste pioneirismo foi a existência dos solos férteis com a sua cobertura florestal que lhe dá a unidade física; êle lhe dá a unidade econômica”.

<sup>69</sup> Segundo Cardoso (2000, p.202), a densidade demográfica em Goiás, em 1950, era de 1,95 hab/km<sup>2</sup>.

Para Cardoso (1988, p.209):

Goiânia e Anápolis além de deterem o maior contingente populacional urbano da região, já desempenhavam importante papel para uma ampla área vizinha. É preciso salientar que Anápolis não constituía somente um entreposto para o ‘Mato Grosso’ de Goiás, mas sim para uma ampla área que estendia para o norte até além de Uruaçu, para leste até Formosa e para oeste até o Araguaia. Goiânia, por sua vez, gozava de situação mais favorável em relação ao sul e sudoeste do estado, daí manter maiores relações com estas regiões.

No que se refere à concentração econômica no eixo formado por Goiânia e Anápolis, para Estevam, até 1950, Anápolis “[...] desempenhara papel hegemônico – em virtude do transporte ferroviário – no beneficiamento e comércio de cereais [...]”. A partir da década de 1950, “[...] Goiânia despontou valendo-se do transporte rodoviário e consolidou forte intercâmbio de mercadorias diretamente com o Sudeste do país” (1997, p.166).

Nesse sentido, assim como houve o reposicionamento da concentração econômica no então eixo Goiânia-Anápolis, houve, também, uma redefinição da centralidade que foi se consolidando pela integração territorial via modal rodoviário (em detrimento do ferroviário) e pela ampliação da oferta de produtos que favoreceu Goiânia, sede político-administrativa estadual. Assim, como poderá ser percebido, a partir de então, Anápolis teve sua área de influência reduzida<sup>70</sup> e, ao longo do tempo, essa característica se reforçou pela concentração da população (e de capital) nas duas capitais, a goiana e a federal.

A esse respeito, para Mendonça, Soares e Oliveira, a

[...] mudança da capital do Estado de Goiás já estava sendo cogitada há muito. Nos anos 30 e 40, esta mudança foi então orquestrada pelo interventor do Estado, Pedro Ludovico Teixeira, e nesta década foi construída a nova capital do Estado, a cidade de Goiânia. Porém, *a criação de uma nova capital para o Estado de Goiás vem anular sobremaneira a importância e o crescimento populacional e econômico da cidade de Anápolis.*

[...]

Não obstante a criação de Goiânia, o então Presidente da República, Juscelino Kubitschek, em 1956, dá início à construção de Brasília, a capital federal. A transferência da capital brasileira para o centro-oeste alteraria ainda mais o papel da cidade Anápolis, em relação ao Estado de Goiás, já que Anápolis localiza-se a 157 km de Brasília, e apenas a 54 km de Goiânia, capital do Estado de Goiás. (2019, p.317, destaque nosso).

Ainda sobre os efeitos da construção de Brasília, segundo Cardoso (1988, p.200):

[...] A interiorização ‘da’ capital e ‘do’ capital desenhou novos rumos para as grandes extensões do Brasil Central. No que toca ao quadro urbano do Centro-Oeste, a presença de Brasília proporcionou grande desenvolvimento,

---

<sup>70</sup> Para a leitura acerca do dinamismo econômico que Anápolis vivenciou, ainda na primeira metade do século XX, ver França (1974), Borges (1990), Polonial (1995), Luz (2009), Cunha (2009) e Vargas (2015).

principalmente através do novo Plano Rodoviário Nacional, que faria da nova capital o seu novo centro de irradiação, papel antes desempenhado pelo Rio de Janeiro. Ao procurar atingi-la, as novas estradas, ou as antigas, remodeladas, passaram a beneficiar numerosas cidades e vilas, quer por servi-las diretamente, quer indiretamente, atravessando regiões próximas.

Como poderá ser percebido, ainda nesta seção, embora tenha havido de fato essa redução da área de influência de Anápolis, em razão de sua situação geográfica ter sido substancialmente alterada pela implantação das duas capitais, isso não implica dizer que o centro urbano não tenha sido favorecido. Dessa forma, a perspectiva de que as duas capitais trouxeram nulidade ao ritmo de crescimento anapolino deve ser observada com cuidado, considerando as novas articulações que foram possíveis de serem realizadas entre Anápolis e aqueles mais dinâmicos, cuja centralidade foi consolidada, sobretudo, pelo processo de metropolização<sup>71</sup> que ocorreu tanto em Goiás como no Distrito Federal.

Para Corrêa (2012, p.214):

Os novos processos que provocam novas funções e interações inibem, em maior ou menor grau, o caráter de condição de reprodução que caracteriza uma rede urbana dotada de relativa estabilidade. As alterações na rede urbana derivam de um embate entre antigas e novas funções e interações. Da tensão criada surge uma nova rede urbana, na qual as formas do passado sobrevivem como resíduos, que desaparecem ou são refuncionalizadas.

A esse respeito, é válido destacar que, conforme Estevam (1997, p.104-5), em 1951, no momento em que o ramal ferroviário chega a Goiânia, Anápolis perde o monopólio regional sobre o comércio realizado por meio da ferrovia. Ainda, segundo esse autor, como Anápolis já havia consolidado uma rede de relações comerciais com o centro-norte do estado, mesmo com a perda do monopólio, permaneceu exercendo o papel de centro de distribuição, sobretudo, no que se refere ao comércio atacadista cuja função era a de complementaridade a Goiânia – que concentrava transações do comércio varejista.

Nesses termos, a primeira alteração na hierarquia entre os centros da rede urbana, do então território goiano-tocantinense, destacada por Mendonça, Soares e Oliveira (2019), não foi registrada pelos levantamentos do IBGE, pois eles são posteriores a essa alteração. A capital goiana, dessa forma, foi apresentada, desde a primeira publicação a respeito da rede urbana, como um dos centros cabeça de rede. O recorte temporal desta “reconstituição”<sup>72</sup>,

<sup>71</sup> A respeito, consultar Arrais (2003, 2016).

<sup>72</sup> Para Corrêa (2012, p.203), os estudos em relação à rede urbana podem ser de dois tipos: sincrônico e diacrônico. A proposta diacrônica, que envolve a “[...] a gênese e a evolução dos centros e suas articulações”, pareceu mais apropriada para os propósitos desta seção do trabalho. Ainda para este autor, a “[...] análise numa perspectiva diacrônica, envolvendo particularmente aqueles momentos privilegiados da história, que são os momentos de ruptura social, expressos, entre outros aspectos, pelas transformações tecnológicas [...]” (CORRÊA, 2000, p.122). Em perspectiva semelhante, para Bessa (2010, p.37), “[...] as análises diacrônicas,

nesse sentido, tem início em 1966, ano dos levantamentos da *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas* (IBGE, 1972), e se encerra com a publicação da Região de Influência das Cidades 2018 (IBGE, 2020).

Tomando a década de 1960 como referencial, na Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas (IBGE, 1972), os centros foram classificados em quatro níveis: cabeças de redes urbanas (nível 1), centros regionais (nível 2), centros sub-regionais (nível 3) e centros locais (nível 4). Goiânia, apesar do pequeno período de implantação (apenas 33 anos), aparece no estrato 1d, centro macrorregional. No período em análise, abrangia uma extensa área de influência<sup>73</sup> e vinculava 41 centros diretamente, dentre os quais 2 eram centros regionais, 8 eram centros sub-regionais e 31 eram centros locais.

Com relação à centralidade exercida pelo centro macrorregional goiano, Cardoso (1988, p.213) salienta que

Goiânia destacava-se por sua suficiência no atendimento à população de sua área de influência, no que respeitava ao comércio de varejo comum e especializado, aos serviços médico-hospitalares e aos serviços educacionais. Na verdade, Goiânia constituía um núcleo fortemente centralizador da população e dos equipamentos de distribuição de bens e serviços (à guisa de exemplo, concentrava, em 1970, 54,33% do número de leitos do Estado de Goiás).

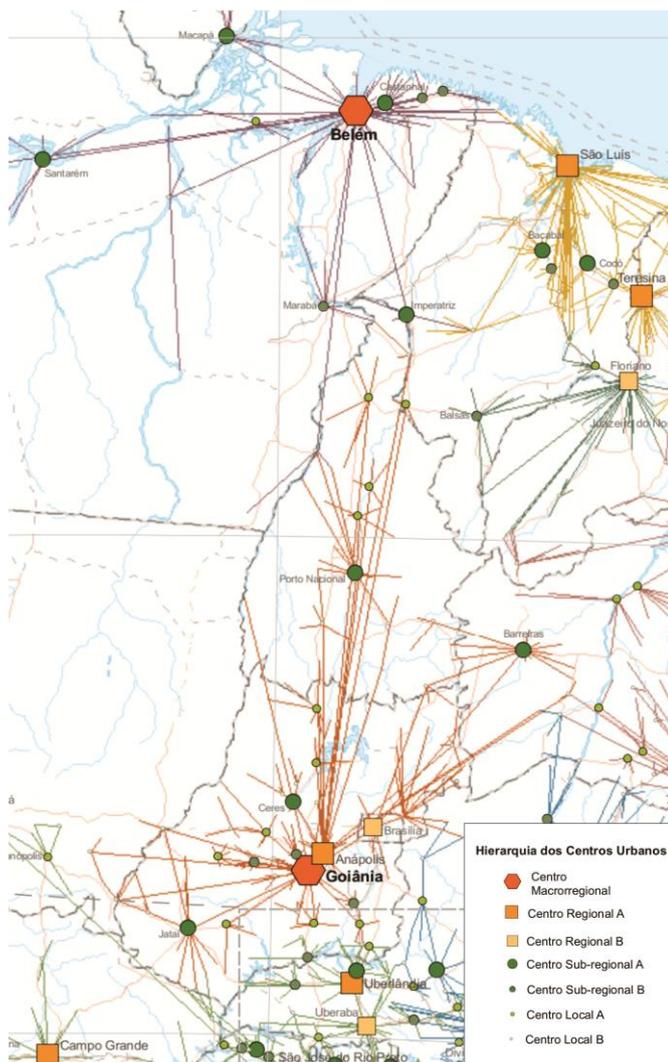
Anápolis e Brasília, “subordinados” por aquele centro macrorregional, foram classificados como centros regionais “2a” e “2b”, respectivamente – como pode ser observado na Figura 24.

---

além de revelarem a dimensão dos processos gerais que engendram a situação geográfica no todo e na diversidade de suas expressões particulares, mostram os momentos de ruptura com a estabilidade e, conseqüentemente, os movimentos de mudança da rede urbana, revelando o seu caráter variante”. Santos (2012 [1996], p. 264), por sua vez, assevera que diacronia e sincronia, “[...] vistas através do espaço geográfico são, exclusivamente, duas faces de um mesmo fenômeno, ou ainda melhor, duas formas de perceber um movimento unitário”. Essa perspectiva traz um compromisso, nem sempre fácil, de se combinar as continuidades e as descontinuidades espaciais e temporais, questão que vem sendo desenvolvida por Sposito (2018a, p.312-3), que chama a atenção, especificamente sobre os estudos da rede urbana, para a combinação de sincronias e diacronias.

<sup>73</sup> Sua área de influência correspondia a 920.941 quilômetros quadrados, população de 3.226.501 habitantes e densidade demográfica de 3,5 habitantes/km<sup>2</sup> (IBGE, 1972).

Figura 24 - Goiânia/GO: região de influência (1966)<sup>74</sup>



Fonte: IBGE (2008)

Conforme IBGE (1972, p.23), Brasília se destacava por ser a capital federal e por ter um equipado setor terciário; Anápolis, por sua vez, um “[...] importante centro comercial no planalto, destaca-se, principalmente, na comercialização da produção agrícola regional e seu beneficiamento primário [...]”, sendo que 41,9% de seus relacionamentos eram fluxos agrícolas.

A área de influência de Anápolis<sup>75</sup> se projetou, sobretudo, para o norte<sup>76</sup> – para uma área que, tradicionalmente, serviu, para este centro, de entreposto comercial; com isso, havia

<sup>74</sup> Esse estudo, elaborado pelo IBGE, não contou com o mapeamento das ligações entre os centros urbanos, apenas apresentou uma matriz em que a hierarquia da rede urbana foi montada. A ilustração que compõe este trabalho foi elaborada pela REGIC de 2007, por esse motivo citamos IBGE (2008).

<sup>75</sup> Conforme Guimarães (1977), a área de influência de Anápolis era de 392.460 km<sup>2</sup>, servindo a uma população de 1.110.072 habitantes.

menos vinculações com o sul, porção do estado de Goiás que tinha em Uberlândia a articulação com o Sudeste; gradualmente, essa função passou a ser desempenhada pela capital, Goiânia. Anápolis articulava 90 centros, direta ou indiretamente, dos quais se destacavam: 2 centros sub-regionais (Ceres–GO e Porto Nacional–GO, nível 3a) e 5 centros locais (Araguaína–GO, Carolina–MA, Pedro Afonso–GO, Porangatu–GO e Uruaçu–GO, nível 4a).

Conforme o Censo de 1970 (IBGE, 1970), a população urbana de Goiânia era de 363.006 habitantes, a de Anápolis e Brasília eram, respectivamente, 90.747 e 516.007<sup>77</sup> habitantes (ver Tabela 3). No Centro-Oeste, dos 5 maiores centros (Brasília, Goiânia, Campo Grande, Anápolis e Cuiabá), dois deles não eram capitais, no entanto, constituíam-se, conforme Cardoso (1988), como capitais econômicas.

**Tabela 3 - Anápolis/GO, Brasília/DF e Goiânia/GO (1960-2010): Taxa de crescimento anual da população urbana**

Ano	Anápolis		Goiânia		Brasília	
	População Urbana	% a.a.	População Urbana	% a.a.	População Urbana	% a.a.
1960	48.847	-	132.577	-	139.796	-
1970	90.747	6,39	363.006	10,60	516.007	13,95
1980	163.096	6,04	703.640	6,84	1.138.994	8,24
1991	226.925	3,05	913.485	2,64	1.515.889	2,90
2000	280.164	2,37	1.085.806	1,74	1.961.499	2,61
2010	328.755	1,61	1.297.154	1,79	2.481.272	2,38

Fonte: Censo Demográfico (IBGE, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010)  
Org.: Autor, 2021

Os anos entre 1960 e 1970, marcam um período em que Goiânia (10,60%) e Brasília (13,95%) apresentam maiores taxas de crescimento anuais da população urbana<sup>78</sup> o que, em números absolutos, representou a ampliação da população em 2,7 e 3,7 vezes,

<sup>76</sup> É relevante destacar que nessa área foi implantada, em 1941, a Colônia Agrícola de Goiás (CANG), uma das frentes que compunha a política federal de interiorização da ocupação do país. Além desse elemento, a abertura da rodovia Belém-Brasília possibilitou o surgimento de novos centros urbanos que foram ligados a Anápolis por essa via.

<sup>77</sup> Mais recentemente, o IBGE tem tratado a população de Brasília como sendo a população do Distrito Federal, haja vista que não há, naquela porção territorial, a divisão político-administrativa “município”. No entanto, nas publicações que estão sendo citadas neste trabalho (IBGE, 1972 e 1987; KELLER; MAGNANINI, 1977; e GUIMARÃES, 1977), a população das cidades satélites são contabilizadas de forma separada. Isso implica dizer que em 1970, por exemplo, Brasília possuía 271.570 habitantes e não 516.007, como figura na Tabela 3.

<sup>78</sup> É importante destacar que o incremento da população urbana no Centro-Oeste não se deu apenas a partir dos fluxos de migração campo-cidade, haja vista que essa era uma região que apresentava densidade demográfica expressivamente menor, se comparada à do NE, SE e S, que detinham participação mais significativa no quantitativo populacional brasileiro. Nesse sentido, conforme Keller e Magnanini (1977), as migrações entre as regiões têm papel importante, sobretudo, em relação a Brasília, uma cidade nova, cravada no planalto central.

respectivamente. Anápolis, por sua vez, no mesmo período, apresentou crescimento inferior ao das capitais (6,39%), mas, mesmo assim, elevado, se comparado aos ritmos mais recentes.

Apesar da superioridade relativa ao tamanho demográfico de Brasília, esse centro ocupou posição inferior a Anápolis e a Goiânia no que se refere à centralidade, conforme IBGE (1972). Embora a oferta de produtos e serviços em Brasília tenha surgido para atender às demandas mais imediatas da população da capital federal, a sua implantação e a sua integração rodoviária com outras partes do país reverberaram tanto em Anápolis como em Goiânia, que também cresceram em decorrência dos movimentos migratórios em direção ao Distrito Federal e da ampliação da fluidez material que se processa pela integração do território nacional.

Nesses termos, para IPEA/IBGE/UNICAMP:

Outro importante papel de Brasília, desde sua construção, é o estímulo aos dois principais núcleos goianos. Anápolis, principal entreposto atacadista do estado até os anos 50, foi o núcleo goiano que, pela proximidade com a nova capital, capitalizou o surto de desenvolvimento por ela suscitado, *passando a exercer algumas funções estratégicas de apoio*. Goiânia, por sua vez, carregando o trunfo de ser a sede administrativa do estado, consolidou-se como o mais importante núcleo regional do Centro-Oeste, reduzindo as vantagens da vizinha Anápolis. (2001, p.323, destaque nosso).

As mudanças processadas no território, a que se vinculam mais diretamente os processos migratórios inter-regionais, devem ser vistas em conjunto com o processo de urbanização que, em Goiás, conforme Estevam (1997, p.161), “[...] ao se verificar esta explosão urbana exigiu diversificação das atividades econômicas para acomodação e sustento dos fluxos migratórios”. Nesse sentido, os setores secundário e terciários passam a ser incrementados em detrimento do primário.

Tomando o estado de Goiás como referência, em 1940 essa unidade da federação tinha 9,8% do total da população economicamente ativa, vinculada ao setor terciário. Em 1970, 60,5% de sua população economicamente ativa ainda desempenhava funções ligadas ao setor primário, mas é interessante perceber que o chamado setor terciário amplia a sua participação, chegando a 30,6% (KELLER; MAGNANINI, 1977). Para as autoras, nessa perspectiva, foi, sem dúvida, “[...] a influência de Brasília, ao reforçar a centralidade de Goiânia e Anápolis, o fator principal do crescimento das funções terciárias, sobretudo comerciais no Estado.” (KELLER; MAGNANINI, 1977, p.132).

Ao analisar a evolução da urbanização no Centro-Oeste, entre os anos de 1940 e 1970, Guimarães (1977, p.329) assevera que “[...] ela resultou do surgimento de novos núcleos urbanos e da maior concentração da população em alguns poucos centros [...]”,

passando de uma configuração tipo *rank-size* (ordem-tamanho) para uma aproximação do que seria o tipo *city primaz*, ou seja, uma configuração em que há a concentração de população em poucos núcleos e esses, por sua vez, subordinam várias pequenas cidades sem que haja, no sistema urbano, número expressivo de centros intermediários.

Anápolis, mais especificamente, pelos papéis consolidados anteriormente e pelo processo de implantação das capitais, vai se articulando aos centros maiores e tendo os seus papéis regionais redefinidos, principalmente, a partir dos seguintes fatores:

- a) consolidação dos seus papéis como centro de distribuição/logístico, a partir do entroncamento em seu território de importantes rodovias, em especial, a BR 060 (que liga Goiânia a Brasília) e a BR 153<sup>79</sup>, que cortou o território goiano-tocantinense e permitiu acesso ao estado do Pará (ao norte) e ao estado de Minas Gerais (ao sul);
- b) implantação da Base Aérea de Anápolis (BAAN), em 1972, cujo objetivo era a proteção do espaço aéreo da capital federal e, de modo mais amplo, conforme a Força Aérea Brasileira, a soberania de forma exclusiva do espaço aéreo nacional;
- c) implantação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), em 1976, o primeiro do Centro-Oeste, que tinha como projeto, conforme Cunha (2009), a especialização na transformação de matéria-prima de origem agropecuária e a produção de alimentos para abastecer a capital federal.

Estabeleceu-se, nesse sentido, um conjunto de ações que não corrobora para a narrativa de que Anápolis foi negativamente impactada pela implantação das capitais. Isso porque, contrariamente ao narrado, esse centro foi sendo, a partir de tais ações, beneficiado pelos investimentos públicos e pelo papel de gestão das capitais. Papel que, ao mesmo tempo em que impunha um reordenamento hierárquico nas relações na rede urbana regional, possibilitou que Anápolis se especializasse e exercesse funções complementares às capitais.

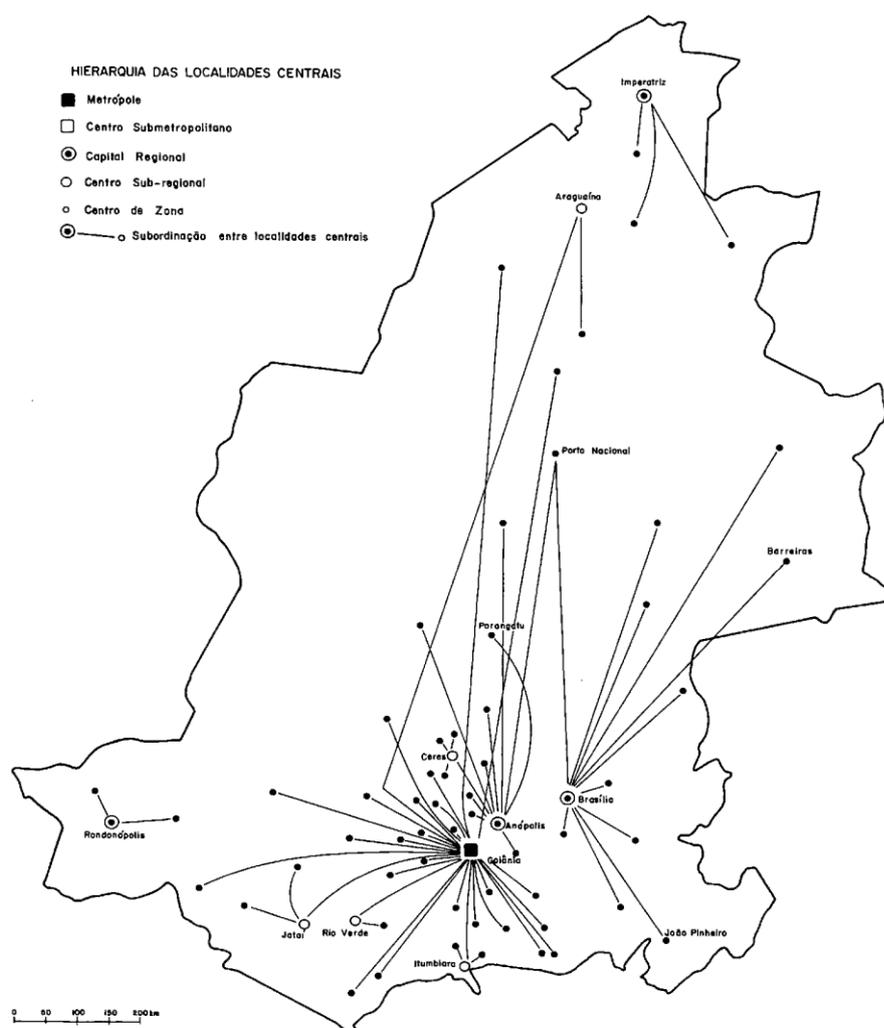
Tomando o Censo de 1980 (IBGE, 1980) como base, Anápolis, Goiânia e Brasília registraram, respetivamente, 163.096, 703.640 e 1.138.994 habitantes. Embora esses centros tenham apresentado crescimento da população no período de 1970-1980, as taxas de crescimento anual diminuíram em relação ao período anterior – Anápolis, Goiânia e Brasília cresceram 6,04%, 6,84% e 8,24% ao ano, respectivamente.

---

<sup>79</sup> Para Cardoso (1988, p. 200): “Com a construção da Belém-Brasília surgem modificações, modificações estas consubstanciadas não só na intensificação do fluxo ao longo da estrada, mas também na inversão do próprio sentido do fluxo: se antes direcionava-se para o norte, agora, com a Belém-Brasília, volta-se para o sul do Estado e, indiretamente, para o Centro-Sul do País. Goiânia e Anápolis (indiretamente Goiânia) capturaram significativamente a área do norte de Goiás [...]”.

Na REGIC, publicada em 1987, Goiânia permaneceu como um dos 11 principais centros de comando da rede urbana, sua área de influência abrangia as unidades da federação de MT, MA, PI, BA, MG e o Distrito Federal (como pode ser observado na Figura 25).

**Figura 25 - Goiânia/GO: região de influência (1978)**



Fonte: REGIC, 1987

Cardoso (1988, p.227), a respeito dos papéis da capital goiana, salienta que

Goiânia, não possuindo uma indústria capaz de satisfazer às suas demandas e da sua região de influência, necessita importar produtos industrializados do núcleo econômico, principalmente São Paulo, patenteando-se uma dependência da metrópole regional, Goiânia, à metrópole nacional, São Paulo. A estrutura do seu parque industrial se caracteriza pela predominância das indústrias transformadoras de matéria-prima abundante no Estado, de baixa produtividade e de tecnologia primária. Esta faceta do quadro industrial de *Goiânia é uma espécie de réplica do que acontece com o Estado de Goiás que assume, no conjunto da Nação, uma posição dependente e essencialmente complementar.* (Destaque nosso).

A pequena participação do setor secundário na estrutura econômica de Goiânia é reforçada a partir dos dados da população empregada e da receita gerada, que estão concentradas nas atividades comerciais e de serviços, conforme pode ser observado na Tabela 4.

**Tabela 4 - Goiânia/GO e Anápolis/GO: Estrutura econômica dos municípios (1980)**

Estrutura econômica			Unidades administrativas	
			Goiânia	Anápolis
Atividades terciárias	Pessoas empregadas	Total	55.572	9.382
		Comércio	29.320	5.921
		Serviços	27.251	3.461
	Valor da receita	Total (Cr\$ 1.000)	96.769.083	18.756.029
		Comércio (Cr\$ 1.000)	86.559.923	17.649.255
		Serviços (Cr\$ 1.000)	10.209.160	1.106.774
Atividade secundária	Indústria	Pessoas empregadas	15.652	8.612
		Valor de produção (Cr\$ 1.000)	23.328.912	15.042.616

Fonte: Cardoso (1988)

As pessoas empregadas em Goiânia, nas atividades comerciais e de serviços, superam as empregadas na indústria, em mais de três vezes; já a receita gerada é superior em mais de quatro vezes. A Tabela 4 também traz dados acerca de Anápolis que, apesar de seu tamanho demográfico ser inferior ao de Goiânia, proporcionalmente, apresentou, no que se refere à receita e ao número de pessoas empregadas, forma mais equalitária do que a verificada na capital – nesse centro regional, o setor das atividades comerciais e de serviços emprega mais pessoas do que o da indústria em apenas 1,08 vezes, já a diferença da receita gerada pelas atividades comerciais e de serviços foi de apenas 1,25 vezes. Nesse sentido, delineiam-se, no ano de 1980, características distintas para esses dois centros goianos que, mais recentemente, fez do DAIA o principal distrito industrial de Goiás.

Tomando a década de 1980 como referência, segundo Cunha (2009, p.205), Anápolis,

ao assumiu uma nova e importante função regional, tornou-se o centro industrial do estado. Desde então o município começou a apresentar mudanças na sua estrutura econômica, tanto que no fim da década de 1980, o setor secundário liderava a arrecadação de ICMS e era também o setor que mais contribuía na composição do PIB do município.

Ainda em relação à REGIC, publicada em 1987 (IBGE, 1987), dentre as capitais regionais<sup>80</sup>, articuladas por Goiânia, estão Anápolis e Brasília – que se equipara, neste levantamento, à posição hierárquica da capital regional goiana<sup>81</sup>. No caso de Brasília, além do expressivo fluxo migratório que atraiu, alavancou o incremento populacional em várias cidades goianas, por exemplo, as do entorno do Distrito Federal, as de Anápolis e Goiânia. Registre-se que Brasília, embora tenha ficado no mesmo estrato da hierarquia urbana de Anápolis, passa a ter ascensão, sobretudo, pelas funções que exercia/exerce, como sede político-administrativa nacional, e pela oferta de serviços de elevado alcance, uma vez que centraliza a gestão pública<sup>82</sup>.

A esse respeito, para Cardoso (1988, p.233), o “[...] fato de ser o centro do poder de decisão da Nação a coloca em uma posição ímpar no cenário nacional, o que facilmente pode ser constatado através de suas ligações aéreo-domésticas<sup>83</sup> [...]” ou, ainda, pelas atividades comerciais localizadas “[...] no Plano Piloto, que com seus shoppings, seus hotéis, seus restaurantes, nada fica a dever à metrópole paulistana” (CARDOSO, 1988, p.234). Essa questão reforça a ideia de que esse centro, em especial no Plano Piloto, concentra altos salários do serviço público federal e, como consequência, possui a oferta de produtos e serviços direcionados para os estratos de maior renda.

Anápolis<sup>84</sup>, por sua vez, apresentou área de influência inferior ao levantamento anterior, articulou 65 centros (direta ou indiretamente), dos quais destacam-se Ceres (GO), como um Centro Sub-regional, que articulava mais 3 Centros de zona – Itapaci (GO), Rubiataba (GO) e Uruana (GO); e 12 Centros de zona, a saber: Silvânia (GO), Petrolina de Goiás (GO), Jaraguá (GO), Goianésia (GO), Porto Nacional (GO), Gurupi (GO), São Miguel do Araguaia (GO), Porangatu (GO) e Uruaçu (GO). A tendência de diminuição da área sob a influência de Anápolis já se delineou nessa publicação – o que será reforçado nas posteriores

---

<sup>80</sup> Além de Anápolis e Brasília, Imperatriz (MA) e Rondonópolis (MT) também foram classificadas como capitais regionais vinculadas a Goiânia.

<sup>81</sup> Vale destacar que, em 1980, conforme IBGE (1980), o Distrito Federal (1.138.994 habitantes) superava Goiânia (703.640 habitantes) e Anápolis (163.096 habitantes) em tamanho demográfico, no entanto, Brasília permaneceu subordinada à Goiânia e ocupou a mesma posição que Anápolis na REGIC publicada em 1987 (IBGE, 1987). Vale destacar, ainda, que Brasília, região administrativa em que são considerados o Plano Piloto, Guará e o Núcleo Bandeirante teve 411.305 habitantes, além dessa região administrativa, foi expressiva a população de Taguatinga, que totalizou 473 361 habitantes.

<sup>82</sup> Como poderá ser observado, mais recentemente (IBGE, 2008, 2020), a gestão do território, seja ela do setor público, seja do setor privado, adquire relevância na elaboração da REGIC, o que contribuiu para Brasília ocupar posição de destaque nacional em relação à hierarquia urbana.

<sup>83</sup> Conforme a autora, em 1984, o número de passageiros embarcados e desembarcados alcançou um total de 1.818.806.

<sup>84</sup> É válido mencionar que Anápolis, neste levantamento, subordinou centros de todos os níveis hierárquicos inferiores, o que demonstra que sua rede urbana estava bem estruturada.

–, em que boa parte dos centros ao norte, que se articulavam a ele, passaram a ser articulados diretamente por Goiânia.

Ainda a respeito de Goiânia, vale sublinhar que, em 1980, houve a primeira menção em legislação sobre o processo de metropolização pelo qual o território goiano passou. Foi por meio da Lei Estadual Nº 8.956 que se criou o Aglomerado Urbano de Goiânia, composto por vários municípios limítrofes à capital, cuja sede de um deles já apresentava continuidade territorial urbana – o caso de Aparecida de Goiânia<sup>85</sup>. Cumpre sublinhar também que Anápolis não foi incluída nessa delimitação, mesmo consideradas as reformulações mais recentes pela chamada Região Metropolitana de Goiânia (RMG).

Para Cardoso (1988, p.215), com a intensificação do processo de urbanização<sup>86</sup> no Centro-Oeste, na década de 1980, essa região passa a apresentar dois movimentos contraditórios: o da interiorização e o da concentração urbana que, segundo a autora, naquele momento histórico, eram complementares. Nesse sentido, essa análise reforça a característica apontada por Guimarães (1977), na década de 1970, acerca da concentração da população em poucos núcleos urbanos.

Diferentemente da REGIC publicada em 1987, a de 2000 trouxe 8 níveis de centralidade<sup>87</sup> (máximo, muito forte, forte, forte para médio, médio, médio para fraco, fraco e muito fraco), diferenciando-se das classificações anteriores. Segundo os autores, a proposta se deu para que houvesse adequação da classificação à então realidade nacional.

Goiânia (Figura 26) se manteve na condição de um dos centros cabeças de rede e Brasília (Figura 26), apesar de estar em um nível de centralidade inferior (“muito forte”), em relação à metrópole goiana, foi considerado também como um dos principais centros da rede urbana.

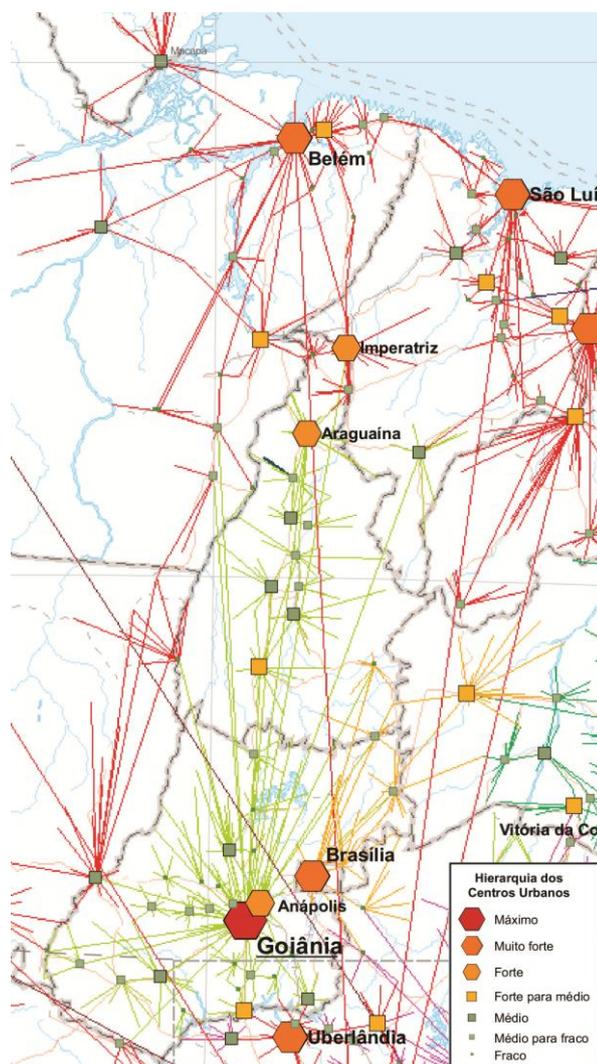
---

<sup>85</sup> Atualmente este município possui o 2º maior tamanho demográfico entre os municípios goianos.

<sup>86</sup> Para fins de contextualização, conforme Cardoso (1988), em 1970, 48,25% da população vivia em áreas urbanas e, na década de 1980, esse percentual subiu para 63,65% da população. Em termos absolutos, esse incremento foi de 2.677.218 habitantes.

<sup>87</sup> No sentido de dar correspondência à nomenclatura já consolidada na literatura sobre rede urbana, a obra procurou fazer equivalências para os níveis de centralidade: máximo = metropolitano, muito forte = predominantemente submetropolitano, forte = predominantemente de capital regional, forte para médio = predominantemente de centro sub-regional, médio = tendendo a centro sub-regional, médio para fraco = predominantemente de centro de zona (ou centro local), fraco = tendendo a centro de zona (ou centro local) e muito fraco = municípios subordinados.

Figura 26 - Goiânia/GO e Brasília/DF: rede de lugares centrais e área de atuação (1993)



Fonte: IBGE (2008)

A respeito de Brasília, conforme a REGIC publicada em 2000 (IBGE, 2000, p.28),

seu papel político-administrativo, como Capital Federal, por representar, de forma inequívoca, um centro de poder e decisão, [...] mesmo aqui classificada como de centralidade *Muito Forte*, foi considerada com um destaque similar àsquelas outras cidades denominadas *cabeças-de-rede*. (destaques no original).

Quando comparadas as áreas de influência, é perceptível que Goiânia articulava uma área mais ampla do que Brasília – que tinha, principalmente, no sentido nordeste e sudeste a maior parte das vinculações com centros “subordinados” dos estados de Tocantins, Bahia, Goiás e Minas Gerais. Goiânia tinha uma área de influência que abrangia os estados da Bahia, do Maranhão, de Mato Grosso, de Tocantins e do Pará.

Anápolis, por sua vez, “subordinada” a Goiânia, estava no estrato de centralidade “forte”, vinculava diretamente 22 centros urbanos<sup>88</sup>, dentre eles, destacou-se Ceres, que foi classificado com o nível de centralidade “médio” e que “subordinava” 24 outros centros. Quando considerados os vínculos diretos e indiretos, Anápolis “subordinava” 47 centros, ou seja, teve sua área de influência mais uma vez reduzida, se comparada com as vinculações de levantamentos anteriores: 90 (IBGE, 1972), em 1966, e 65 (IBGE, 1987), em 1978.

Segundo o Censo de 1991 (IBGE, 1991), Anápolis, Goiânia e Brasília contabilizaram 226.925, 913.485 e 1.515.889 habitantes, respectivamente. Para o período de 1980 a 1991, a taxa anual de crescimento da população urbana, no geral, foi reduzida, mais acentuadamente em Goiânia (2,64%) e em Brasília (2,90%) do que em Anápolis (3,05%). É também nessa década, no final dela (1998), que a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) foi criada. O Aglomerado Urbano de Goiânia, por seu turno, passa a se denominar, conforme alteração em lei, em 1999, Região Metropolitana de Goiânia (RMG).

Na publicação *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*<sup>89</sup>, Brasília foi considerada uma Metrópole Nacional, embora fossem reduzidos, conforme indica o próprio documento, os seus papéis nos setores primário e secundário.

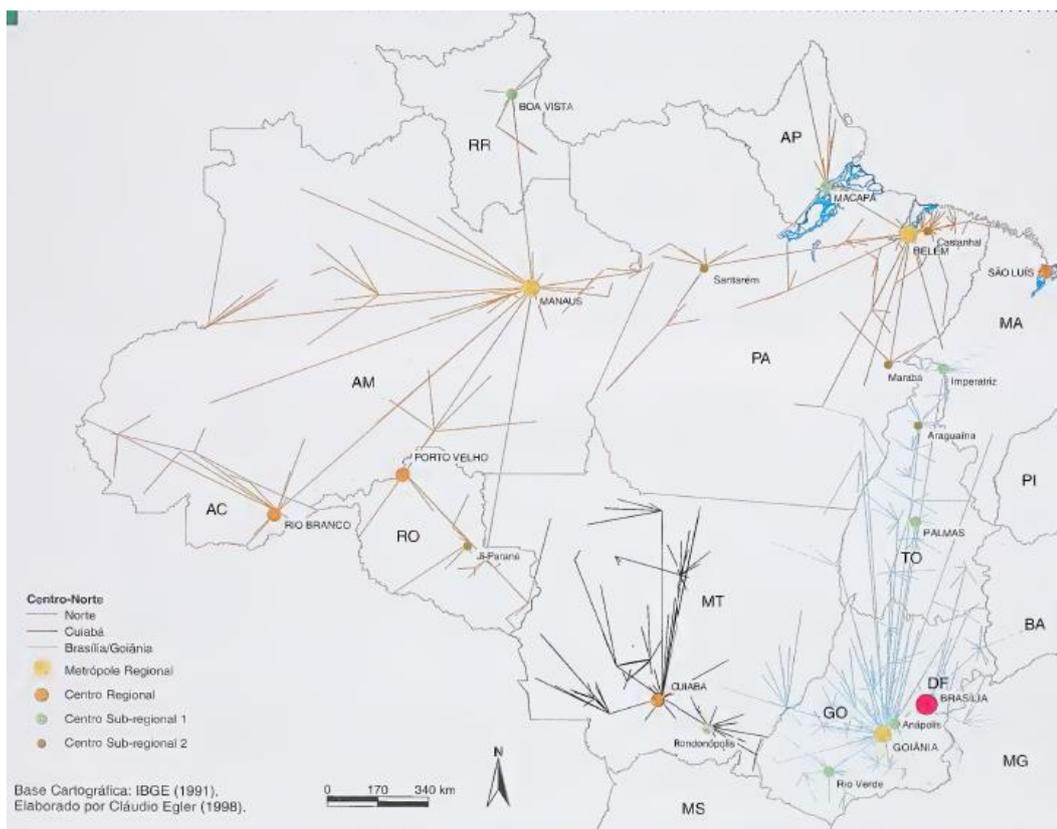
Goiânia e Anápolis foram classificadas, respectivamente, como Metrópole Regional e Centro Sub-regional 1 (ver Figura 27).

---

<sup>88</sup> São eles: Abadiânia, Alexânia, Bonfinópolis, Campinaçu (Porangatu), Cavalcante (Brasília), Ceres, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Goianápolis, Goianésia, Jaraguá, Leopoldo de Bulhões, Minaçu, Nerópolis, Ouro Verde de Goiás, Petrolina de Goiás (Inhumas), Pirenópolis, São Francisco de Goiás, São Miguel do Passa Quatro, Silvânia, Terezópolis de Goiás, Vianópolis.

<sup>89</sup> Para uma crítica a respeito dessa obra, ver Souza (2002), que questionou tanto os critérios metodológicos como as classificações hierárquicas, publicadas na obra.

Figura 27 - Centro-norte do Brasil (1998): Sistema Urbano



Fonte: IPEA, IBGE, UNICAMP (2001)

Ainda conforme o documento,

Anápolis, embora esteja na área de influência de Goiânia, constitui-se em núcleo independente, tratando-se de um centro regional que, por sua vez, polariza as cidades de Goianópolis, Damolândia, Nova Veneza e Ouro Verde de Goiás. Embora pressionado entre duas grandes aglomerações, o que compromete seu potencial de expansão futura, dada a função de grande mercado exercida pelo Distrito Federal, Anápolis, pela sua posição geográfica e pelo seu papel histórico, *ainda absorve relevantes estímulos econômicos na divisão territorial do trabalho no eixo Goiânia-Brasília*. (IPEA, IBGE, UNICAMP, 2001, p.321, destaque nosso).

Apesar de a área de influência de Anápolis ter sido reduzida, é inegável que seus papéis foram ampliados, a partir dos incentivos às atividades do setor secundário, que contribuíram para que esse município ocupasse posição de destaque, em comparação a outros municípios do Centro-Oeste, relativamente à produção de riquezas (e à produção de contradições e de pobreza também). Se a “agro” e a “alimentícia” foram as funções elementares estabelecidas no projeto do DAIA, a atividade farmoquímica, a partir da década de 1990, criou as condições de especialização funcional. Isso ocorreu porque se implantou no

distrito uma cadeia produtiva relacionada à indústria farmacêutica, em especial aquela voltada à produção de genéricos<sup>90</sup>.

Na REGIC de 2007, há mudanças no sentido de ampliação de conceito e de metodologia no que se refere à elaboração da rede de cidades, pois, conforme a publicação, na última década (entre os anos de 1997 a 2007), “[...] a introdução de novas tecnologias e alterações nas redes técnicas, o aprofundamento da globalização da economia brasileira e o avanço da fronteira de ocupação imprimiram modificações marcantes no território [...]” (IBGE, 2008, p.9). Essa mudança teórico-metodológica que orienta os levantamentos da REGIC, por assim dizer, embora permaneça tendo como produto uma rede de cidades estruturada a partir da lógica hierárquica, procurou incorporar preceitos de relações não-hierárquicas em sua formulação teórica, uma vez que as mudanças socioespaciais que se processavam, já naquele momento, apontavam para uma complexificação das interações espaciais entre centros urbanos.

O documento, nesse sentido, ao chamar atenção para a complexificação das redes e das interações espaciais, a partir de Offner (2000), assevera que naquele momento conviviam “[...] dois tipos de sistema urbano – o sistema de localidades centrais, com regiões formadas no entorno dos centros, e o sistema reticular, em que a cidade funciona como nó de uma rede mundial [...]”. Já, a partir de Corrêa (1996), considerando que a realidade brasileira era marcada pela desigualdade e pelo acesso diferenciado a bens e produtos, o documento salienta que a rede urbana se divide “[...] entre uma arquitetura clássica desenhada pelos fluxos materiais – muitas vezes limitada aos níveis hierárquicos mais elementares para parcela significativa da população [...] – e os pontos inseridos nas redes globais, mais dinâmicos economicamente”. Por fim, a partir de Camagni e Salone (1993) e de Veltz (1996), procura destacar a existência das relações horizontais, não-hierárquicas, complementares e de cooperação. (IBGE, 2008, p.9).

Ainda segundo IBGE (2008, p.9),

[...] na conformação da rede urbana, coexistem redes hierárquicas e redes não-hierárquicas. A gestão pública<sup>91</sup> e empresarial – mantém relações de controle e comando entre centros urbanos, propagando decisões, definindo relações e destinando investimentos. As cidades, contudo, mantêm também

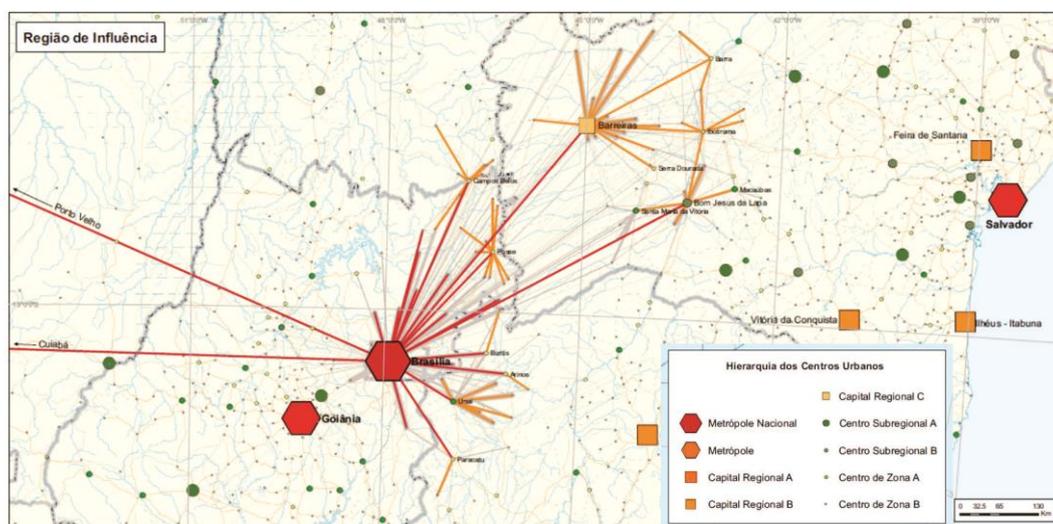
<sup>90</sup> Cunha (2009), em sua dissertação de mestrado, indicava a especialização funcional que estava ocorrendo no DAIA, sobretudo, a partir da década de 1990. Luz e Ribeiro (2018), mais recentemente, analisam a questão sob a ótica dos Arranjos Produtivos Locais (APL), mais especificamente o APL Farmacêutico Goiânia Anápolis que, conforme os autores, em 2017, era composto por 81 empresas, das quais 40 estavam implantadas em Anápolis, ou seja, por volta de 50% do total.

<sup>91</sup> Esse aspecto metodológico vem passando por aprimoramentos, tanto é que, em 2014, foi publicado importante documento, organizado pelo IBGE (2014), compondo o projeto Redes e Fluxos do Território, intitulado *Gestão do Território 2014*, que serviu de referencial para a elaboração desse item temático na REGIC 2018.

relações horizontais, de complementaridade, que podem ser definidas pela especialização produtiva, pela divisão funcional de atividades, e pela oferta diferencial de serviços.

Sobre a metodologia de classificação hierárquica dos centros urbanos, é importante que se destaque o papel de gestão do território<sup>92</sup>, seja por meio do setor privado, seja por meio do setor público, posto que esse dado (fluxos imateriais) passou a ter centralidade no levantamento. Brasília, nesse sentido, capital federal e centralizadora da gestão pública, foi classificada como Metrôpole nacional (1b), consolidou-se, ao lado de São Paulo (Metrôpole 1a) e Rio de Janeiro (Metrôpole 1b), como um dos 3 principais centros de comando da rede urbana brasileira e, em específico, ao arranjo urbano-regional, assume a principal posição na hierarquia urbana, confirmando a tendência presente nos levantamentos anteriores. Em sua área de influência, são destaques as capitais estaduais Porto Velho–RO, Cuiabá–MT (Capitais regionais B) e Rio Branco–AC (Capital regional C) – ver Figura 28.

**Figura 28 - Brasília/DF: Metrôpole Nacional 1B (2007)**



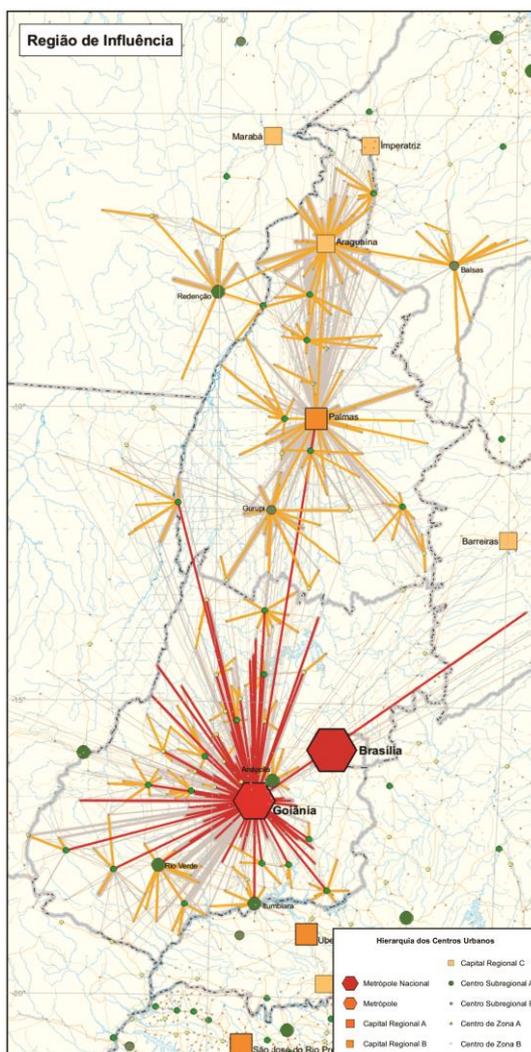
Fonte: IBGE (2008)

Goiânia, por sua vez, classificada como Metrôpole “1c”, articulou centros como, por exemplo, Palmas–TO (Capital regional B), Araguaína–TO (Capital regional C), Anápolis–GO<sup>93</sup>, Itumbiara–GO, Rio Verde–GO e Redenção–PA (Centros Sub-regionais A) – ver Figura 29.

<sup>92</sup> A respeito dos papéis de gestão do território, ver Corrêa (1989b e 1996).

<sup>93</sup> Vale salientar que, dentre os levantamentos realizados pelo IBGE, apenas na REGIC 2007 Anápolis não aparece exercendo centralidade equivalente ao estrato “capital regional”.

Figura 29 - Goiânia/GO: MetrÓpole 1C (2007)



Fonte: IBGE (2008)

Conforme IBGE (2008), uma das características que distingue a rede urbana de Brasília em relação à de Goiânia é a concentração da população e a concentração de capital nas cabeças de rede: a capital federal concentra 72,7% da população, 90,3% do PIB da rede e tem o maior PIB *per capita* dentre todas as áreas de influências (R\$ 25,3 mil); a capital goiana concentra 30,2% da população, 29,7% do PIB da rede e possui PIB *per capita* de R\$ 9,2 mil – único caso em que o principal centro urbano tem valor inferior ao do restante da rede (R\$ 9,5 mil).

Anápolis, classificada como centro Sub-regional A, ocupando pela primeira vez essa posição na hierarquia urbana, articulou dez Centros locais: Abadiânia, Alexânia, Campo Limpo de Goiás, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Gameleira de Goiás, Jesópolis, Ouro Verde de Goiás, Pirenópolis e São Francisco de Goiás.

Na Tabela 1, já era possível perceber como a capital federal concentrava população e que, ao longo dos levantamentos acerca da rede urbana, assumiu a principal posição hierárquica do arranjo urbano-regional. Na Tabela 5, Tabela 6 e Tabela 7, de forma complementar à Tabela 1, pode-se perceber como houve a concentração de capital nesses municípios, em especial no Distrito Federal.

**Tabela 5 - Distrito Federal: Produto Interno Bruto e valor adicionado bruto segundo os setores e as atividades econômicas (2002, 2010 e 2018)**

Setores e atividades econômicas	Valor corrente (R\$ 1.000)		
	2002	2010	2018
Agropecuária	165.417	327.805	1.022.691
Indústria	4.089.947	9.184.149	9.541.298
Serviços	42.720.557	112.108.269	215.560.928
Valor Adicionado Bruto	46.975.921	121.620.223	226.124.917
Impostos sobre produtos, líquidos de subsídios	6.926.279	22.553.879	28.692.287
Produto Interno Bruto	53.902.200	144.174.102	254.817.205
Ranking BR	3°	3°	3°
PIB <i>per capita</i> (R\$)	24.721	56.253	85.661

Fonte: Produto Interno Bruto dos municípios (IBGE, 2002, 2010 e 2018)  
Org.: Autor, 2021

**Tabela 6 - Goiânia/GO: Produto Interno Bruto e valor adicionado bruto segundo os setores e as atividades econômicas (2002, 2010 e 2018)**

Setores e atividades econômicas	Valor corrente (R\$ 1.000)		
	2002	2010	2018
Agropecuária	27.679	35.479	39.092
Indústria	2.121.116	3.666.877	6.247.901
Serviços	7.250.430	16.827.098	36.432.631
Valor Adicionado Bruto	9.399.225	20.529.454	42.719.624
Impostos sobre produtos, líquidos de subsídios	1.656.409	3.916.289	6.644.634
Produto Interno Bruto	11.055.634	24.445.743	49.364.258
Ranking BR	21°	17°	16°
Ranking GO	1°	1°	1°
PIB <i>per capita</i> (R\$)	9.677	18.777	33.004

Fonte: Produto Interno Bruto dos municípios (IBGE, 2002, 2010 e 2018)  
Org.: Autor, 2021.

**Tabela 7 - Anápolis/GO: Produto Interno Bruto e valor adicionado bruto segundo os setores e as atividades econômicas (2002, 2010 e 2018)**

Setores e atividades econômicas	Valor corrente (R\$ 1.000)		
	2002	2010	2018
Agropecuária	15.144	65.299	76.185
Indústria	610.267	3.340.061	3.909.208
Serviços	1.199.467	3.553.102	8.029.100
Valor Adicionado Bruto	1.824.878	6.958.462	12.014.493
Impostos sobre produtos, líquidos de subsídios	387.868	3.101.094	2.224.240
Produto Interno Bruto	2.212.746	10.059.556	14.238.732
Ranking BR	86°	49°	74°
Ranking GO	2°	2°	2°
PIB <i>per capita</i> (R\$)	7.446	33.013	37.277

Fonte: Produto Interno Bruto dos municípios (IBGE, 2002, 2010 e 2018)  
Org.: Autor, 2021.

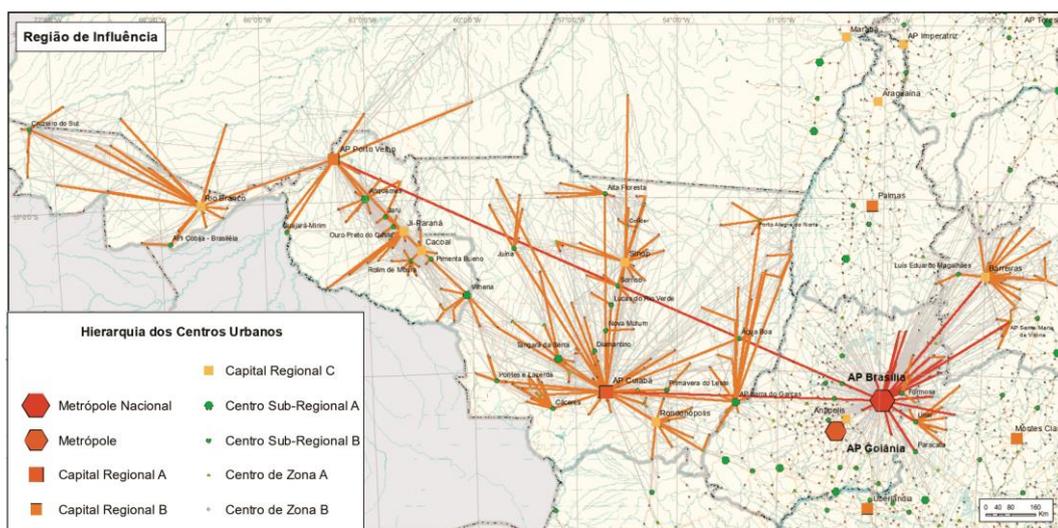
Nota-se que o Distrito Federal tem PIB mais elevado não só de forma absoluta, como também em cada um dos setores econômicos; além disso, o PIB *per capita* é mais elevado em mais de 2 vezes do que os verificados em Anápolis e em Goiânia. Quando se comparam essas três localidades, percebe-se que

- a) o setor primário é pouco relevante. Em nenhum dos anos escolhidos para a composição desta análise verificou-se participação superior a 1% do total;
- b) o setor secundário é pouco relevante no Distrito Federal (não perfaz 10% da participação) e, a partir da série histórica, percebe-se que tem perdido participação no quadro geral do PIB (7,59% em 2002, 6,37% em 2010 e 3,74% em 2018). Em Goiânia, a participação é pouco superior à do Distrito Federal (19,19% em 2002, 15,00% em 2010 e 12,66% em 2018) e também tem demonstrado queda na participação geral do PIB. Em Anápolis, por outro lado, a representação do setor secundário é mais significativa na composição geral (27,58% em 2002, 33,20% em 2010 e 27,45% em 2018) e já chegou, em um dado momento, a ser superior ao setor de comércio e serviços, o que aponta desdobramentos para a pesquisa quando da avaliação, mais especificamente, desse município;
- c) o Distrito Federal e Goiânia têm, no setor de serviços e comércio, a maior fatia de participação na composição do PIB, que é, por sinal, muito superior ao dos demais setores: em 2018, 73,80% para Goiânia e 84,59% para Brasília. Anápolis, por sua vez, também tem arrecadação superior no setor de comércio e serviços que, em 2018, teve participação de 56,39% do total do PIB.

Tendo em vista esses dados, percebe-se que os papéis das metrópoles estão ancorados, principalmente, na oferta de produtos e serviços, sobretudo na capital federal que, em decorrência da função política-administrativa, concentra renda e a oferta de atividades e de produtos que atendem às camadas de maior poder aquisitivo.

Recentemente, no ano 2020, o IBGE publicou a REGIC 2018. O Arranjo populacional de Brasília<sup>94</sup> (Figura 30), conforme a REGIC (IBGE, 2020), por apresentar maior complexidade que o de Goiânia, é classificado como Metrôpole nacional (1b) e, embora eles mantenham proximidade, ainda assim, Goiânia se subordina a São Paulo, Grande metrôpole nacional (1a), mantendo a arquitetura da rede apresentada na REGIC 2007. A rede urbana articulada por Goiânia, por sua vez, tem como principal centro o Arranjo Populacional de Goiânia (Figura 31), classificado como uma Metrôpole 1c.

**Figura 30 - Arranjo populacional de Brasília/DF: Metrôpole Nacional 1b (2018)**



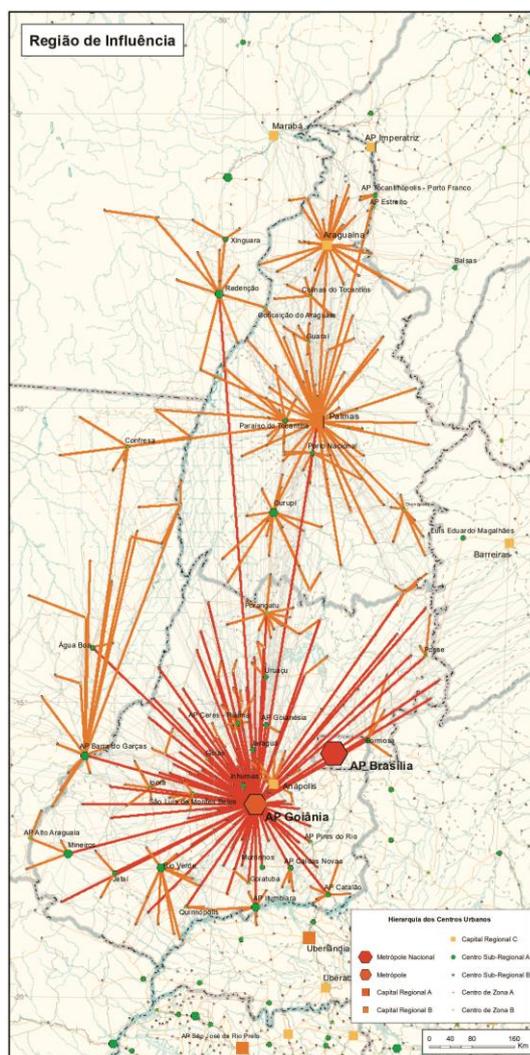
Fonte: IBGE (2020)

Cumpra lembrar que esses arranjos se localizam próximos – distam, aproximadamente, 200 km um do outro –, diferenciam-se, conforme o apontado, pelos seus papéis urbanos e pela quantidade de centros que articulam, elementos que se desdobram em áreas de influência que, embora distintas, se sobrepõem em partes do território. A proximidade entre esses arranjos produziu um dos eixos mais dinâmicos do Brasil (BR 060),

<sup>94</sup> A metrôpole de Brasília na REGIC de 2007 (IBGE, 2008) articulava, junto com a metrôpole de São Paulo, as capitais estaduais Cuiabá–MT (Capital Regional A) e Porto Velho–RO (Capital Regional B); na REGIC 2018 (IBGE, 2020), esses centros (Capitais Regionais A e B, respectivamente) passam a ser subordinados à Brasília, o que demonstra o como a capital federal tem ampliado a sua área de influência.

que tem, na cidade de Anápolis, um ponto importante de articulação, desempenhando papel de intermediação entre pequenos centros e centros maiores, distantes ou não.

**Figura 31 - Arranjo populacional de Goiânia/GO: Metrópole 1c (2018)**



Fonte: IBGE (2020)

Ainda tratando da REGIC 2018 (IBGE, 2020), Anápolis é classificada como Capital regional C, cuja área de influência<sup>95</sup> abrange onze centros locais: Abadiânia, Alexânia, Campo Limpo de Goiás, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Gameleira de Goiás, Goianápolis, Jesúpolis, Ouro Verde de Goiás, Pirenópolis e São Francisco de Goiás. Não há, desde a

<sup>95</sup> Dentre esses municípios, Campo Limpo de Goiás, Goianápolis e Ouro Verde de Goiás são oriundos da emancipação, a partir do território de Anápolis, que, por sua vez, emancipou-se do município de Pirenópolis. Conforme Luz (2009, p.197), desde a sua emancipação, Anápolis teve redução de 56,4% em seu território, pois deu origem aos municípios de Nerópolis (1948), Brazabrantes (1958), Damolândia (1958), Nova Veneza (1958), Goianápolis (1958), Ouro Verde de Goiás (1963) e Campo Limpo de Goiás (1997). Vale destacar que Nerópolis, Brazabrantes, Nova Veneza e Goianápolis integram a área institucionalizada da RMG.

REGIC 2007 (IBGE, 2008), centros que não sejam do estrato “centros locais” sob a articulação de Anápolis, o que aponta não só para a redução de sua área de influência, mas também para a perda da complexidade nos níveis de centralidade dos centros em sua área de influência.

Quando se compara a área de influência de Anápolis da REGIC mais recente (IBGE, 2020) com a da anterior (IBGE, 2008), verifica-se que há o acréscimo do município de Goianápolis, que integra a área institucionalizada da Região Metropolitana de Goiânia. Esse centro urbano possui intensidade de deslocamentos “média alta” com Anápolis (IBGE, 2016) e o município integra a região imediata de Anápolis (IBGE, 2017a). Esses elementos trazem reservas à inclusão de Goianápolis a aglomeração metropolitana de Goiânia e à própria ideia de avanço da aglomeração urbana com descontinuidade territorial em direção a Anápolis. Ainda nesse sentido, é válido dizer que o vínculo entre Goianápolis e Anápolis, dada a situação geográfica atual, traz limites à ideia de metropolização do espaço como lógica estruturadora das relações regionais, uma vez que a persistente interação desses centros, que não anulam aquelas mantidas com a metrópole, mas se sobrepõe a elas pela intensidade já indicada por IBGE (2016).

Em comparação com as demais capitais regionais, a área de influência de Anápolis é exígua (o que não lhe é exclusivo, como já se observou), sobretudo, por este centro estar próximo de duas metrópoles que têm papéis e funções muito mais abrangentes e especializados, o que limita a influência desse centro, conforme o abordado. Ao mesmo tempo em que limita a área de influência, é inegável que essa proximidade intensifique as interações entre esses centros e as possibilidades de articulações com outros pontos do território. Se, por um lado, pode diminuir o alcance territorial da influência de Anápolis na oferta de serviços e produtos (contiguidade); por outro, especialmente, quando nos referimos às relações de longa distância, essa situação geográfica potencializa os papéis desse centro, cuja densidade técnica é expressiva, quando pensada a partir de seu distrito agroindustrial, do aeroporto de cargas e das ferrovias e rodovias que por ali se inserem, cruzam e se articulam aos demais pontos do território<sup>96</sup>.

Cabe, ainda, a esta seção, a elaboração de uma síntese (ver Quadro 5) considerando os levantamentos do IBGE (1972, 1987, 2000, 2008 e 2020). Nesse sentido, avalia-se que os três centros urbanos tiveram alteradas suas posições e que estão em estratos diferentes da hierarquia urbana. As mudanças foram elencadas para que fique evidente a determinação

---

<sup>96</sup> Essas questões serão tratadas no Capítulo 4.

**Quadro 5 - Síntese da evolução da hierarquia urbana no arranjo urbano-regional a partir de seus três principais centros (1966 -2018)**

<b>Centros</b>	<b>1972</b>	<b>1987</b>	<b>2000</b>	<b>2008</b>	<b>2020</b>
Goiânia	Centro macrorregional (1d)	Metrópole regional	Máximo <sup>1</sup>	Metrópole (1c)	Metrópole (1c)
Brasília	Centro Regional (2b)	Capital regional	Máximo <sup>1*</sup>	Metrópole Nacional (1b)	Metrópole Nacional (1b)
Anápolis	Centro Regional (2a)	Capital regional	Forte	Centro Sub-regional A (3a)	Capital Regional (2c)
<b>Área de influência de Anápolis</b>					
Total de vínculos	90	65	47	10	11
Vínculos diretos	27	17	22	10	11
Diversidade de estratos	2 centros sub-regionais	1 centro sub-regional	Médio <sup>3</sup>	-	-

<sup>1</sup> Máximo = metropolitano; <sup>2</sup> Forte = predominantemente de capital regional; <sup>3</sup> Médio = tendendo a centro sub-regional; \*Embora tenha ocupado o estrato “muito forte”, Brasília foi posicionada no estrato “máximo”, conforme a publicação.

Fonte: IBGE (1972, 1987, 2000, 2008, 2020)  
Org.: Autor, 2022.

espaço-temporal na conformação das redes urbanas e de como os eventos, nos termos delineados por Santos (2012 [1996]), contribuem para a redefinição das relações urbano-regionais.

A primeira inversão de posição hierárquica não foi capitada pelos estudos do IBGE, porque ocorreu na passagem da década de 1940 para a de 1950, ou seja, quando Anápolis perde a hegemonia de centro mais dinâmico em Goiás. Com o tempo, a condição diferenciada de Goiânia se sobressai, “subordinando” não só Anápolis, como também a capital federal. Esta, por sua vez, ao concentrar pessoas, gestão pública, renda, produtos e serviços de alto padrão, avançou, superando Anápolis e Goiânia no que se refere à hierarquia urbana. Essa última inversão na hierarquia foi captada pelo IBGE e ocorreu entre os levantamentos de 2000 e 2008, momento, inclusive, em que Anápolis perde expressão e cai do estrato de capital regional para o centro sub-regional.

A partir do levantamento publicado em 2008 e em 2020, Brasília se consolida como um dos 3 principais centros urbanos brasileiros, uma metrópole nacional (1b), se distinguindo, portanto, do estrato ocupado por Goiânia, uma metrópole (1c) que se mantém estável no sentido da classificação. Anápolis, por sua vez, volta ao estrato de capital regional, apesar de sua área de influência ter permanecido praticamente inalterada, saiu de 10 centros, em 2008, para 11 centros, em 2020. Mesmo que tenha havido aumento da quantidade de centros vinculados a Anápolis, essa situação está bastante distante do que foi sua área de influência em momentos anteriores. Segundo levantamentos de 1972, 1987 e 2000, Anápolis tinha 27, 17 e 22 ligações diretas, além de uma maior diversidade de estratos de hierarquia urbana dentre os centros que articulava.

A proximidade entre Goiânia e Anápolis (aproximadamente 50 km) e, principalmente, a subordinação político-administrativa à capital estadual, garantem a articulação da capital regional pela metrópole, mesmo considerando que Brasília, embora mais distante do que Goiânia, mas ainda assim com certa proximidade (aproximadamente 150km), ocupa uma posição de hierarquia superior à capital do estado de Goiás, o que potencialmente poderia reverter a lógica vigente de articulação.

Se a lógica de proximidade e a político-administrativa se sobrepõem à hierárquica na subordinação de Anápolis a Goiânia; se a situação geográfica conformada por metrópoles próximas não impediu a permanência da existência de uma capital regional; e, se há importante concentração urbana no planalto central, capitaneado por duas aglomerações metropolitanas sem que haja a suplantação de uma pela outra, vislumbram-se relações de

complementaridade entre elas e o centro regional, o que aponta para uma região polinucleada, como sinalizava Arrais (2007), questões a serem abordadas a seguir.

### 3.2. Polinucleação e complementaridade no arranjo urbano-regional

A urbanização, compreendida aqui como um processo, manifesta-se espaço-temporalmente e assume características próprias a cada período e a cada formação socioespacial (SANTOS, 1977), considerando as especificidades que o modo de produção adquire nos lugares. Dada a sua complexidade, não é pretensão deste trabalho abordar como o fato urbano tem se manifestado nos diversos lugares e nos diversos períodos da história da humanidade. Desse modo, o que se pretende é o debruçar sobre questões que são atinentes ao território nacional; portanto, pinçar algumas das características da urbanização brasileira, com foco para o planalto central, dialogando com elementos ou questões que são mais gerais e que atravessam e se combinam com os processos engendrados no Brasil.

O modo de produção capitalista, ao assumir a tendência de concentração e centralização de capital, teve/tem no processo de urbanização a base para a sua reprodução. Esse movimento, que vai se manifestando de forma preponderante em todo o globo, tem a cidade como *locus* da sua reprodução, pois concentrou/concentra pessoas (força de trabalho) e a atividade produtiva. Desde o último quartel do século XX, esse processo ultrapassou a cidade<sup>97</sup> e o binômio industrialização-urbanização tornou-se insuficiente para explicar a complexidade da realidade urbana.

Tal movimento ao qual se faz referência aqui, ganha, a partir de Lefebvre (2008 [1970]), *status* de conceito. Esse autor, ainda na década de 1970, ao diferenciar o que é tecido urbano do que é cidade, utilizou da expressão sociedade urbana para designar um novo período da história da humanidade. Urbano, neste caso, não apenas no sentido quantitativo (o aumento do número de habitantes que residem nas cidades no mundo) ou no da ampliação da extensão territorial urbana no período contemporâneo, mas em um sentido mais abrangente, que se relaciona com hábitos e maneiras de ser, tipicamente de uma sociedade que se estrutura pelo consumo (inclusive do espaço, que passa a ser vendido/comprado), em que o valor de troca se sobrepõe ao valor de uso (CARLOS, 2007).

Mais recentemente, Monte-Mór (1994, 1996), ao apropriar-se da ideia de Lefebvre, vale-se da metáfora urbanização extensiva para explicar a ampliação das relações capitalistas

---

<sup>97</sup> Discussões a respeito do par cidade-urbano bem como das relações cidade-campo podem ser retomadas em Damiani (1999), Carlos (2007) e Sposito e Whitacker (2006).

de produção, sob a lógica urbano-industrial, em lugares que, outrora, estavam desarticulados do modo de produção. Nas palavras do autor, a urbanização extensiva é “[...] essa urbanização que ocorreu para além das cidades e áreas urbanizadas, e que carregou com ela as condições urbano-industriais de produção (e reprodução) como também a práxis urbana e o sentido de modernidade e cidadania.” (MONTE-MÓR, 1996, p.12).

É interessante que, mesmo não desenvolvendo a ideia, esse autor trata da urbanização a partir do par dialético: urbanização intensiva (relativa às áreas urbanas mais densamente ocupadas) e urbanização extensiva, à qual já se fez referência. Esse par leva a pensar em um outro, o do Brasil urbano e o do Brasil agrícola, cunhado por Santos (2009 [1993]) para designar as regiões urbanas e as regiões agrícolas, regiões onde há a presença de cidades, que têm sua vida econômica comandada pelo campo. É importante, nesse sentido, que a abordagem da urbanização brasileira contemple a sua complexidade e diversidade, como indicava Santos (2009 [1993]), em um esforço de análise sobre esse processo no território nacional em sua totalidade.

Em se tratando das metrópoles brasileiras, destaca-se que, na última REGIC (IBGE, 2020), houve a ampliação<sup>98</sup> do número delas, de 12 (IBGE, 2008) para 15, o que reforça uma das tendências a respeito da urbanização – concentrar capitais e, conseqüentemente, centralizar a sua gestão (CORRÊA, 1996). Associadas a esse aumento quantitativo de metrópoles, estão as mudanças nos papéis que elas desempenham no sistema urbano, pós década de 1970, as quais podem ser assim resumidas: a) concentração e centralização do capital; b) desconcentração relativa do espaço da produção e do consumo e; c) centralização espacial do comando (SPOSITO, 2004, 2015; CARLOS, 2009; LENCIONI, 2003, 2008, 2011).

A respeito da relativa desconcentração do espaço da produção e da centralização espacial do comando, Lencioni (2003, p.474) pondera o seguinte:

A cisão territorial entre produção e gestão redesenha as proximidades e distâncias de um território, bem como realiza a integração entre o local e o global sob a lógica da descontinuidade geográfica. Essa lógica descontínua é que constitui a nova lógica de localização industrial.

Considerando que essas mudanças devem ser observadas na totalidade do sistema urbano, para Sposito (2015, p.126), “[...] as alterações nos papéis metropolitanos não podem

---

<sup>98</sup> Na REGIC 2007, havia 12 delas: São Paulo como a “Grande Metrópole Nacional”, as aglomerações do Rio de Janeiro e de Brasília compunham o estrato “Metrópole Nacional” e nove estavam no terceiro nível, intitulado de Metrópole, formado por Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre. Já na REGIC 2018, esse número sobe para 15, com o acréscimo de três aglomerações no terceiro estrato, Metrópole, sendo elas: Campinas/SP (a única que não é capital da unidade da federação), Florianópolis e Vitória.

ser vistas em si, porque revelam, fundamentam e comandam transformações que têm sido não apenas sentidas, mas também protagonizadas pelo conjunto de cidades”. Ainda para essa autora, sendo as cidades nós de articulação de múltiplas escalas geográficas, não seria mais possível compreendê-las na escala local, metropolitana ou regional, mas deve haver um esforço de articulá-las às escalas mais amplas.

Assim, referenciando, novamente, o estudo realizado pelo IBGE (2008, 2020), percebe-se que também se ampliou a quantidade de centros nos níveis intermediários do sistema urbano brasileiro<sup>99</sup>, que tiveram reforço de seus papéis intermediários associados “[...] à desconcentração da atividade industrial e ampliação da cobertura espacial dos grandes capitais comerciais e de serviços [...]” (SPOSITO, 2015, p.127), ou seja, não se trata mais da desconcentração industrial, mas da redefinição de lógicas econômicas que orientam escolhas espaciais, em múltiplas escalas, de grupos econômicos ligados aos setores de comércio e serviços.

Sposito (2015, p.139), examinando processos que são mais gerais, assevera que procura “[...] evitar que se adote a ideia de que as dinâmicas em curso são movimentos que se estabelecem, exclusivamente, com vetores originados nas metrópoles em propagação pelos demais espaços”. A autora considera, ainda, que “[...] a difusão de processos, antes afeitos às metrópoles, pelos outros estratos da rede urbana, reforça mais a tese de que a urbanização continua em curso, como processo maior, se queremos compreender o sistema urbano nacional com suas múltiplas redes”.

Corroborando para essa perspectiva, a análise feita por Catalão<sup>100</sup> (2013, p.24), para quem,

[...] a urbanização, atualmente, em virtude de ter se tornado mais complexa do que outrora, por dizer respeito à constituição do urbano, mais do que das cidades em sentido restrito [...], produz novas estruturas espaciais, algumas das quais, em função de fatores sociais, econômicos e tecnológicos, eram características apenas das metrópoles, mas que agora estão presentes em outras cidades da rede urbana, sem que isso signifique que essas cidades estão se metropolizando.

Assim,

[...] embora complexa e ampliada, a metropolização nada mais é do que a feição que toma a urbanização em espaços metropolitanos, estando restrita a estes e, portanto, impossibilita de transbordar para outros espaços. A

<sup>99</sup> Houve aumento de 70 capitais regionais (nos estratos A, B e C) e 169 centros sub-regionais (nos estratos A e B) na REGIC 2007 para 97 capitais regionais e 352 centros sub-regionais na REGIC 2018 (IBGE, 2008, 2020).

<sup>100</sup> Esse autor se debruça em analisar, dentre outros elementos, a mudança das formas urbanas que a urbanização tem manifestado no atual período, ou seja, ele trata de duas escalas geográficas, a da rede urbana e de aglomerações metropolitanas, tomando Curitiba e Brasília como estudo comparativo.

urbanização, nesse sentido, precede e produz a metropolização e não pode ser suplantada por ela.

A assertiva de Catalão vai de encontro com o que Lencioni (2020, p.176) defende, já que, para ela, “[...] a metropolização é responsável pela homogeneização de hábitos e valores metropolitanos, não importando o onde, o lugar”. Há, nesse sentido, uma posição de que haja a prevalência de um processo sobre o outro, uma vez que se desconsidera o grau de isolamento e de desarticulação de determinadas áreas do país, questão melhor detalhada por Santos (2009 [1993]) e por Monte-Mór (2006).

Embora a autora faça essa síntese, ela mesma, em passagem anterior, assevera que “[...] a metropolização se constitui numa associação de processos sociais e espaciais relacionada à reestruturação do capital e do espaço que revoluciona e metamorfoseia o urbano *coexistindo com antigos processos de urbanização*” (LENCIONI, 2020, p.176). Ainda tratando do conceito de metropolização, para Davidovich, autora que delimita o “onde” de forma mais precisa,

[...] a metropolização do espaço compreende, não só a região metropolitana, mas um entorno contíguo definido pela acessibilidade e pela circulação. Uma produção do espaço que expressa marcas pretéritas e recentes de processos macro e de processos locais, além das condições do meio físico. (2001, p. 68).

Sposito (2015), que não nega a existência de um processo que está para além da aglomeração metropolitana, apresenta certa cautela a respeito da preponderância de um processo sobre o outro, cuidado também verificado na análise de Catalão (2013). Desse modo, para Sposito:

[...] nem sempre os movimentos que sustentam a concentração econômica e se realizam por meio da desconcentração espacial são realizados por empresas, grupos, capitais que se conformam nos espaços metropolitanos, o que torna necessário distingui-los para não reduzir a ideia de metropolização do espaço a movimentos de disseminação de interesses, ações, valores e práticas econômicas e sociais da metrópole para outros espaços. Tendo em vista estes pontos, defendo mais a ideia que o processo maior é o de urbanização, e que os movimentos em curso refletem as variáveis que o conduzem no período atual, não sendo elas apenas as ‘condições do centro metropolitano fazendo-se presentes em territórios mais distantes’, mas também aquelas que predominam nos territórios mais distantes. (SPOSITO, 2015, p. 139-140, destaque da autora).

Essas questões se imbricam com a ideia da urbanização extensiva, levando em consideração a dimensão, a diversidade e a complexidade do território nacional; da globalização que, por meio de um urbano mundializado como forma de vida e da seletividade

espacial, vai criando espaços de luminosidade no território, integrados mais intensamente ao modo de produção e reproduzindo contradições socioespaciais.

No que diz respeito mais especificamente ao arranjo urbano-regional de Brasília-Anápolis-Goiânia, apesar de ele apresentar uma urbanização concentrada – paradoxalmente, dispersa territorialmente no caso de Brasília –, verifica-se uma estrutura territorial polinucleada, com centros de diversos portes e papéis, em que se estabelecem relações de concorrência, mas também de complementaridade, principalmente, porque os centros urbanos, mesmo aqueles em níveis hierárquicos análogos, se diferenciam e, portanto, desempenham papéis distintos uns dos outros, como asseveraram Corrêa (2004a, p.73) e Bessa (2012, p.91). É importante, nesse sentido, retomar alguns elementos para esclarecer que, no arranjo, estão em curso, coexistindo, processos metropolização do espaço como, também, o processo de urbanização, que, sob a reestruturação urbana, assume novas características e conteúdos – ideia que será retomada no Capítulo 4 e 5.

Conforme o apontado por Corrêa (2001), sobre a rede urbana brasileira<sup>101</sup>, é a partir dos anos de 1960 que o mercado nacional se integra, tendo em vista que, em momento anterior, as redes urbanas estavam fragmentadas e desarticuladas (SANTOS, 2013 [1994]) com o que hoje pode-se chamar de sistema urbano brasileiro. A implantação das cidades-capitais de Goiânia e, principalmente, de Brasília cumpre papel relevante sob esse aspecto, porque, a partir da ligação rodoviária de Brasília com as diversas partes do território nacional, os mercados se integram e se constroem possibilidades de se reproduzir relações capitalistas em todo o país, o que contribui para o processo que Monte-Mór (2006) tem chamado de urbanização extensiva.

É inegável que a articulação mais intensa do país, ao modo de produção capitalista, promoveu movimentos de migrações inter-regionais, que tiveram como destino, sobretudo, as áreas que inicialmente se industrializavam e que vão absorver, mesmo que marginalmente, essa mão de obra. O movimento, portanto, é em direção ao Sudeste que, na figura da metrópole de São Paulo, concentra, hoje, não apenas pessoas, mas também concentra e centraliza capital, assumindo a condição de principal centro no sistema urbano brasileiro.

O Centro-Oeste, e mais precisamente a área sobre a qual recai a análise, apesar das esparsas ocupações não-indígenas e da extração aurífera, tinha economia de baixa

---

<sup>101</sup> Há concordância de que as mudanças no processo de urbanização não impactam somente as relações entre as cidades, acarretam também mudanças no tecido urbano e nas práticas dos cidadãos. E, mesmo que essas escalas estejam imbricadas, elas não existem por si. A ênfase neste trabalho é para as relações que se dão entre as cidades, portanto, não se trata de negar ou de ignorar as relações entre essas escalas, mas de uma escolha analítica que pudesse revelar dinâmicas e processos mais atinentes à região e às relações de Anápolis com espaços distantes.

capitalização, como apontado por Estevam (1997). A articulação mais intensa com o Sudeste vai se dar por meio da linha férrea que liga o território goiano-tocantinense aos portos do Sudeste e, de forma mais ampla, às áreas em que se concentravam/concentra a produção industrial.

Cabe ressaltar que as transformações na rede urbana, assim como assinala Corrêa (2001), não ocorreram simultaneamente pelo território nacional, havendo diferenciações espaço-temporais no que se refere aos processos verificados. Por exemplo, enquanto a cidade de São Paulo, na década de 1930, se industrializava, o projeto de Goiânia tomava forma. Antes da implantação de Goiânia, Anápolis já desempenhava papéis de intermediação na rede regional, não à toa deu suporte à construção das capitais, a estadual e a federal. Quando São Paulo já era uma cidade milionária, em termos demográficos, Brasília era erguida, surgia sob a égide do modal rodoviário. Conforme IBGE (1972, 1987, 2000, 2008 e 2020), Goiânia, desde a década de 1960, era considerado um centro cabeça de rede<sup>102</sup>; Brasília, por sua vez, assume essa condição apenas no levantamento de 1993. No realizado em 2007, aparece em uma condição hierárquica superior ao de Goiânia. Essas duas metrópoles tiveram suas regiões metropolitanas formalizadas em 1980, para o caso de Goiânia, e, em 1998, para o caso de Brasília.

Portanto, temos metrópoles, próximas, com gêneses semelhantes e desempenhando papéis similares (embora, complementares, centrados na gestão e na oferta de produtos e serviços), os quais, pela característica polinucleada da região urbana, acabam se complementando. No caso de São Paulo, Lencioni (2003) atrela o processo de metropolização do espaço, principalmente, à desconcentração das atividades de produção para a região metropolitana e ao reforço do papel de comando pelo seu núcleo, o que não dá para correlacionar com as metrópoles do arranjo urbano-regional, haja vista o tacanho papel que desempenham no que se refere à produção industrial, conforme o sinalizado por Moura (2009) e reforçado ao longo deste trabalho.

Isso não quer dizer que a indústria não esteja presente nessas aglomerações metropolitanas, mas a inserção dela se deu em concomitância com a desconcentração da produção dos principais centros industriais do país, pós-década de 1970, ou seja, o seu processo de metropolização não deve ser compreendido como correlato àqueles.

---

<sup>102</sup> Aqui não se está inferindo que Goiânia já era uma metrópole, em termos conceituais, mas que tinha como área de influência um vasto território para que fosse classificada como um centro macrorregional, ocupando o estrato 1d (IBGE, 1972).

Essa mudança pode ser compreendida no bojo daquelas mais profundas e mais significativas que, de certo modo, atingiram todo o globo com a transição do fordismo para o sistema de acumulação flexível (HARVEY, 2014 [1989]). Esse é fruto de uma reestruturação econômica que teve/tem desdobramentos territoriais<sup>103</sup>, que, por sua vez, alterou a forma pela qual as cidades se relacionavam. A esse respeito, para Sposito *et al*:

O sistema urbano brasileiro refletiu essas mudanças, tanto quanto se redefiniu para a elas dar apoio. A diminuição relativa do crescimento demográfico das duas principais metrópoles – São Paulo e Rio de Janeiro – ocorreu à medida que outras metrópoles regionais cresceram em ritmo mais acentuado, em função da desconcentração da atividade produtiva industrial. Como parte do mesmo movimento, as cidades médias tiveram aumento de participação nesse sistema urbano, à medida que parte das cidades pequenas do país perdeu importância relativa, tanto demográfica como economicamente. (2007, p.39-40).

A urbanização, e a metropolização, por extensão, se dão no planalto central, atreladas às mudanças que se processam no campo, o qual se tecnifica, concentra propriedades e tem sua produção orientada para o comércio exterior. Por outro lado, como observa Santos (2009 [1993]), é nas cidades que as demandas desse campo, chamado de moderno, são supridas, por meio do que o autor nomeia como consumo produtivo.

Para Estevam (1997, p.167), Goiás, a partir

[...] de 1970 foi lócus de intensa urbanização influenciada principalmente pelo Distrito Federal e pela consolidação econômica do eixo Goiânia-Anápolis. Na composição de sua renda interna o setor agroindustrial reteve parcela considerável voltando-se primordialmente para a transformação de alimentos e o setor agropecuário perdeu participação relativa em decorrência da multiplicação das atividades terciárias. Com estes caracteres, Goiás consolidou seu perfil na divisão inter-regional do trabalho.

Nesse sentido, pode-se falar não só de um outro tempo histórico em que se insere a intensa urbanização pela qual o Centro-Oeste esteve submetido, como também de outras lógicas que engendram esse processo, inclusive, sob sua forma mais concentrada, a da metropolização. Para Moysés (2004, p.93), a urbanização do território que esse autor chamou de planalto central, “[...] é de natureza complementar à dinâmica urbana do Centro-Sul, sendo, portanto, sua parte integrante”. O autor é categórico ao afirmar que

[nenhuma] dessas cidades formou-se em decorrência direta de um processo de urbanização, cuja alavanca tenha sido a industrialização. Pelo contrário, tendo em vista os problemas econômicos e sociais existentes, a sua industrialização, *a posteriori*, apresentou-se como panacéia para a solução de seus problemas urbanos. [...]

---

<sup>103</sup> As expressões territoriais, especificamente, aquelas que atingiram a relação entre as cidades, serão abordadas no Capítulo 4.

Isso permite dizer que o inchaço dessas cidades, na perspectiva de atender às exigências de expansão do capitalismo, derivou fundamentalmente da forma como o capitalismo se apossou do campo, forçando o trabalhador rural a se deslocar para a periferia das pequenas, médias e grandes cidades [...].

Considerando que o processo de urbanização se expandiu pra além das cidades-capitais, é consensual, seja por parte da academia, seja por parte dos institutos de pesquisa, que Brasília e Goiânia conformam uma região urbana<sup>104</sup>, tomando emprestada a ideia de Santos (2009 [1993]), ou seja, um território de intensa urbanização, cuja abordagem requer cuidados para além daqueles definidos para os limites municipais ou para as regiões metropolitanas tratadas de forma individual, uma vez que que o território, ao qual é feita a referência aqui, leva em consideração não apenas uma, mas duas aglomerações metropolitanas<sup>105</sup> muito próximas – como mencionado, aproximadamente, 200 km.

Não é repetitivo retomar a ideia de que, conforme IBGE (2020), trata-se de uma metrópole nacional, Brasília, e de uma metrópole, Goiânia, que, mesmo articulando uma região de influência que se sobrepõe em alguns pontos, assumem papéis complementares, regionalmente, levando em conta a diferenciação e as características que cada uma delas foi assumindo espaço-temporalmente. Essa constatação leva a outra definição, também consensual, a de que haveria uma polinucleação nessa região urbana. Essa característica foi abordada, inicialmente, por IPEA/IBGE/UNICAMP (2001) e, de forma mais específica, por Arrais (2007), quem caracterizou a região como polinucleada, multifuncional e fragmentada.

A atenção aqui vai para a característica multifuncional, considerando que o autor já identificava em sua pesquisa que, no espaço regional, as relações eram mais de complementaridade do que, necessariamente, de concorrência. Não à toa, a primeira característica é a polinucleação e aponta para relações mais complexas do que aquelas, exclusivamente, de primazia e hierárquicas, o que decretaria a existência de apenas um núcleo. Especificamente sobre Anápolis, segundo esse autor, esse centro tem “[...] relações mais voltadas para a complementaridade do que a subordinação com Goiânia.” (ARRAIS, 2007, p.149).

---

<sup>104</sup> A preferência pela noção cunhada por Santos (2009) se deu por ser mais menos específica, portanto, é uma noção guarda-chuva que abrangeria todos os trabalhos que analisam a área que conforma as metrópoles de Brasília e Goiânia e o centro regional anapolino, e sua respectiva área de influência.

<sup>105</sup> Acompanham-se os pressupostos levantados por Moura (2009) e Catalão (2013) a respeito da diferenciação dos termos aglomeração metropolitana e região metropolitana, enquanto esta última se trata de uma região instituída por lei, cujos entes (municípios) que a compõem não estabeleçam, necessariamente, relações de contiguidade territorial ou espacial; a primeira reforça a ideia de relações entre os espaços urbanos que constituem a aglomeração.

Posteriormente, essa região urbana, por assim dizer, foi objeto de estudos, de diversos pesquisadores como, por exemplo, Moura (2009), Luz (2009), Haddad (2011) e Maximo Pereira (2019), que procuraram destacar a relevância dessa região; cada um deles a partir de variáveis não, necessariamente, iguais. Anápolis tem aparecido nessas pesquisas como um centro articulador na região, ora ganhando mais, ora ganhando menos protagonismo.

Cabe enfatizar que essa região tem sido analisada sob diversos matizes e, a partir de diversos campos disciplinares, o que reverbera na inclusão ou não de Anápolis nas adjetivações dadas a essa região urbana, assim como no modo como esse centro regional tem sido considerado. Anápolis, mesmo não estando ausente nas abordagens, está ausente como adjetivação dos conceitos ou noções cunhados como são os casos, por exemplo, daqueles divulgados por IPEA/IBGE/UNICAMP (2001), Moura (2009)<sup>106</sup> e Maximo Pereira (2019).

Arrais (2007)<sup>107</sup>, Luz (2009) Haddad (2011), Moura e Haddad (2015a, 2015b), Haddad e Moura (2016) e Haddad, Cunha e Menezes (2021) inserem Anápolis como adjetivação dos respectivos conceitos e noções que dão nome a essa região urbana; para alguns, os papéis de intermediação ficam mais explícitos na abordagem; para outros, a ideia de polarização pela metrópole goiana mostra-se mais evidente.

Assim, a abordagem neste trabalho, não tem o compromisso de reforçar, nem tampouco negar o processo de metropolização do espaço; trata-se menos de criar uma tipologia e mais de verificar em que sentido as articulações que se dão em Anápolis e com Anápolis se caracterizam, mais, ou menos, por um processo geral ou por um mais específico, que está incluído naquele mais abrangente<sup>108</sup>.

Além dos estudos realizados pelo IBGE, em Ribeiro (2009)<sup>109</sup>, há, também, uma proposta de hierarquização dos centros urbanos, sendo que, para esse estudo, Brasília ocupa a categoria de hierarquia “3” e Goiânia a categoria de hierarquia “4”. São Paulo ocupa isoladamente a categoria “1” e Rio de Janeiro ocupa, isoladamente, a categoria “2”. Essas

---

<sup>106</sup> Essa autora, mais recentemente, em parceria com Haddad, tem incluído Anápolis ao título do arranjo urbano-regional de Brasília-Goiânia, que passa a ser abordado como Brasília-Anápolis-Goiânia, como pode ser observado em Moura e Haddad (2015a, 2015b) e Haddad e Moura (2016).

<sup>107</sup> Nesta obra, o autor faz referência a Anápolis como um núcleo associado a Goiânia, utilizando hífen para designá-los: Goiânia-Anápolis. Luz (2009), quem utiliza a nomenclatura “eixo Brasília-Anápolis-Goiânia”, ponderou que, na obra daquele autor, há dúvida em relação a Anápolis compor ou não um centro da região polinucleada.

<sup>108</sup> O procedimento de pensar a realidade de forma não dicotômica, mas, a partir de campo de polarização, foi realizado por Milton Santos em *O Espaço Dividido* e, sabiamente, recordado por Souza (2013).

<sup>109</sup> Nesta publicação Anápolis não foi contemplada.

categorias são formadas pelo escore dos indicadores selecionados pela equipe que produziu o estudo, como pode ser observado a partir da Tabela 8.

A expressividade dos números relativos a Brasília, em comparação com os relacionados a Goiânia, fica explícita, o que não indica que a capital federal ocupe posição semelhante nos estudos realizados pelo IBGE (2008, 2020). Essa proposta, portanto, relativiza o peso da administração pública para a elaboração do *ranking*, posicionando a metrópole brasileira em uma categoria de terceiro nível, diferentemente da proposta realizada pela REGIC, tanto em 2008, como em 2020. Em relação à hierarquia, conforme destacado pelo IBGE (2020), Brasília está no estrato 1b, Goiânia no estrato 1c e Anápolis no estrato 2c.

**Tabela 8 – Brasília e Goiânia: Indicadores para definição da hierarquia de grandes espaços urbanos brasileiros**

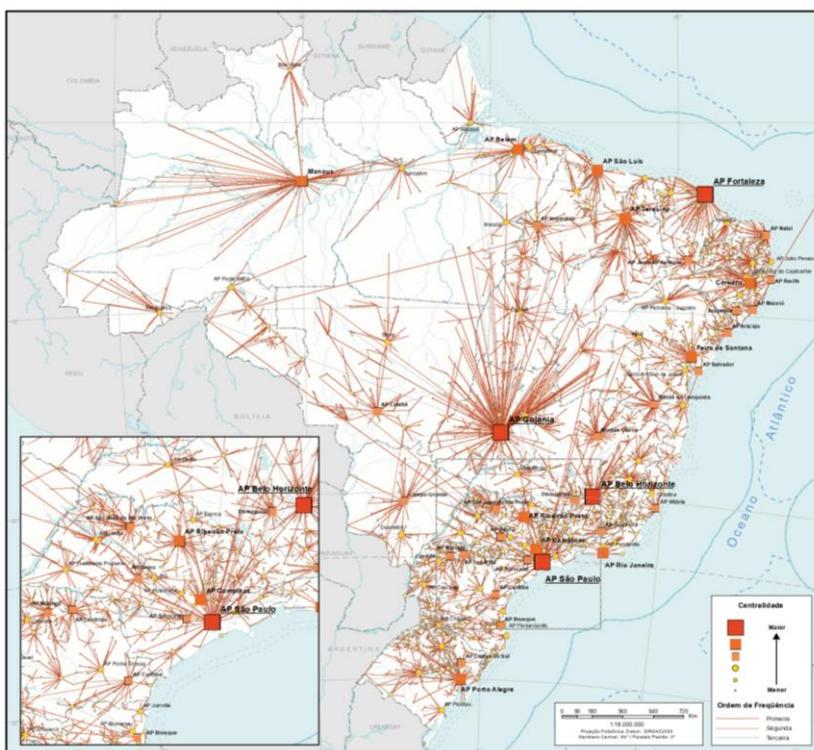
Indicadores	Espaço urbano	
	Brasília	Goiânia
População Estimada (2004)	3.370.265	1.964.214
Número de agências bancárias (2003)	215	131
Total de operações bancárias/Financeira (2003) (R\$)	44.982.681.326	5.259.853.578
Massa de rendimento mensal (2000) (R\$)	1.432.134.395	684.183.192
Total. Empregos formais. Atividades de Ponta (2002)	40.276	17.959
Total passageiros. Tráfego Aéreo. (2003)	5.908.893	753.485
Sede maiores 500 empresas (2004)	8	5

Fonte: RIBEIRO, 2009.

Quando considerados os temas eleitos para os levantamentos da REGIC, esses dois centros se destacam ocupando posições relevantes nos *rankings*. A seguir, relacionam-se temas e respectivas posições: a) gestão pública, nos casos do AP Brasília (1ª posição), do AP Goiânia (14ª posição); b) deslocamentos para compra de vestuário e calçado, no caso do AP Goiânia (1º posição); c) deslocamentos para serviços de saúde de alta complexidade, no caso do AP Goiânia (10ª posição); d) principais centralidades para aquisição de insumos para produção agropecuária, nos casos do AP Goiânia (4ª posição), do AP Brasília (23ª posição) e do de Anápolis (29ª posição); e) principais centralidades para aquisição de maquinários e implementos para produção agropecuária, nos casos do AP Goiânia (1ª posição) e do AP Brasília (25ª posição); f) principais centralidades para assistência técnica para produção agropecuária, nos casos do AP Goiânia (3ª posição) e do AP Brasília (16ª posição).

É ilustrativo, nesse sentido, demonstrar como o mapeamento desses fluxos e da concentração da oferta de produtos e serviços, nesses centros, é expressiva. Relativamente a Goiânia, destacam-se, principalmente, os deslocamentos para compras de vestuário e calçados (Figura 32), mas também móveis e eletrodomésticos.

**Figura 32 - Brasil: deslocamentos para compras de vestuário e calçados (2018)**



Fonte: IBGE (2020)

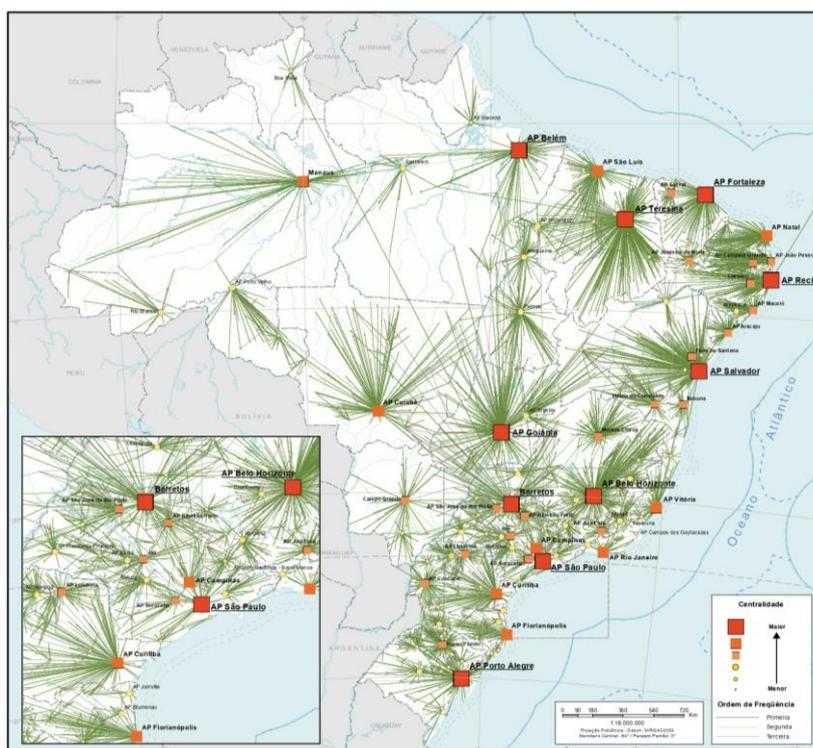
A chamada “Região da 44”, área da cidade em que tradicionalmente se inseriu a Feira Hippie, e a Feira da Madrugada (mais recentemente), hoje, é espaço de inserção das feiras, mas também importante área central em Goiânia. Há muito tempo deixou de ser exclusiva do comércio popular, uma vez que houve a implantação de 4 *shoppings centers* que concentram empresas ligadas a comércio, principalmente, de confecção, que vendem<sup>110</sup>, no atacado e no varejo, para vários estados do Brasil. Um desses estabelecimentos, onde funciona o terminal rodoviário, dado o seu uso, potencializa, na área, os fluxos inter-regionais de comerciantes que buscam fazer suas compras fisicamente. Obviamente que os fluxos

<sup>110</sup> O processo de inclusão e de transformação digital das empresas que atuam no ramo da confecção permitiu que elas expandissem o alcance de suas vendas, sobretudo, durante as fases de *lockdown* da pandemia da COVID-19; essa foi uma solução para dar manutenção aos negócios. O mundo digital tem contribuído também para aquelas empresas com menos recursos que, apenas, com perfis em redes sociais, podem divulgar produtos e conquistar clientes, o que faz com que o problema da distância para a realização do consumo fique relativizado, haja vista as possibilidades dadas *pelo e-commerce*.

registrados pela REGIC não são exclusivos para essa área central de Goiânia, ou partem dela. Contudo, o ramo de confecção tem importante desdobramento na economia regional e é uma das formas pelas quais a cidade passa a ser lembrada.

Além desse tema, os deslocamentos relacionados para demandas por serviços de saúde de alta complexidade também são relevantes (Figura 33). Ligado ao serviço privado, chama a atenção, por exemplo, o funcionamento de uma unidade do Hospital Israelita Albert Einstein em um edifício multifuncional, o Órion Business & Health Complex. Conforme o sítio eletrônico do hospital, trata-se da primeira unidade do prestigiado hospital paulistano fora da cidade de São Paulo.

**Figura 33 - Brasil: Deslocamentos para serviços de saúde de alta complexidade**



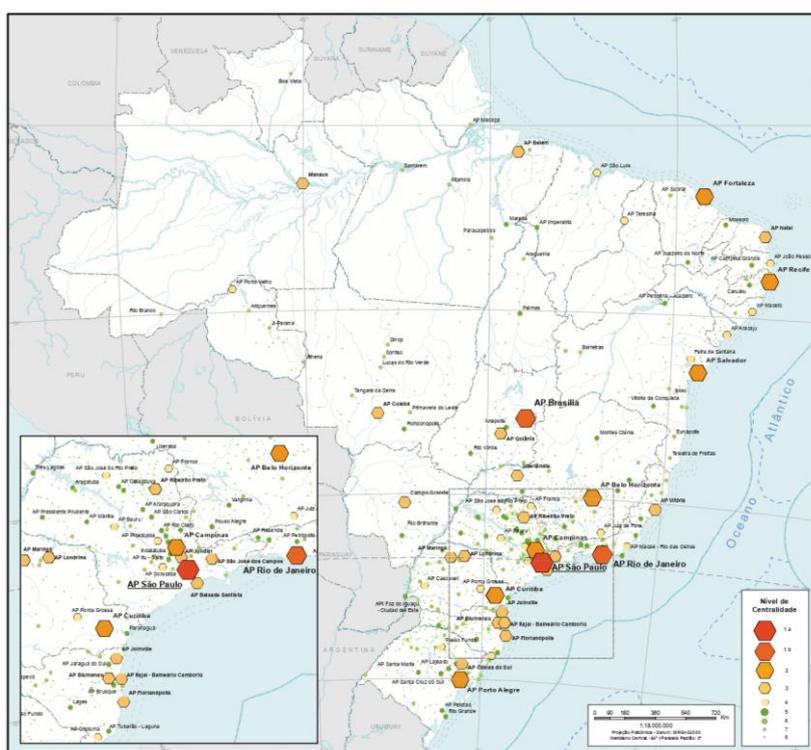
Fonte: IBGE (2020)

No setor público, certamente o Hospital Estadual de Urgências da Região Noroeste de Goiânia Governador Otávio Lage de Siqueira (HUGOL) tem relevância, seja pelo total de área construída (71.165m<sup>2</sup>), seja pelo foco em traumatologia, queimaduras e medicina intensiva. Ainda em se tratando do setor público, Goiânia tem uma particularidade, o Hospital das Clínicas (HC), mantido pela Universidade Federal de Goiás, e o Hospital Alberto Rassi (HGG), mantido pelo estado de Goiás, realizam cirurgias de redesignação sexual, atendendo a

população transexual, que tem dificuldades, em território nacional, para ter essa demanda atendida.

Brasília, por sua vez, distingue-se, principalmente, em relação à gestão pública, mas acaba ocupando uma posição de relevância também no *ranking* da gestão empresarial (3ª posição), a despeito das reiteradas críticas relacionadas a seu posicionamento como metrópole nacional, ou seja, mesmo não concentrando capital ligado à atividade produtiva industrial, sua expressividade em relação à gestão empresarial é mais significativa do que a de várias metrópoles brasileiras que têm atividades econômicas com participação mais expressivas da indústria (ver Figura 34).

**Figura 34 - Brasil: Gestão empresarial - 2016**



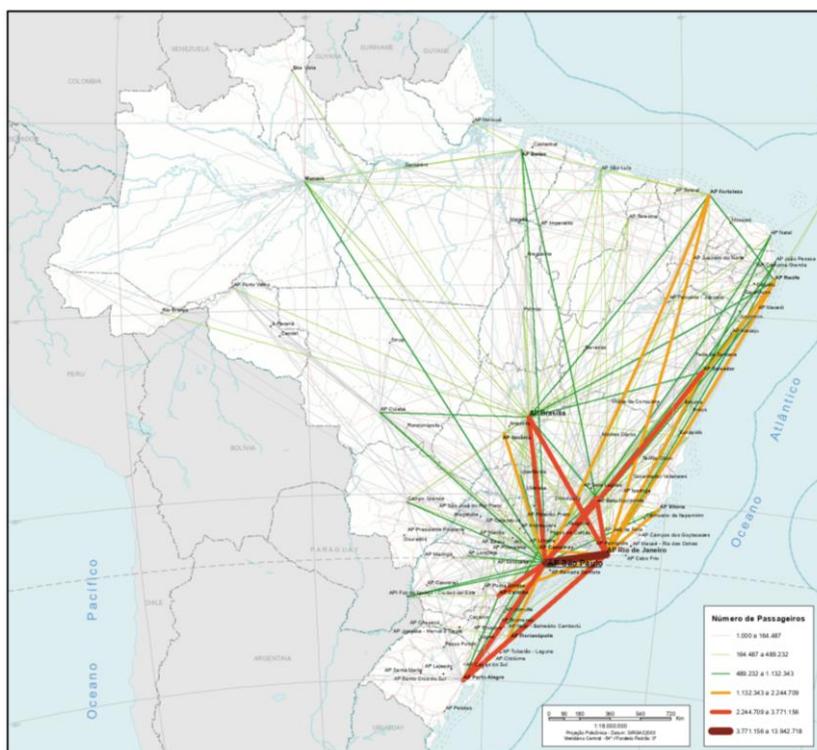
Fonte: IBGE (2020)

Há, sob essa perspectiva, a necessidade de um olhar mais cuidadoso para o setor privado dessa metrópole nacional, cuja expressividade se traduz também por meio dos fluxos aéreos, com voos para diversos destinos nacionais e internacionais, o que se verifica em quantidade muito inferior em Goiânia, por exemplo, que é mais dependente das conexões no território paulista, apesar do distanciamento (ver Figura 35).

As conexões aéreas, nesse sentido, são produto e também condição dos papéis ligados à administração pública, considerando que Brasília concentra os aparatos do Estado

brasileiro e, requer, por isso mesmo, conexões com as diversas porções do território em questão, para as quais e, a partir das quais, partem fluxos ligados ao funcionamento da chamada máquina pública.

**Figura 35 - Brasil: conexões aéreas (2017)**



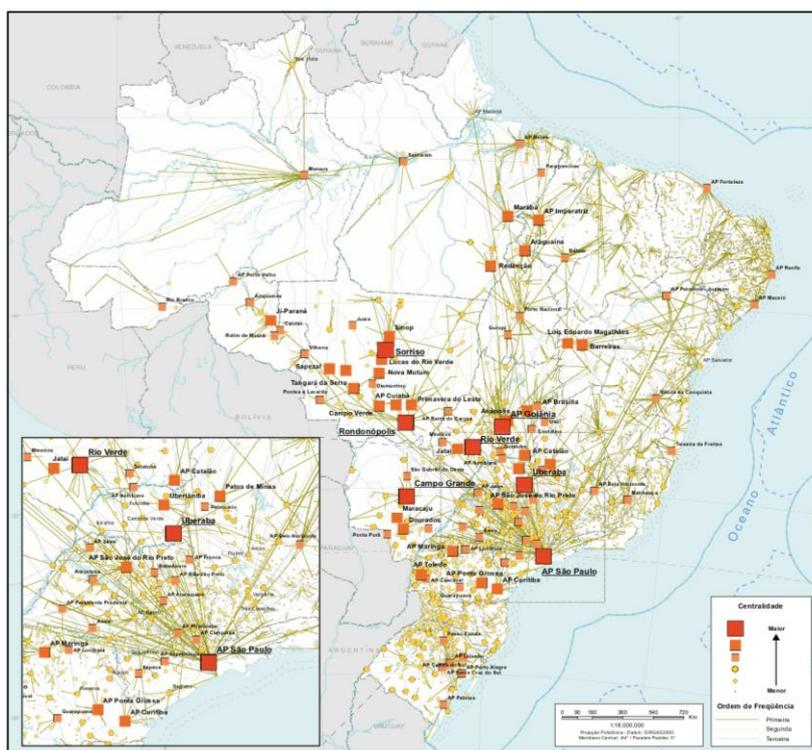
Fonte: IBGE (2020)

Goiás, como o observado, tem sua urbanização atrelada aos movimentos da tecnificação da produção que se realiza no campo. Na Figura 36 pode-se verificar que, entre os centros mais relevantes em relação à origem dos insumos para produção agropecuária, estão 5 municípios goianos, por exemplo, o AP Goiânia (4ª posição) e Anápolis (29ª posição).

Embora em uma condição inferior ao AP Goiânia, o AP de Brasília destaca-se em relação à oferta de produtos e serviços ligados à agropecuária (ver Figura 36), o que tem reforçado os seus papéis nesse setor; e, como não é de se estranhar, passa a vincular isoladamente, no último levantamento do IBGE (2020), a capital do estado de Mato Grosso, Cuiabá<sup>111</sup> (Capital Regional A), que tem por região de influência uma área tradicionalmente produtora de *commodities*.

<sup>111</sup> Anteriormente essa Capital Regional A era vinculada a São Paulo e Brasília, simultaneamente (IBGE, 2008).

**Figura 36 - Brasil: origem dos insumos para produção agropecuária (2018)**



Fonte: IBGE (2020)

Ainda em relação à Figura 36, ficam evidentes o fato de o centro-norte possuir centros urbanos que expressam relevante centralidade no que se refere à origem dos insumos para produção agropecuária, e de as metrópoles não serem, em sua maioria, espaços onde a expressão da centralidade é mais significativa – dentre os 30 centros mais importantes, apenas 3 deles são metrópoles, ocupando 1º (AP São Paulo), 4º (Goiânia) e 23ª posição (AP Brasília).

De certo modo, essa constatação reforça o evidenciado por Sposito (2015); segundo a autora, há uma natureza diferente da metropolização na produção do urbano em território nacional, mesmo que ela trate da coexistência de vários processos e a figura trate, mais especificamente, de um deles, o do papel da agropecuária. As atividades econômicas relativas a esse setor têm relação com a redefinição dos papéis urbanos, sobretudo para aqueles centros que desempenham papéis de intermediação na rede urbana, como já destacada por essa mesma autora, em outros momentos, e principalmente por Elias (2007).

Retomando alguns dados referentes ao arranjo urbano-regional, percebe-se que, em 2019, Goiânia concentrou 25,36% e Anápolis 7,06% do PIB goiano, enquanto o primeiro detinha 21,6% da população estadual, o segundo tinha 5,5%, ou seja, nos dois casos há maior expressividade da participação desses municípios na composição do PIB estadual do que em relação à expressividade da população em Goiás. A RMG concentrou 38,31% do PIB goiano,

sendo que o município de Goiânia teve participação em 66,19% do PIB da RMG. Brasília, por sua vez, quando considerada a RIDE, concentrou quase 90% do PIB dessa região. É no seu núcleo metropolitano que há o maior PIB *per capita* no Brasil, o que referenda a expressividade da função administrativa no que diz respeito à constituição da renda de sua população, como também no que se relaciona à viabilização, no Distrito Federal, de um conjunto de atividades ligado ao comércio e serviços para atender demandas de consumo do funcionalismo público.

O chamado terciário tem papel fundamental não só no passado como no presente, tanto em Brasília como em Goiânia, como poderá ser observado, segundo dados relativos aos empregos formais nesses centros. No tocante aos dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), o setor de serviços é o que, em se tratando apenas dos empregos formais, mais emprega, com percentual menor em Anápolis (44,72%) (ver Tabela 9). Goiânia e Brasília apresentam percentual maior: 67,40% e 75,98%, respectivamente. Quando inseridos os dados dos municípios que compõem as respectivas regiões metropolitanas, esse percentual diminui um pouco, 62,92%, para o caso de Goiânia, e 72,98%, para o caso de Brasília. É inegável, nesse sentido, pelos dados da RAIS, que essas metrópoles desempenham papéis mais ligados ao setor de serviços.

O setor de comércio, por sua vez, é o segundo que mais emprega, considerando as regiões metropolitanas, 19,22%, no caso da RMG, e 16,44% no caso da RIDE. Aqui inverte-se a tendência de, no núcleo, a expressividade ser maior; ela passa a ser levemente inferior em Goiânia, 18,98% e, em Brasília, 15,29%. Em Anápolis, diferenciando-se das regiões metropolitanas, o setor de comércio não é o segundo que mais concentra vagas de empregos formais, mas o terceiro, com 22,32%.

Observa-se que, tanto no caso da indústria como no da agropecuária, a participação da região metropolitana é superior à verificada no núcleo das metrópoles. Em relação à agropecuária, em Goiânia há a diferença de 0,43% para 0,78% e, em Brasília, de 0,55% para 2,03%. Certamente os municípios da periferia das regiões metropolitanas têm atividades produtivas ligadas à agropecuária, de forma mais relevante, que refletem nesse aumento da participação, mesmo que elas tenham participação quase insignificante no computo geral. Ainda no que respeita à agropecuária, Anápolis também pouco criou ou manteve vagas de empregos formais nesse setor, não fez 1% do total de vagas no ano de 2019.

**Tabela 9 - Região Imediata de Anápolis/GO, RMG, RIDE e Goiás: Vínculos empregatícios por setor da economia (2019)**

	Indústria	%	Construção Civil	%	Comércio	%	Serviços	%	Agropecuária	%	Total
Anápolis	28.066	29,32%	2.857	2,98%	21.363	22,32%	42.807	44,72%	634	0,66%	95.727
Goiânia	49.979	8,68%	25.979	4,51%	109.305	18,98%	388.155	67,40%	2.454	0,43%	575.872
RMG	90.527	12,09%	37.378	4,99%	143.865	19,22%	470.997	62,92%	5.843	0,78%	748.610
Goiás	251.555	16,70%	56.890	3,78%	294.275	19,54%	809.162	53,73%	94.143	6,25%	1.506.025
Brasília	45.394	4,25%	41.927	3,93%	163.236	15,29%	811.157	75,98%	5.901	0,55%	1.067.615
RIDE	57.627	4,74%	46.324	3,81%	199.926	16,44%	887.320	72,98%	24.632	2,03%	1.215.829

RAIS/Ministério do Trabalho e Previdência.

Consulta realizada em 10 de outubro de 2022. Disponível em <https://bi.mte.gov.br/bgcaged/login.php>.

Org.: Autor, 2022.

É importante registrar que essa leitura se refere aos postos de trabalho que, em vista das características da agropecuária capitalizada e do meio técnico-científico-informacional, têm levado à diminuição drástica da força de trabalho necessária às atividades produtivas ligadas a esse setor. O que não quer dizer que a agropecuária não tem relevância para a conformação dos papéis dessas metrópoles e muito menos que esse setor não impacta diretamente na vida econômica dos centros articulados por elas. Vale ponderar que, mesmo esse setor estando diretamente relacionado ao *superavit* primário do estado de Goiás, por exemplo, que possui 2 dos maiores municípios produtores de soja em território nacional, contabilizou pouco mais de 94 mil vagas de emprego, frente a um total de mais de 1,5 milhões de vagas, consideradas todas as atividades econômicas. Ou seja, tal setor fez apenas 6,25% do total, o que não reflete a sua expressividade como geradora de renda, mas deixa mais evidente o seu potencial de concentração de renda.

Pouco mais expressivo que a agropecuária, o setor da construção civil tem maior participação em Goiânia, com 4,51%. Olhando para a RMG, essa participação cresce, vai para 4,99% do total. Em Brasília, ocorre o inverso, o núcleo tem 3,93% e a RIDE 3,81% do total. Em Anápolis esse setor é menos representativo, tem participação de 2,98% do total.

O setor de indústria, sensível aos propósitos deste trabalho, é mais representativo em Anápolis, que fez 29,32% do total de vagas desse município, superando a proporção verificada nas regiões metropolitanas e em seus núcleos metropolitanos. Em Goiânia o setor concentrou 8,68% das vagas e, em sua região metropolitana, houve a concentração de 12,09%. Em Brasília a ampliação entre o núcleo e a periferia metropolitana é mais sensível do que a verificada em Goiânia, considerando que Brasília concentrou 4,25% das vagas e a RIDE, 4,75%. Embora a participação em Anápolis seja mais expressiva nesse setor, superando o setor de comércio e assumindo a posição de segundo lugar; numericamente a quantidade de pessoas empregadas nas metrópoles permanece superior. Tomando-se como exemplo as regiões metropolitanas, na RMG foram registradas 90.527 vagas e, na RIDE, 57.627 vagas, frente às 28.066 vagas verificadas em Anápolis.

A RAIS ajuda a reforçar a leitura de que os papéis dessas metrópoles ancoram-se, sobretudo, no setor de comércio e serviços, que também é significativo em Anápolis, e que se diferencia pela participação, mais expressiva, do setor da indústria.

A análise, nesse sentido, tendo em vista a leitura das relações que se dão em Anápolis e com Anápolis, pode assim ser sintetizada: a) Anápolis não integra a aglomeração metropolitana de Goiânia, por mais que se considere que haja uma continuidade espacial entre a aglomeração metropolitana e o centro regional; b) municípios que formam as regiões

metropolitanas têm articulações mais intensas com Anápolis do que com os respectivos núcleos metropolitanos como é o caso, por exemplo, de Goianápolis para a RMG, e de Abadiânia, Alexânia e Pirenópolis para a RIDE; c) a gestão pública, centralizada nas capitais, está relacionada ao papel político delas e, portanto, a relação hierárquica existente parte da estrutura do próprio federalismo brasileiro e não se trata de uma característica *sui generis* do processo de metropolização<sup>112</sup>; d) a gestão empresarial, olhando-se para o papéis regionais de Anápolis, em especial ao setor industrial, as metrópoles não exercem comando direto sobre o centro regional, uma vez que o processo de industrialização em que, sobretudo, o estado de Goiás esteve submetido, ocorreu em simultaneidade na capital e no interior (em especial nos centros urbanos mais dinâmicos) como uma expressão da desconcentração da atividade produtiva, ou seja, o comando, principalmente, das maiores empresas, permaneceu na metrópole de São Paulo.

Avalia-se que não se trata, portanto, da consolidação de papéis em função das demandas do processo de metropolização, uma vez que, ao longo do século XX, antes mesmo da relativa desconcentração produtiva, Anápolis já assumia papéis de intermediação entre os pequenos centros urbanos e os maiores e mais complexos. Mais recentemente, como poderá ser percebido adiante, a especialização produtiva verificada em Anápolis intensificou as interações espaciais dessa capital regional com centros urbanos que pertencem a outras redes, sejam elas nacionais ou internacionais.

O emprego do conceito de arranjo urbano-regional, nesse sentido, além de abarcar a descontinuidade territorial e a continuidade espacial existentes entre Brasília e Goiânia, necessárias para se pensar uma região em que os limites institucionais não abarcam, não nega os papéis que Anápolis exerce nessa área, marcada por diferenciações, diversidade e complementaridade. Trata-se, portanto, de um conceito que não nega a hierarquia presente no arranjo, mas abre possibilidades para que ele (o arranjo) seja analisado a partir de sua polinucleação e das articulações dela advinda.

---

<sup>112</sup> O fato de nem todas as capitais estaduais brasileiras serem metrópoles corrobora para essa afirmação. Para ilustrar citem-se, por exemplo, Campo Grande, Cuiabá, João Pessoa, Teresina e São Luiz.

#### **4. ENTRE HORIZONTALIDADES E VERTICALIDADES: ANÁPOLIS E AS ARTICULAÇÕES DE ORDEM DISTANTE**

Até este momento do trabalho, a situação geográfica de Anápolis foi examinada, de forma mais direta, considerando suas articulações no arranjo urbano-regional, principalmente, com os arranjos populacionais de Brasília e Goiânia, aglomerações metropolitanas e de expressão de centralidade mais ampla no território. Tal abordagem, embora importante, é insuficiente, uma vez que, hoje, as relações que se dão entre empresas, pessoas e entre lugares não estão circunscritas à lógica da contiguidade, elas são complexas e, por isso, são amplas as possibilidades colocadas pelas articulações em múltiplas escalas geográficas.

Para Corrêa (1997, p.108), somente a partir das redes técnicas, engendradas no bojo da expansão capitalista, é possível falar sobre uma divisão territorial do trabalho crescentemente mundializada. Arroyo (2015), ao tomar as redes técnicas como parâmetro, assevera o seguinte:

Conforme avança a expansão capitalista com a difusão dos transportes e das comunicações, criam-se as condições para que os lugares se especializem sem a necessidade de produzir tudo para a reprodução. Assim, ao passo que a economia local deixa de ser preponderantemente autárquica, estabelece-se uma crescente divisão territorial do trabalho. [...] Esse processo – progressivo e acelerado com a incorporação de nova técnicas – ocasiona uma intensificação dos intercâmbios, que se dá em espaços cada vez mais amplos, à escala do mundo. (2015, p.41).

Ao se especializarem, portanto, se diferenciando, os centros urbanos, mesmo não abandonando as relações de concorrência e de hierarquia, engendram demandas por cooperação, ou criando solidariedades<sup>113</sup> espaciais, tal como apontava Santos (1997, 2012 [1996]) ou, ainda, buscando relações de cooperação entre centros nos quais há empresas com funções complementares, interdependentes entre si (CORRÊA, 2004a).

A respeito de Anápolis, pela sua situação geográfica, inserido em um arranjo urbano-regional, essa vinculação entre diversidade e complementaridade se daria, inclusive, em relação àqueles centros mais dinâmicos, Goiânia e Brasília. A atividade industrial, os objetos técnicos e os papéis que Anápolis assume a partir deles, expressa sua particularidade regional, se diferenciando e atendendo demandas, mesmo que não restritivamente, daqueles cuja centralidade é mais expressiva.

Convém registrar que tal abordagem requer um olhar mais específico para os agentes econômicos que atuam no território, para as normativas que eles impõem e as que lhe são

<sup>113</sup> O sentido empregado para o termo solidariedade é aquele tributário ao trabalho de Santos (1997, p.35), para quem a noção de solidariedade “[...] é aquela encontrada em Durkheim e não tem conotação ética ou emocional. Trata-se de chamar a atenção para a realização compulsória de tarefas comuns, mesmo que o projeto não seja comum”. Vale destacar, ainda, que o autor qualifica o acontecer solidário em complementar, homólogo e hierárquico. Nesse sentido, para ele, o acontecer complementar como o homólogo se realizam por meio da contiguidade, portanto, são representantes das horizontalidades; por outro lado, o acontecer hierárquico as relações podem ser pontuais e geograficamente distantes, portanto, refere-se às verticalidades.

impostas e para a divisão territorial do trabalho, que se materializa, a partir dos centros de gestão dessas empresas. Esses aspectos relacionam-se com a redefinição dos papéis desempenhados por centros urbanos, sobretudo no Brasil, um país de dimensão continental em que o processo de urbanização se diferencia espaço-temporalmente dadas suas formações socioespaciais. Mesmo que a ação de processos homogeneizadores se imponha ao processo de urbanização, as cidades vão assumindo características próprias, se diferenciando, conformando situações geográficas, que se demonstram mais ou menos intensamente conectadas aos imperativos da globalização. Isso faz jus ao que Santos (2012 [1996]) chamou de espaços luminosos dada a materialização, em manchas ou em pontos, do meio técnico-científico-informacional no território brasileiro.

Dessa forma, é compromisso deste capítulo demonstrar como o meio técnico-científico-informacional se materializa em Anápolis, mesmo que permeado de contradições<sup>114</sup>. A densidade técnica, por sua vez, imprescindível à fluidez territorial, vai produzindo condições para que esse centro regional seja competitivo do ponto de vista da lógica da guerra entre os lugares (SANTOS, 2012 [1996]), característica própria do mundo atual e, nacionalmente, reforçada pela guerra fiscal do federalismo brasileiro.

A cidade de Anápolis, recentemente chamada de Dubai<sup>115</sup> goiana pela imprensa local, também foi comparada a Ribeirão Preto (SP) e à cidade inglesa de Manchester (POLONIAL, 1995; MACHADO, 2009), no século XX. Tal simbologia associa-se ao que se convencionou chamar de surto de desenvolvimento; aponta para uma prática comparativa que não é recente e que procura recriar representações acerca da cidade não pelo que, necessariamente, ela é, mas por aquilo que ela “ganha” sendo subsidiária da imagem de outros centros. Essas narrativas vão sendo reproduzidas sem que haja a devida problematização do emprego em dessas comparações ou em torno da necessidade de adotá-las.

Para Santos (2012 [1996], p.268-9):

---

<sup>114</sup> Embora possa se dizer que Anápolis detém as qualidades para ser identificado como um espaço luminoso, dada a materialização dos objetos técnicos em seu território, essa cidade não está isenta de contradições, próprias do modo de produção capitalista. Mesmo que seja vista a partir da seletividade espacial, um ponto luminoso no território, essa luminosidade tem ofuscado os seus espaços opacos, formados, sobretudo, por áreas de ocupações irregulares, por uma classe trabalhadora de baixa remuneração e que, em grande maioria, não tem boas condições de moradia. Para Santos e Silveira (2001, p.102), a “[...] equação entre capital e emprego torna-se, progressivamente ou brutalmente, desfavorável a este último”, o que certamente requer um olhar mais cuidadoso por parte da pesquisa e dos pesquisadores a respeito não só em vista daquilo que a cidade tem sido vendida, na guerra entre os lugares, mas, também, de quem mantém e reproduz as relações de produção desse importante centro goiano. Esses são elementos que, em razão da escala de análise do trabalho (a região), não serão abordados de forma específica, já que são aspectos que tocam, de forma mais direta, a escala da cidade.

<sup>115</sup> Apesar da comparação estapafúrdia, jornais locais procuraram dar ênfase ao que seriam as similaridades entre Anápolis e a luxuosa cidade dos Emirados Árabes, como pode ser lido a partir desta reportagem: <https://portal6.com.br/2019/08/02/anapolis-comeca-a-ser-apontada-como-a-dubai-goiana-e-dados-provam-isso/>.

Numa situação em que as virtualidades de cada localização estão sempre mudando, instala-se o que se bem pode denominar de guerra dos lugares. Estes não apenas devem usar as suas presentes vantagens comparativas, como criar novas, para atrair atividade promissoras de emprego e de riqueza. Na batalha para permanecer atrativos, os lugares se utilizam de recursos materiais (como as estruturas e equipamentos) e imateriais (como os serviços). E cada lugar busca realçar suas virtudes por meio de seus símbolos herdados ou recentemente elaborados, de modo a utilizar a imagem do lugar como ímã.

Esse mesmo autor, discorrendo sobre o papel do símbolo e da ideologia no movimento da totalidade, é contundente ao dizer que a “[...] ideologia é um nível da totalidade social e não apenas é objetiva, real, como cria o real. Sendo, na origem, um real abstrato, cada vez mais se manifesta como real concreto, na medida em que a vida social se complica” (SANTOS, 2012 [1996], p.127). Ainda sob a perspectiva do autor, “[...] o movimento do todo é, ao mesmo tempo, movimento dos elementos de ‘verdade’ e movimento dos elementos ideológicos” (SANTOS, 2012 [1996], p.127). Essa questão traz relevo para os compromissos da pesquisa em abordar as contradições da realidade, que se coloca como contraponto em relação aquilo que, no movimento da produção do real, tem caráter estritamente ideológico. Em outros termos: “[...] incluir no real a representação do real ou, mais exatamente, a luta das representações [...]” (BOURDIEU, 1998, p.13).

Nesse sentido, no atual momento, a concentração de fábricas no Distrito Agroindustrial – sobretudo as do ramo farmoquímico –, a relevância das rodovias e ferrovias que ligam a cidade de Anápolis a outros pontos, o chamado Porto Seco e o Aeroporto de Cargas vão dando a tônica pela qual a cidade passa a ser representada nos diversos meios. O destaque das abordagens, por assim dizer, é sempre relacionado à sua situação geográfica, à densidade técnica presente no município e, também, aos papéis que desempenha, ligados à logística.

#### **4.1 A densidade técnica em Anápolis e as relações de complementaridade**

A situação geográfica será retomada neste tópico porque os objetos técnicos que foram implantados em Anápolis, ou que o atravessam de algum modo, não atendem exclusivamente às demandas, aos interesses e aos negócios dos agentes locais e nem aos da região imediata. Ou seja, pelo uso voltado aos fluxos e movimentos de longa distância e pela particularidade que eles expressam regionalmente, esse centro assume papéis de complementaridade no arranjo urbano-regional em que se insere.

Como o mencionado, a situação geográfica de Anápolis se transformou ao longo dos anos não só porque o mundo mudou (e com ele as relações entre os lugares), mas também, porque os eventos que incidiram sobre o planalto central promoveram mudanças em sua estrutura territorial e na forma com que essa fração do território passou a se articular a outras frações, contínuas ou descontínuas a ela.

Em boa parte das apresentações dos objetos técnicos que serão avaliados, a situação geográfica de Anápolis pode ser assim definida: i) a partir da sua proximidade com as capitais (estadual e federal), grandes centros consumidores; ii) a partir do aparato de infraestrutura logística; e iii) a partir da localização desse município mais ao centro no território nacional. Assim, mesmo que não carregado da amplitude que a noção de situação geográfica evoca, o conteúdo das informações que têm sido divulgadas pelas empresas e instituições que atuam em Anápolis guardam relação direta com a constituição da noção em tela.

Consequentemente, a situação geográfica é, com frequência, tomada como referencial para justificar a escolha locacional de determinado grupo ou empresa por Anápolis; para justificar a escolha desse município como local da implantação de um novo projeto de ordem técnica, o que reforça a densidade pré-existente. O Porto Seco Centro-Oeste<sup>116</sup>, por exemplo, assim define a localização da empresa<sup>117</sup>:

A localização do Porto Seco Centro-Oeste S/A é a melhor de todo o interior brasileiro, em se tratando de logística. Ele está situado na cidade de Anápolis (GO), município considerado o ‘Trevo do Brasil’, pela facilidade natural de integração da região com os demais centros consumidores do país.

O Porto Seco foi implantado em uma região estratégica: a 55km de Goiânia, capital do estado de Goiás, e a 154km de Brasília, capital do Brasil. O posicionamento garante acesso ainda a três rodovias federais, que cortam Anápolis: as BRs 060 (São Paulo/Brasília), 153 (Brasília/Belém) e 414 (Anápolis/Niquelândia).

Além disso, a empresa dispõe de um ramal ferroviário – a Ferrovia Centro-Atlântica, o que oferece facilidade adicional para combinar os recursos de seus clientes e melhores e mais variadas opções de transporte.

A cidade em breve será Marco Zero da interligação entre as ferrovias Centro Atlântica e Norte-Sul, em processo avançado de implantação. O Porto Seco é, ainda, âncora da Plataforma Logística Multimodal de Goiás e do Aeroporto Cargueiro de Anápolis, ambos a uma distância de menos de 1km das instalações do terminal.

Devido à associação entre modais rodoviários e ferroviários, pelo Porto Seco podem ser transportados os mais diversificados tipos de cargas. O terminal interliga todo o mercado do Centro-Oeste a outros pontos do país, transformando grandes distâncias em distâncias economicamente competitivas. (destaque no original).

---

<sup>116</sup> A Estação Aduaneira do Interior (EADI) de Anápolis é um terminal alfandegário privado de uso público, cuja concessão está sobre responsabilidade do grupo Porto Seco Centro-Oeste. Genericamente, ao referenciarmos o terminal alfandegários, será utilizada apenas a expressão Porto Seco Centro-Oeste, ou sua sigla PSCO.

<sup>117</sup> Disponível em <https://portal.portoseco.com.br/nossa-localizacao/>. Acesso em 19 de novembro de 2022.

Esse terminal alfandegário amplia, assim, a espessura técnica presente no município de Anápolis, ao se somar a outros objetos técnicos, formando um sistema mais amplo, como pondera Santos (2012 [1996], p.219), o sistema de objetos. A materialização desses elementos, constituintes do meio técnico-científico-informacional, possibilita a ampliação tanto da fluidez territorial como da porosidade territorial<sup>118</sup>, categorias cunhadas por Arroyo (2015, p.43-4), que tratam do uso e do controle do território a partir das redes e da circulação. Para a autora, haverá “[...] lugares que ofereçam às empresas uma produtividade maior ou menor em função de suas virtualidades, provenham de intervenções técnicas ou políticas” (ARROYO, 2015, p.42). Se a fluidez territorial está mais para as intervenções técnicas (sempre fruto de decisões políticas, como já apontava Santos (2012 [1996])), a porosidade territorial se relaciona mais com as intervenções políticas.

A esse respeito, é importante a resposta do Sr. Everaldo Fiatkoski Junior<sup>119</sup>, Diretor de Operações do Porto Seco Centro-Oeste (PSCO), à pergunta: hoje, eu poderia dizer que empresas escolhem se inserir aqui no município de Anápolis por conta da presença do Porto Seco? O diretor respondeu o seguinte:

[Everaldo] Sem dúvida [...]. Coloquei esse diferencial do município como um fator que acaba atraindo as empresas. *Principalmente empresas inseridas nas cadeias mundiais de valores. Cadeias globais de valor.* Uma característica interessante da balança comercial do estado de Goiás é que as exportações são muito concentradas em produtos básicos [...]. Você não tem muito valor agregado. *As importações, por outro lado, são normalmente de insumos com valor agregado.* Esses insumos que podem ser tanto commodities como itens de produção, bens de produção... Eles têm processo produtivo muito mais apurado. E com isso agregam valor no país de origem. E são trazidos aqui para o Brasil. Só que, veja só, um detalhe muito interessante. Eles não são trazidos para serem vendidos direto para o consumidor final. Eles são em geral trazidos ou para serem utilizados em outros processos produtivos, ou seja, vira um insumo de uma produção nacional ou, por outro lado, também, são produtos que são utilizados, são máquinas, são equipamentos que são utilizados nessa produção. Isso acaba sendo interessante para o Estado, porque por mais que tenha um valor agregado sendo importado, isso acaba entrando nas nossas cadeias de valor locais. E aí a gente chega na parte final. *O Porto Seco serve para atrair empresas, serve para atrair indústrias pela própria existência de um Porto Seco? No caso de Anápolis, sim. Porque as empresas veem a viabilidade, elas ficam convencidas de ter uma viabilidade de utilizar um serviço*

<sup>118</sup> Para a autora [...] a ‘fluidez territorial’ como a qualidade que têm os territórios nacionais, por meio de seus agentes, de permitir uma aceleração cada vez maior dos fluxos que os estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização dos fluxos. E definimos a ‘porosidade territorial’ como a qualidade que têm os territórios nacionais, por meio de seus agentes, de ampliar ou minimizar sua vinculação com o exterior, a partir de um desenho de uma base institucional e normativa, formada por um conjunto de ações cuja intencionalidade é definir a inserção externa dos territórios [...]” (ARROYO, 2015, p.43-44).

<sup>119</sup> Entrevista realizada no dia 26/10/2022 nas dependências do PSCO.

*aduaneiro que vai ser competitivo em relação a outros que estão, por exemplo, nas zonas [...], São Paulo, Porto de Santos, Aeroporto de Guarulhos, Aeroporto de Campinas, Rio de Janeiro, Porto do Rio de Janeiro, Aeroporto de Galeão, dentre vários outros, Belo Horizonte, o Aeroporto de Confins. Não é obrigação de um usuário de comércio exterior escolher a gente por a gente estar do lado. O trabalho do Porto Seco é se mostrar como eficiente, ter uma boa sincronia entre processos de movimentação e armazenagem, fluxo de informação e trabalho dos órgãos anuentes. Aqui seria o MAPA, Anvisa, Receita Federal. Tudo isso com fluxo de informações geral, pra dar uma resposta rápida, transparência para os clientes que utilizam os nossos serviços e optarem, escolherem o Porto Seco de Anápolis para enviar cada uma das suas cargas de uma forma mais eficiente do que Porto de Santos e os outros aeroportos fariam. Então, com base nisso, com base em saber que a carga dele está sendo tratada em um local muito eficiente, com baixo custo, faz com que a empresa prefira se instalar aqui do que se instalar em algum outro local sem esse ‘benefício’. Mas, de novo, reforçando, não é uma obrigação das empresas, das indústrias que estão instaladas aqui em Anápolis, utilizarem o serviço do Porto Seco. Elas usam porque percebem que é mais eficiente. (Destaques nossos).*

A resposta do diretor de operações do PSCO reforça as características apresentadas pelos autores, no sentido de que o objeto técnico amplia a fluidez e a porosidades territoriais, ao passo que seu uso é ajustado aos agentes econômicos atuantes em múltiplas escalas geográficas. A atuação em Anápolis se torna interessante no que se refere à reprodução do capital desses agentes, uma vez que o funcionamento dos objetos técnicos diminui custos com logística e tornam os produtos mais competitivos.

Vale retomar, considerando esses aspectos tratados, a compreensão presente em publicação, sob autoria de IPEA, IBGE e UNICAMP (2001, p.321), a qual avalia que Anápolis, pela sua posição geográfica e pelo seu papel histórico, ainda absorveria relevantes estímulos econômicos na divisão territorial do trabalho no eixo Goiânia-Brasília. No arranjo urbano-regional, as aglomerações metropolitanas exercem certa coerção à expansão de algumas atividades em Anápolis pelas relações de “subordinação”; já no que diz respeito à atividade industrial e às funções logísticas, pela expressividade e pela particularidade de alguns dos seus objetos técnicos, assume papéis de complementaridade.

A relação de complementaridade entre Anápolis e Goiânia e entre Anápolis e Brasília foi construída ao longo do século XX, haja vista que o centro regional forneceu produtos e serviços que possibilitaram a construção das capitais e que, ao mesmo tempo, trouxeram dinamismo para Anápolis. Um exemplo importante é do surgimento do grupo

JBS<sup>120</sup>, hoje líder global em produção de alimentos à base de proteína, com sede na cidade de São Paulo, mas tendo iniciado suas atividades em Anápolis<sup>121</sup>, em 1953, com capacidade de abate e processamento de 5 cabeças de gado por dia. Conforme Teixeira Neto (2018, p.113), em 1957, a empresa expandiu seu mercado para o Distrito Federal, inclusive, posicionando unidades no que hoje se consolidou como Entorno do Distrito Federal, ou seja, suprindo demandas de consumo da capital federal que, dentre as suas funções, não previa áreas cujo uso era destinado às atividades produtivas – questão apontada por Moysés (2004).

Nesse sentido, o segmento empresarial de Anápolis (principalmente aquele reunido em torno da ACIA), o governo municipal, estadual e federal são representantes do que Cunha (2009) chama de uma complexa rede de articulações em prol da implantação do DAIA, o primeiro distrito industrial do Centro-Oeste, que diversificou/diversifica os papéis urbanos desempenhados por Anápolis no arranjo urbano-regional e, ao mesmo tempo, exerce função complementar às aglomerações metropolitanas.

Conforme Cunha (2009, p.129):

O principal argumento do governo federal para a implantação do distrito era a abastecimento de Brasília, especialmente de produtos alimentares como consta a ideia original do projeto. E Anápolis, por conta da localização privilegiada frente à capital federal e pelo abastecimento já prestado à capital no período de sua construção se colocava como o local mais apropriado para sediar tal distrito.

A não previsão de funções produtivas e a concentração populacional contribuem para a explicação dessa articulação entre a capital federal e Anápolis. Atualmente, a concentração populacional no arranjo urbano-regional permanece como um dado significativo, em razão de sua expressão em âmbito nacional (a terceira maior concentração populacional brasileira, conforme IBGE, 2016). A expressividade da concentração populacional é elemento que reverbera na escolha de determinado grupo econômico em se inserir em um de seus centros, considerando que, potencialmente, na região, pode haver um número significativo de clientes. Hoje, diferentemente do momento de implantação do DAIA, as empresas que se instalam no distrito e os objetos técnicos que a ele se articulam, não atendem às demandas exclusivamente das aglomerações metropolitanas, mas àquelas que integram circuitos econômicos mais amplos.

---

<sup>120</sup> Informações sobre a história da empresa, disponível em: <https://jbs.com.br/sobre/nossa-historia/>. Acesso em 03 de dezembro de 2021. A sigla da empresa, JBS, tem como origem o nome de seu fundador, José Batista Sobrinho.

<sup>121</sup> Vale ressaltar que a empresa deixou o município de Anápolis, em 2014, fechando a unidade que empregava 260 trabalhadores.

Como as interações entre centros urbanos não se efetivam apenas a partir de fluxos materiais ou, ainda, de movimentos que se dão em territórios contíguos, seria reducionista determinar que os papéis de Anápolis se circunscrevem ao atendimento das demandas das cidades-capitais, como se houvesse uma coesão funcional do tipo metropolitano. Como o assinalado, Anápolis tem atividade produtiva industrial mais relevante que as aglomerações metropolitanas; e, associada a essa questão, sua função ligada à logística coloca esse centro em destaque no cenário nacional, haja vista as interações que, por exemplo, o Porto Seco tem mantido, cuja expressão aparece no valor das mercadorias importadas por Anápolis e não, necessariamente, adquiridas por agentes que estão inseridos nesse município.

Nesse sentido, torna-se um nó interessante, do ponto de vista da redução dos custos com a circulação, que perfaz uma parcela importante da produção e que torna mercadorias, dada a fluidez no território, mais competitivas sob a lógica concorrencial. A escolha pela inserção, em Anápolis, por um grupo de atuação ampliada no território (nacional ou internacional), portanto, tem maior relação com a otimização de lucros, dada a situação geográfica desse centro regional e sua especialização produtiva, do que, necessariamente, com uma coesão funcional com as aglomerações metropolitanas do entorno.

Tal questão poderá ser melhor avaliada, ainda neste capítulo, que trata, dentro outros elementos, da localização da sede de grandes grupos econômicos que atuam em Anápolis, subordinando-o a outros centros de gestão e não, diretamente, àqueles que são mais importantes no arranjo urbano-regional. Isso não significa que as empresas com sede em Brasília ou em Goiânia não tenham unidades em Anápolis, mas significa dizer que dada a característica das relações multiescalares, Anápolis passa a se articular a uma rede de nós multilocalizados, dadas as interações com centros de diversos portes e em diversas redes urbanas. Situação que reforça o apontado por Catelan (2013), a respeito das relações complexas entre centros urbanos, que se constituem, no atual período, a partir das imbricações entre hierarquia-heterarquia urbanas.

Desse modo, para demonstrar a expressão de centralidade de Anápolis, no âmbito regional, serão analisados alguns dados que contribuem à narrativa aqui exposta. O primeiro deles diz respeito à arrecadação de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) no estado de Goiás, em que anualmente a Secretaria de Economia divulga as 500 maiores contribuintes. As empresas que mais arrecadam em Goiás, em sua maioria, são aquelas que atuam em diversos municípios; e, conforme a somatória do imposto recolhido, resultante dessa atuação, é seu posicionamento no *ranking*. A seguir, exemplos para ilustrar as que têm melhor posição: Petróleo Brasileiro S/A (Petrobras), Ambev S.A., Telefônica Brasil

S.A., Claro S.A., Souza Cruz LTDA, Petrobras Distribuidora S.A., Cervejarias Kaiser Brasil S.A. e Brasil Kirin Industria de Bebidas S/A – empresas que se dividem em diversas atividades econômicas, não havendo, portanto, a prevalência de um segmento.

Em relação à localidade das empresas<sup>122</sup> (ver Tabela 10), Goiânia é citada 54 vezes, Anápolis, 33, Aparecida de Goiânia, 28, Rio Verde, 11, Senador Canedo, 11, Itumbiara, 9 e Catalão, 6 vezes. Dentre essas localidades mais expressivas, se somadas a quantidade de vezes que os municípios da RMG foram citados, o resultado é 93 vezes. A coesão funcional da aglomeração metropolitana é importante, sobretudo, quando se compara Senador Canedo (citado 11 vezes), cuja área urbana integra a aglomeração metropolitana e recebe incentivos em decorrência dessa relação, a Rio Verde (igualmente citado 11 vezes), município que tem porte demográfico e PIB consideravelmente superiores (aproximadamente, 2 e 3 vezes maiores, respectivamente).

**Tabela 10 - Goiás: Empresas que mais contribuem com ICMS em Goiás (2019)**

Localidades	Quantidade de vezes citadas	% do total
Diversas	217	43,40%
Goiânia	54	10,80%
Anápolis	33	6,60%
Aparecida de Goiânia	28	5,60%
Estado de São Paulo	16	3,20%
Rio Verde	11	2,20%
Senador Canedo	11	2,20%
Itumbiara	9	1,80%
Catalão	6	1,20%
Estado do Rio de Janeiro	5	1,00%
Demais localidades	110	22,00%
Total	500	100,00%

Fonte: Secretaria de Economia de Goiás (2019)

Disponível em: <https://www.economia.go.gov.br/>. Acesso em 29 de setembro de 2022

Organização: Autor, 2022.

Outro elemento que contribui para reforçar a densidade técnica em Anápolis é o relativo à quantidade de agências bancárias que têm unidades nos municípios do estado de Goiás (o que pode ser observado na Tabela 11). No total, o estado de Goiás concentrou 690 agências bancárias no ano de 2019. Dessas, quase 1/3 localizavam-se na cidade de Goiânia, 208 agências.

<sup>122</sup>As empresas que atuam em diversos municípios e, portanto, o pagamento do ICMS é computado a partir de diversas localidades, apareceram com o estrato mais expressivo, citado 217 vezes. Aparecem ainda empresas dos estados de São Paulo, 16 vezes, e do Rio de Janeiro, 5 vezes.

**Tabela 11 - Goiás: Quantidade de agências bancárias (2019)**

Localidade	Agências Bancárias	% do total
Goiânia	208	30,14%
Anápolis	35	5,07%
Aparecida de Goiânia	22	3,19%
Rio Verde	19	2,75%
Jataí	10	1,45%
Catalão	9	1,30%
Itumbiara	9	1,30%
Formosa	8	1,16%
Luziânia	8	1,16%
Valparaíso de Goiás	8	1,16%
Demais municípios	354	51,30%
Estado de Goiás	690	100,00%

Fonte: Banco de Dados Estatísticos do Estado de Goiás (BDE-Goiás).

Disponível em <https://www.imb.go.gov.br/bde/imp.php>.

Consulta realizada em 20 de novembro de 2022.

Organização: Autor, 2022

Anápolis, por sua vez, registrou 35 agências, participando com 5,07% do total de agências no estado de Goiás. Essa quantidade posicionou o município em segundo lugar dentre aqueles com mais agências, seguido por Aparecida de Goiânia (22 agências), Rio Verde (19 agências) e Jataí (10 agências). Excluído o caso de Aparecida de Goiânia, os demais municípios que integram a RMG não aparecem entre os 10 primeiros colocados em termos de maior número de agência, o que, de fato, só ampliaria a expressividade de Goiânia em relação aos serviços bancários. A partir dessa tabela, dois dados são significativos: a) não há agência bancária em 107 municípios de Goiás, o que aponta para a baixa complexidade desses centros urbanos inseridos nesses municípios e para a falta de cobertura desse serviço, que é essencial; b) há uma relação entre concentração de renda e número de agências bancárias, tendo em vista a participação significativa de municípios que não necessariamente são expressivos do ponto de vista do tamanho demográfico, mas possuem PIBs expressivos no cenário regional.

Outro dado relevante diz respeito ao número de empresas que se inserem nos distritos industriais do estado de Goiás (ver Tabela 12) e que, juntos, totalizaram 367 empresas<sup>123</sup>, sendo que os municípios com mais significância em número de empresa são Anápolis, Senador Canedo, Aparecida de Goiânia, Catalão e Goianira.

<sup>123</sup> Dentre os distritos, quase a totalidade recebe o nome de “agroindustrial”; diferem apenas o Minerioindustrial de Catalão e o Industrial de Senador Canedo – DISC (nesse município se insere ainda o Agroindustrial de Senador Canedo – DASC). A questão reforça a ideia de que a industrialização no estado de Goiás está intimamente ligada à agropecuária e à forma com que essa unidade da federação se insere na divisão territorial do trabalho.

A importância de Anápolis é considerável, já que concentra três vezes mais empresas em seu distrito do que o segundo município mais expressivo, Senador Canedo. Dentre os 5 mais expressivos, Anápolis e Catalão não integram a RMG, já Senador Canedo, Aparecida de Goiânia e Goianira fazem parte dessa delimitação. No total, os municípios da RMG concentram 105 empresas (28,61% do total) e, mesmo assim, fica aquém da relevância de Anápolis, que concentra 32,97% das empresas localizadas em distritos industriais – no item, a seguir, serão abordados os segmentos da indústria que se instalaram em Anápolis.

**Tabela 12 - Goiás: Número de empresas instaladas nos distritos industriais<sup>124</sup>**

Distritos	Empresas	% do total
Abadiânia	4	1,09%
Anápolis	121	32,97%
Aparecida de Goiânia	32	8,72%
Bela Vista de Goiás	3	0,82%
Catalão	30	8,17%
Goianésia	14	3,81%
Goianira	27	7,36%
Inhumas	6	1,63%
Itumbiara	22	5,99%
Luziânia	13	3,54%
Mineiros	11	3,00%
Morrinhos	7	1,91%
Orizona	6	1,63%
Pontalina	1	0,27%
Porangatu	7	1,91%
Rio Verde	15	4,09%
Rubiataba	2	0,54%
Senador Canedo	37	10,08%
Uruaçu	9	2,45%
Total	367	100,00%

Fonte: Companhia de Desenvolvimento Econômico de Goiás (CODEGO)  
Disponível em <https://www.codego.com.br/>. Pesquisa realizada em 11 de março de 2022  
Organização: Autor, 2022.

<sup>124</sup> As informações no sítio da Companhia de Desenvolvimento Econômico de Goiás estão desatualizadas e não há cuidado em demonstrar quando foi realizado o levantamento do número de empresas que se localizam nos distritos industriais. Foram efetuadas duas visitas à unidade da CODEGO, no DAIA e, nas duas ocasiões, a entidade foi categórica em afirmar que não possui dados relativos ao número de empresas, a quais são as empresas, ao número de trabalhadores que têm emprego direto na atividade industrial. Apesar desse problema, o site da CODEGO, mesmo desatualizado, é a única fonte que elenca, de todos os distritos industriais do estado de Goiás, a quantidade de empresas, o que permite a comparação entre eles, considerando esse elemento quantitativo. No caso de Anápolis, por exemplo, para efeito de comparação, foi utilizada a quantidade de 121 empresas, no entanto, em levantamentos durante a elaboração desta redação, constam 150 empresas.

Desde a década de 1960, conforme Arriel (2017, p.186), Anápolis vai perdendo a condição de município que concentra atividade industrial, essa hegemonia passa a ser exercida por Goiânia. Na primeira década dos anos 2000, contudo, Anápolis volta a ampliar a sua participação nas vendas industriais e ocupa a primeira posição no estado, com 22,21% das vendas industriais em 2010 e, em 2014, 15,55%. Apesar de Goiânia ocupar a terceira posição, percebeu-se, pelo levantamento realizado pelo autor, crescimento da participação de alguns dos municípios que integram a RMG, notadamente, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo e Trindade.

Essa expressividade do setor industrial em Anápolis se desdobra na quantidade de energia elétrica consumida por esse/nesse município, como pode ser observado na Tabela 13. Nesse sentido, o setor industrial em Anápolis, em comparação ao consumo do mesmo setor nos demais municípios, é aquele que mais consome energia elétrica no estado de Goiás, embora esse município, quando considerado todos os setores, tenha uma participação de 6,96% no total de energia elétrica consumida, o que o posiciona como o segundo maior consumidor de energia elétrica em Goiás. Tomando como base a distribuição do consumo por setores nesse município, o setor comercial, o industrial (o mais expressivo), o residencial e os demais setores têm participação de 13,86%, 47,08%, 29,22% e 9,83% do total, respectivamente.

Goiânia tem consumo mais de três vezes maior do que aquele verificado em Anápolis, participando com 22,31% do total do consumo em Goiás. No entanto, em se tratando do seu setor industrial, ele é apenas o quarto mais expressivo, sendo superado por, Anápolis, Rio Verde e Ouidor. O setor industrial em Goiânia ganha expressividade, se considerados os municípios que integram a região metropolitana, sobretudo pela participação de Aparecida de Goiânia e de Senador Canedo, notadamente o quarto e o nono maiores consumidores de energia elétrica em Goiás, com participações de 5,09% e 1,95% do total.

Quanto à distribuição do consumo em Goiânia, o setor comercial registrou participação de 31,66% do total; o industrial, 7,46% do total; o residencial, 46,87% do total; e os demais setores, 14,00% do total. Nesse sentido, verifica-se participação maior do setor comercial em Goiânia, numérica, principalmente, mas também percentualmente, o que é compreensível dados os seus papéis ligados ao setor de comércio e serviços. Por outro lado, em Anápolis, há maior expressividade do consumo do setor industrial, não só percentualmente, como também, numericamente, o que certamente reforça a ideia que se quer construir de que essa especialização tem cumprido papel de complementariedade no arranjo urbano-regional.

**Tabela 13 - Goiás: Dez maiores consumidores de energia elétrica (2019)**

Localidade	Setor Comercial (Mwh)	% do Total Municipal	Setor Industrial (Mwh)	% do Total Municipal	Residencial (Mwh)	% do Total Municipal	Outros consumidores	% do Total Municipal	Total (Mwh)	% em relação a Goiás
Estado de Goiás	2.565.385	17,72%	3.609.811	24,94%	5.115.450	35,34%	3.182.754	21,99%	14.473.400	100%
Goiânia	1.022.558	31,66%	240.998	7,46%	1.513.781	46,87%	452.285	14,00%	3.229.622	22,31%
Anápolis	139.721	13,86%	474.487	47,08%	294.517	29,22%	99.040	9,83%	1.007.765	6,96%
Rio Verde	98.791	12,00%	412.222	50,08%	175.328	21,30%	136.820	16,62%	823.161	5,69%
Ap. de Goiânia	164.128	22,27%	123.341	16,74%	384.847	52,22%	64.598	8,77%	736.914	5,09%
Catalão	40.835	11,77%	168.482	48,56%	82.095	23,66%	55.568	16,01%	346.980	2,40%
Luziânia	37.747	12,63%	75.315	25,20%	113.205	37,87%	72.648	24,30%	298.915	2,07%
Itumbiara	52.470	17,88%	105.516	35,95%	91.493	31,17%	44.004	14,99%	293.483	2,03%
Ouvidor	910	0,32%	274.613	96,83%	4.910	1,73%	3.173	1,12%	283.606	1,96%
Senador Canedo	17.888	6,35%	146.588	52,00%	86.332	30,62%	31.097	11,03%	281.905	1,95%
Jataí	62.310	25,37%	48.216	19,63%	81.347	33,12%	53.733	21,88%	245.606	1,70%
Demais Munic.	928.030	13,40%	1.540.037	22,24%	2.287.593	33,03%	2.169.298	31,33%	6.924.958	47,85%

Fonte: Banco de Dados Estatísticos do Estado de Goiás (BDE-Goiás).

Disponível em <https://www.imb.go.gov.br/bde/imp.php>.

Consulta realizada em 20 de novembro de 2022.

Organização: Autor, 2022

Por ora, importa sinalizar que a expressividade do território anapolino foi examinada a partir de aspectos quantitativos, um caminho válido, no entanto, insuficiente para os contornos que se procura dar à análise realizada neste trabalho. Assim, no sentido de reforçar a ideia da complementaridade, serão considerados alguns dos objetos técnicos (rodovias, distrito agroindustrial, ferrovias entre outros) que, devido sua particularidade no arranjo urbano-regional, possibilitam relações com os demais centros da região, incluindo os mais complexos, relações que não se caracterizam apenas pela lógica da concorrência, da hierarquia, da subordinação.

Mesmo que o enfoque parta da listagem e mapeamento dos mais importantes objetos técnicos presentes em Anápolis, para a pesquisa será significativo, também, identificar e demonstrar o como Anápolis, tendo em vista esses elementos, mantém fluxos com escalas mais abrangentes, nacionais ou supranacionais, o que revela o recorte territorial do objeto da pesquisa e as escalas com as quais esse município se articula e participa dos intercâmbios de uma economia globalizada. Ou, ainda, como questão fundamental, cabe responder como os agentes econômicos, que atuam em escalas mais abrangentes, se apropriam e se beneficiam desses objetos técnicos, dando maior fluidez e celeridade à concretização do lucro.

É pela existência dos fixos que os fluxos se materializam, o que reafirma a importância daqueles e a inseparabilidade de sua abordagem, tal como propôs Santos (2012 [1996]), ao elaborar esse par dialético para análise da realidade. É nesse sentido que, metodologicamente, a abordagem dos fixos e dos fluxos se coloca no trabalho, pois, no mundo atual, não basta produzir, é “[...] indispensável pôr a produção em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside à circulação, mas é esta que conforma a produção” (SANTOS, 2012 [1996], p. 275).

E Anápolis reúne, pela sua situação geográfica, constituída por elementos de sua localização absoluta e relativa, condições de redução de custos com logística, o que a favorece, sob a ótica da competitividade, como local de inserção de grupos econômicos que atuam em diversas escalas geográficas. Os objetos técnicos implantados em Anápolis podem ser observados a partir da Figura 37 e da Figura 38.

Figura 37 - Anápolis/GO: Fixos instalados no município (2014)

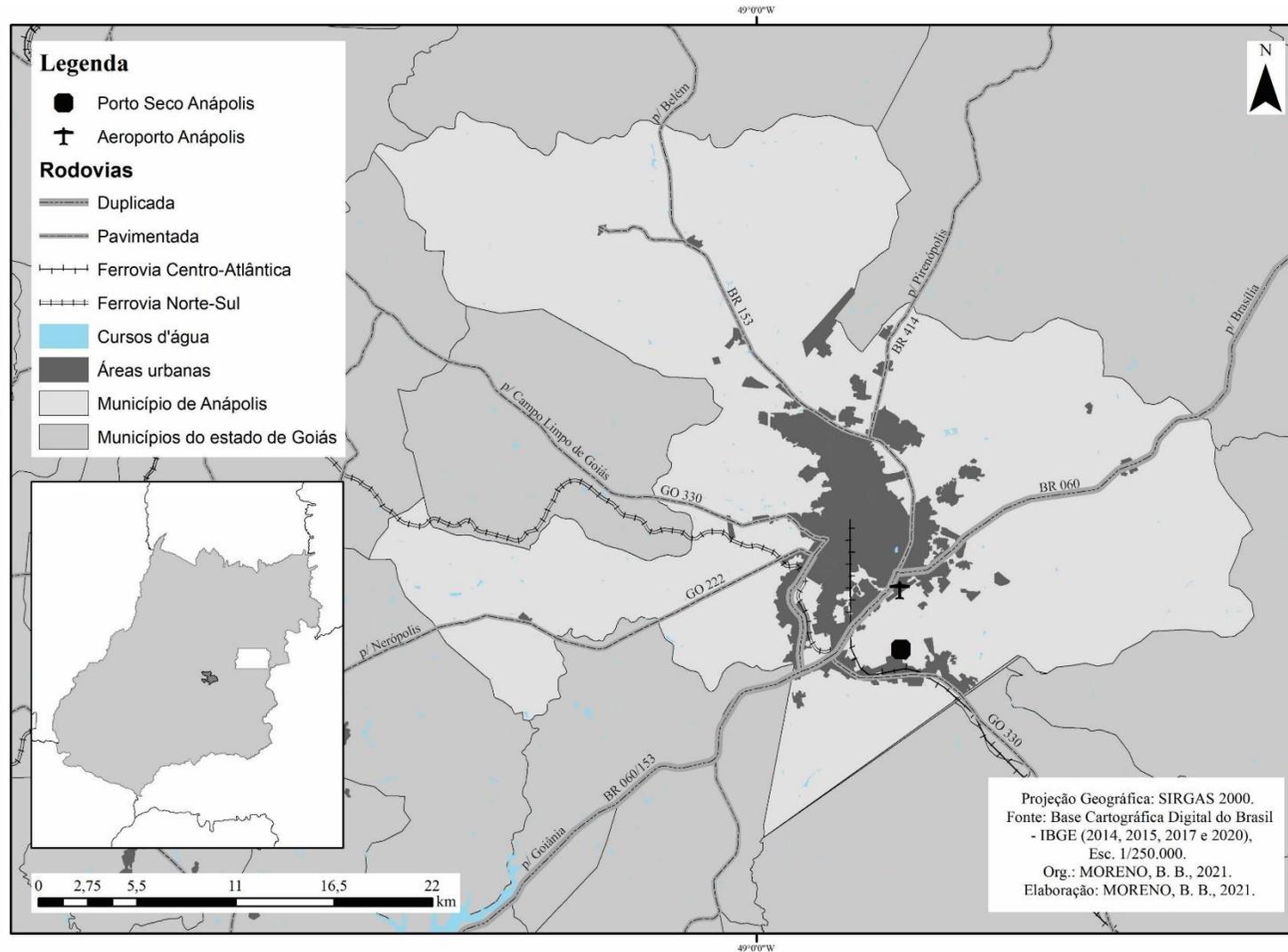
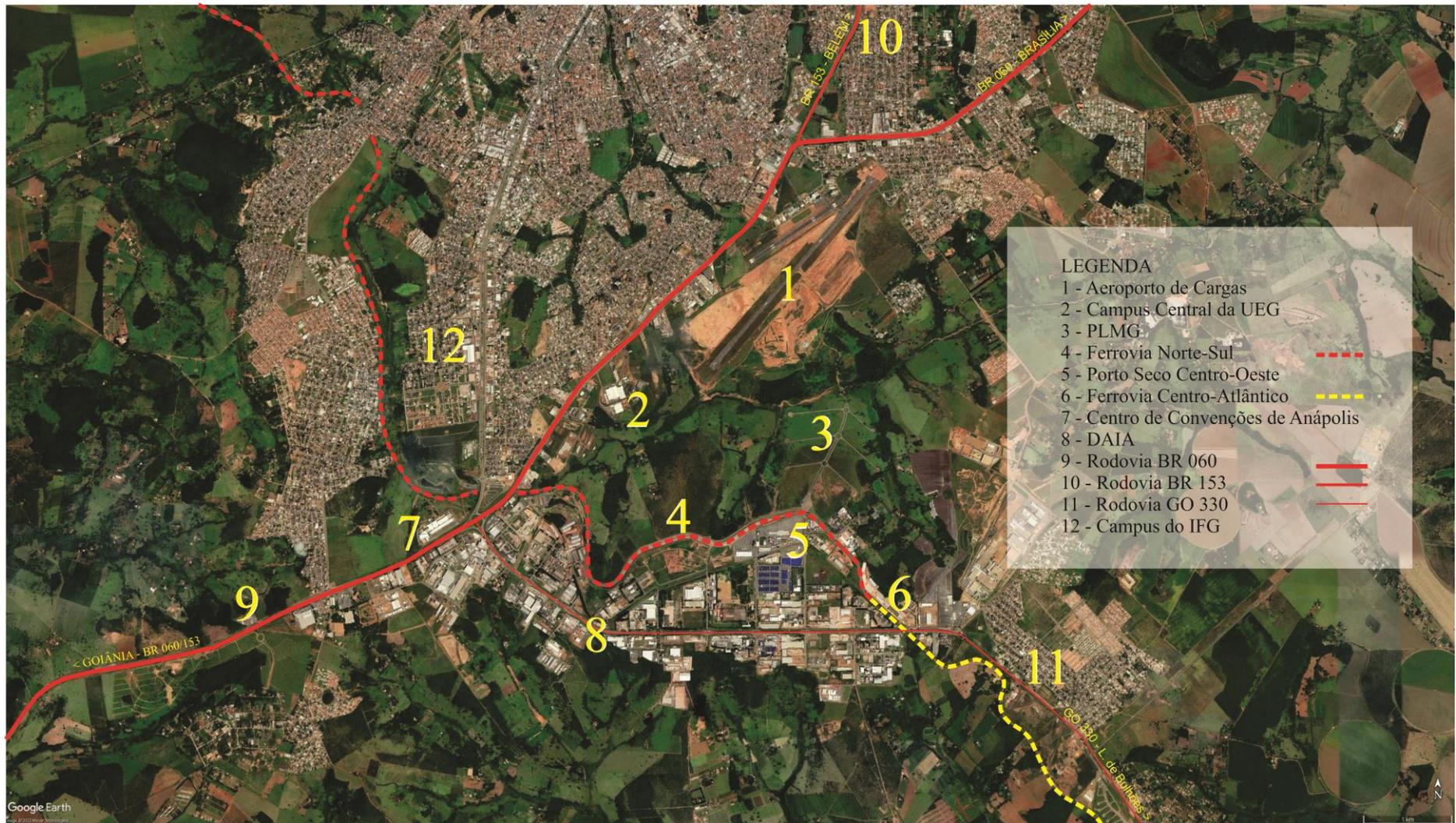


Figura 38 - Anápolis/GO: Porção Sul da cidade e os objetos técnicos implantados (2022)



Fonte: Google Earth. Data da imagem: 20 de janeiro de 2022. Organização: Autor, 2022.

Dentre os objetos técnicos importantes, destacam-se as **rodovias BR 060 e BR 153** (ver Figura 39). Embora não sejam as únicas rodovias que cruzam o município de Anápolis, essas duas, em especial, têm características de integração territorial, sobretudo, a BR 153, por isso serão tratadas de forma diferenciada. A rodovia federal BR 153, cuja inauguração remonta a finais dos anos de 1950 e início dos anos de 1960, tem mais de 4mil km de extensão, cruza os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Tocantins e chega até o município de Marabá, no Pará, onde é interrompida; no entanto, a partir de outras ligações rodoviárias, dá acesso a Belém, o que faz com que ela seja lembrada, de forma popular, em vista de parcela do seu traçado, pelo nome de Rodovia Belém-Brasília. O seu sentido de integração, portanto, é norte-sul (longitudinal) e, principalmente, em território goiano-tocantinense, desempenha relevante papel logístico de integração de mercados, levando em consideração que liga o Norte e o Centro-Oeste à Região Concentrada.

Para Arrais, Castilho e Aurélio Neto:

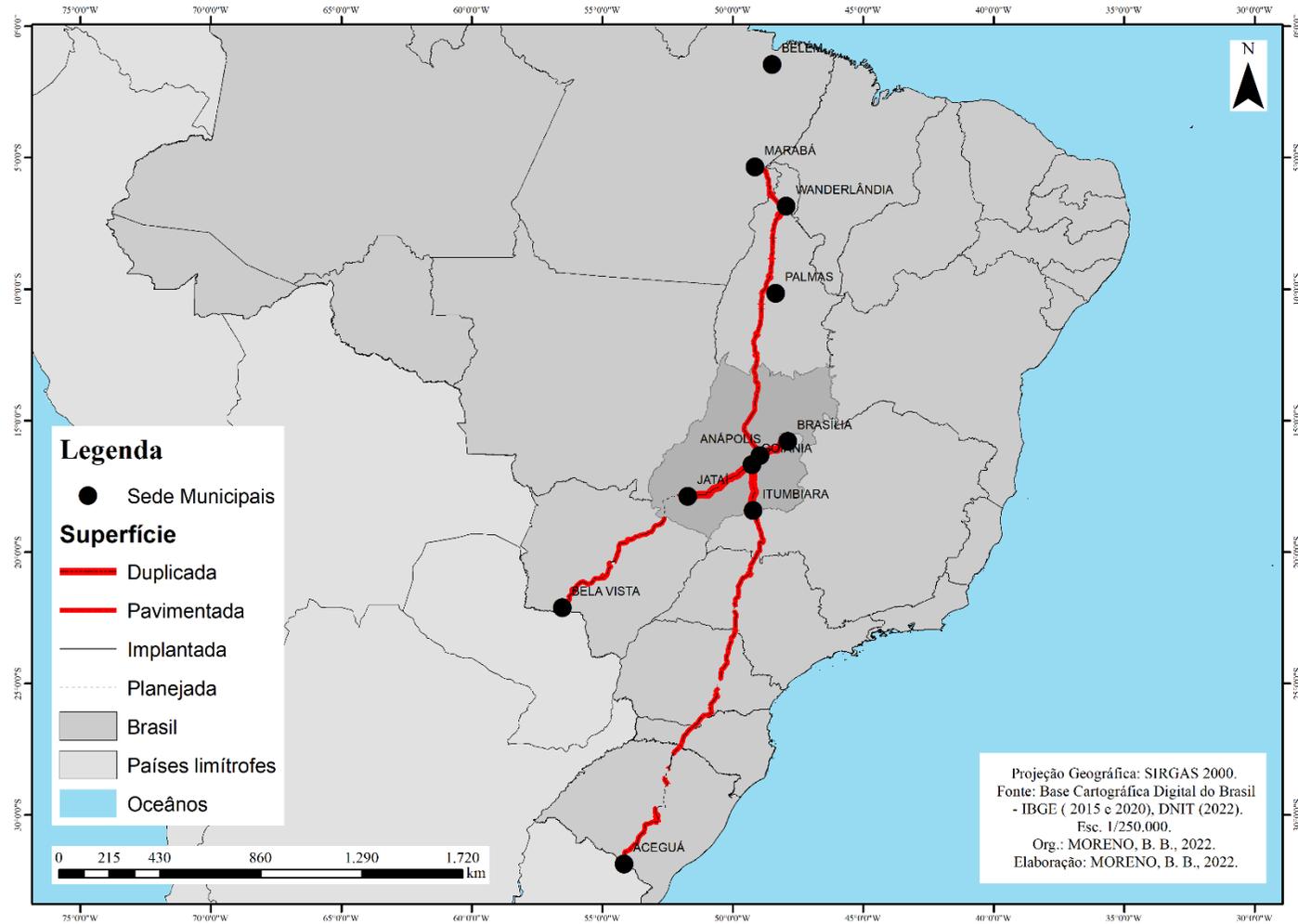
A construção da Rodovia Federal BR-153, além de cumprir importante papel no processo de urbanização do território goiano-tocantinense, atendeu a uma demanda de integração do mercado nacional. Dentre as principais transformações proporcionadas por essa rede destacam-se o aumento populacional, o crescimento significativo da produção agropastoril, a dinamização do mercado urbano e as mudanças na estrutura fundiária. (2016, p.62).

A rodovia se atrela, nesse sentido, à inserção da capital federal no planalto central que criou condições, dentre outros aspectos, da integração nacional<sup>125</sup>. Especificamente no território goiano-tocantinense, os movimentos relativos à implementação da rodovia fizeram surgir núcleos urbanos e, ainda, redefinir a centralidade de outros, já existentes e que passaram a ter mais expressividade no contexto regional. Em Goiânia os traçados das rodovias BR 060 e BR 153 se justapõem, permanecendo assim até Anápolis, ponto em que elas se separam, o que reforça o papel desse centro como nó logístico, haja vista a função de integração dos mercados que a BR 153 cumpre nacionalmente, segundo apontado por Castilho (2014) e por Arrais, Castilho e Aurélio Neto (2016).

---

<sup>125</sup> Castilho (2014) procura analisar as redes técnicas no território goiano, dentre elas, a rede rodoviária é objeto de estudo, cuja abordagem se assenta em seu sentido territorial.

Figura 39 - Brasil: Traçado das rodovias BR 153 e BR 060 (2014)



Relativamente à BR 060, de traçado radial, ela liga a capital federal ao município de Bela Vista, no Mato Grosso do Sul, totalizando 1.459km. Essa rodovia liga, também, a capital goiana à Brasília, ou seja, cumpre um papel regional significativo considerando a expressividade dos fluxos, já levantados pelo IBGE (2016); papel que pode ser reforçado pelos fluxos de veículos que passam pelas praças de pedágios no trecho entre as capitais. A Triunfo CONCEBRA, empresa que tem a concessão de trecho da BR 153 (entre Anápolis e Itumbiara) e de trecho da BR 060 (que liga Goiânia a Brasília), administra duas praças de pedágio no arranjo urbano-regional, a P1, km 43, localizada no município de Alexânia, trecho entre Anápolis e Brasília, e a P2, km 107,90, localizada no município de Goianápolis, trecho entre Anápolis e Goiânia.

Conforme IBGE (2016), entre os arranjos populacionais de Brasília e Goiânia, há 9.063 pessoas se deslocando para estudo e trabalho, entre eles e Anápolis há, respectivamente, 2.105 e 6.701 pessoas se deslocando para estudo e trabalho. Esse movimento, considerado, no levantamento do IBGE, relevante para a construção de cenários futuros, se realizado por via rodoviária, ligação que se dá de forma hegemônica no arranjo urbano-regional, foi captado pelas praças de pedágio que, em 2019, contabilizou o fluxo de 18.693.743 de veículos<sup>126</sup> (ver Tabela 14).

Na Praça 1 (km 43) foram registrados, pela somatória dos fluxos de ambos os sentidos da rodovia, 6.327.489 veículos. Na praça 2 (km 107,90), foram registrados 12.366.254 veículos, ou seja, há participação em 66,15% do total. Isso se deve, principalmente, ao fato de que a Praça 1 contabiliza apenas os fluxos da BR 060; a Praça 2, trecho em que há a justaposição das rodovias, considera o fluxo também da BR 153.

---

<sup>126</sup> Como não é objeto de análise o multiplicador de tarifa, ele não compôs a Tabela 14, assim como o volume de veículo equivalente, que é um dado em decorrência daquele. Conforme as normas da ANTT, o fator multiplicador tem valor inicial de 0,5 (motos) até 10 para enquadrar veículos com número de 10 ou mais eixos. Interessa mais, nesse sentido, os tipos de veículos (passeio ou comercial) e a expressividade numérica deles para os intuítos deste trabalho.

Tabela 14 - Fluxos de veículos nas praças de pedágio no trecho entre Goiânia e Brasília (2019)

Praças de pedágio	Número de veículos	% do total	
<b>Praça 1 km: 43</b>	<b>6.327.489</b>	<b>100%</b>	
<b>Comercial</b>	<b>1.314.233</b>	<b>20,77%</b>	<b>33,85%</b>
Veículo Comercial 10 eixos	0	0,00%	
Veículo Comercial 2 eixos	441.085	6,97%	
Veículo Comercial 3 eixos	316.314	5,00%	
Veículo Comercial 4 eixos	197.195	3,12%	
Veículo Comercial 5 eixos	92.888	1,47%	
Veículo Comercial 6 eixos	154.738	2,45%	
Veículo Comercial 7 eixos	63.554	1,00%	
Veículo Comercial 8 eixos	1.287	0,02%	
Veículo Comercial 9 eixos	47.166	0,75%	
Veículo Com. acima 10 eixos	6	0,00%	
<b>Moto</b>	<b>130.769</b>	<b>2,07%</b>	
Moto	130.769	2,07%	
<b>Passeio</b>	<b>4.882.487</b>	<b>77,16%</b>	
Veículo Passeio 2 eixos	4.833.037	76,38%	
Veículo Passeio 3 eixos	44.425	0,70%	
Veículo Passeio 4 eixos	5.025	0,08%	
<b>Praça 02 km: 107,90</b>	<b>12.366.254</b>	<b>100%</b>	
<b>Comercial</b>	<b>2.163.950</b>	<b>17,50%</b>	<b>66,15%</b>
Veículo Comercial 10 eixos	0	0,00%	
Veículo Comercial 2 eixos	813.323	6,58%	
Veículo Comercial 3 eixos	459.924	3,72%	
Veículo Comercial 4 eixos	308.563	2,50%	
Veículo Comercial 5 eixos	163.176	1,32%	
Veículo Comercial 6 eixos	230.303	1,86%	
Veículo Comercial 7 eixos	105.085	0,85%	
Veículo Comercial 8 eixos	3.807	0,03%	
Veículo Comercial 9 eixos	79.744	0,64%	
Veículo Com. acima 10 eixos	25	0,00%	
<b>Moto</b>	<b>488.458</b>	<b>3,95%</b>	
Moto	488.458	3,95%	
<b>Passeio</b>	<b>9.713.846</b>	<b>78,55%</b>	
Veículo Passeio 2 eixos	9.608.041	77,70%	
Veículo Passeio 3 eixos	96.868	0,78%	
Veículo Passeio 4 eixos	8.937	0,07%	
<b>Total Geral</b>	<b>18.693.743</b>	<b>-</b>	<b>100%</b>

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Consulta realizada em 24 de outubro de 2022.

Disponível em <https://dados.antt.gov.br/group/rodovias>.

Organização: Autor, 2022.

Quando verificada a expressividade dos tipos de veículos, na Praça 1, veículos comerciais, motos e veículos de passeio representam, respectivamente, 20,77%, 2,07% e

77,16% do total de veículos que passaram por essa praça. Na Praça 2, por sua vez, os veículos comerciais, motos e veículos de passeio representam, respectivamente, 17,50%, 3,95% e 78,55% do total de veículos que tiveram passagem registrada por essa praça. Há, nesse sentido, superioridade inquestionável em relação ao número de veículos de passeio, que passa de 75% nas duas praças.

Essa superioridade não se reflete em volume monetário arrecadado, uma vez que o pagamento é fatorial e depende da quantidade de eixos dos veículos. Com relação, mais especificamente, aos veículos comerciais, percebe-se que a participação deles na Praça 1 (20,77%) é pouco superior ao percentual verificado na Praça 2 (17,50%); no entanto, em número absolutos, a Praça 2 (2.163.950 veículos comerciais) supera consideravelmente a Praça 1 (1.314.233 veículos comerciais), o que reforça a ideia de que a Praça 2 contabiliza fluxo mais expressivo, seja de veículos de passeio, seja de veículos ligados ao comércio, por aglutinar veículos também da BR 153, rodovia que cumpre função importante de integração nacional.

Essa significância do fluxo auxilia para que Anápolis exerça papéis de centro logístico, sejam os historicamente construídos, em vista das funções de entreposto comercial, na primeira metade do século XX, e do comércio atacadista; sejam os mais recentes, representados pelos objetos técnicos inseridos neste município que atraem empresas interessadas em maximizar a fluidez de sua cadeia produtiva, posto que a circulação, conforme o sinalizado por Santos (2012 [1996]) e Arroyo (2015), é essencial parcela desse processo.

Embora a indústria anapolina já tivesse relevância no cenário estadual anteriormente à implantação do **Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA)**<sup>127</sup>, é no bojo do processo de desconcentração industrial que o projeto do distrito se torna realidade, o que não foi simples e nem teve uma ocupação com ritmo linear, especialmente, porque foram diversas as medidas necessárias para que o projeto fosse implantado e que, de fato, ocupado por empresas do setor industrial<sup>128</sup>. Há, nesse sentido, relação entre o período de criação dos distritos industriais, no interior do país, e

---

<sup>127</sup> Vale salientar que não é objetivo deste trabalho discutir a pertinência a respeito do uso do conceito de distrito industrial. A respeito do DAIA, Cunha (2009) dedicou-se a analisar em que medida o projeto e uso dados a ele se aproximam ou se distanciam conceitualmente da ideia de distrito industrial.

<sup>128</sup> Conforme entrevista realizada no dia 22 de novembro de 2022, com o Sr. Adimir Luchetti, Diretor de Assuntos Institucionais da Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA), com o objetivo de ocupar o DAIA, muitas empresas receberam o direito de uso dos terrenos no distrito sem, no entanto, ocupá-los, assim como muitas empresas não foram, de fato, implantadas, o que trouxe enormes transtornos, haja vista o imbróglia jurídico que a questão acarreta.

o processo de desconcentração industrial dos principais centros urbanos brasileiros, notadamente Rio de Janeiro e São Paulo.

A implantação do DAIA, que atendeu a reivindicações da sociedade organizada anapolina, notadamente às da ACIA, possibilitou a criação de condições para potencializar a atividade industrial que se inseria no município (mais ligada às atividades ceramista e agropecuária) e atrair novas empresas. Conforme Luz (2009), esse processo se traduz em uma refuncionalização, tendo em vista que o setor industrial se moderniza; a partir de 1990, a atividade farmoquímica, por exemplo, dá o tom da especialização produtiva.

De acordo com a Companhia de Desenvolvimento Econômico de Goiás (CODEGO)<sup>129</sup>, o DAIA foi criado em 1976 “[...] com o objetivo de agregar valor à produção agropecuária e mineral da região”, no entanto, com o tempo há diversificação do perfil das empresas que se instalaram no distrito, sem que houvesse o abandono do segmento agrícola, representado por empresas que atuam em escalas amplas e que são produto do perfil produtivo hegemônico no estado de Goiás (temática a ser desenvolvida no próximo item).

Em relação à logística, o distrito industrial é servido por mais de um modal (podendo ser ampliado para 3), uma vez que é interligado pelas rodovias federais BR 060 e BR 153 e pela rodovia estadual GO 330; assim como pelos ramais da Ferrovia Centro Atlântica e da Ferrovia Norte-Sul, que alcançam portos tanto no Sudeste brasileiro como no Nordeste – Porto de Itaqui, no estado do Maranhão.

A área do distrito industrial, inicialmente, era de 593 hectares; no entanto, atualmente, foram acrescidos 113 hectares à área inicial. Essa ampliação foi proposta<sup>130</sup> pelo governo do estado de Goiás, na gestão de Ronaldo Caiado, embora essa fosse uma reivindicação antiga, dada a escassez de lotes com infraestrutura para a implantação de novas empresas.

Atualmente o DAIA conta com 150 empresas implantadas, a previsão é a de que, com a ampliação da área, 141 novas empresas possam se instalar no distrito. Conforme notícia veiculada a respeito da ampliação de sua área, o distrito emprega diretamente 20 mil trabalhadores. Segundo a RAIS/MTE, em 2019, havia 28.066 trabalhadores com emprego formal no setor industrial em Anápolis. Se só o DAIA

---

<sup>129</sup> Disponível em <https://www.codego.com.br/distritos-industriais/anapolis/>. Acesso em 30 de novembro e 2022.

<sup>130</sup> A ampliação do DAIA se fez mediante a incorporação de parte da área da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, questão que será abordada mais adiante.

emprega, atualmente, 20 mil trabalhadores, mesmo que o cálculo tenha imprecisões, haveria uma elevada participação do distrito na composição do quantitativo de vagas de emprego ocupadas, mais de 70%.

Além desse aspecto, é importante ressaltar o alertado por Sposito e Sposito (2022) a respeito do par qualidade e quantidade. Em relação a este estudo, o destaque pode ser tratado, por exemplo, a partir das empresas que empregam mais de mil trabalhadores, expressividade que traz outras camadas a serem observadas em relação à distinção de grandes grupos econômicos em relação a outros, menores, mas numericamente mais expressivos, que têm menor concentração de capital e alcance espacial mais reduzido. Essas são questões que também serão observadas a seguir.

Conforme sítio<sup>131</sup> da empresa, a Estação Aduaneira do Interior de Anápolis, administrada pelo grupo **Porto Seco Centro-Oeste (PSCO)**<sup>132</sup>, está instalada no DAIA, com uma área total de, aproximadamente, 400 mil m<sup>2</sup>. Sua estrutura física se divide em mercado interno e mercado externo, que se estruturam por meio de armazéns para estocagens diversas, terminal de minérios, terminal de *containers*, terminal *reefer*, complexo farmoquímico (com controle de temperatura), ramais ferroviários, moegas rodo e ferroviárias, pátio para veículos (nacionalizados ou em trânsito alfandegário), silos graneleiros, escritórios da Secretaria da Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e Secretaria da Fazenda Estadual. Há ainda infraestrutura de apoio a clientes e trabalhadores do ramo de transporte.

Além disso, segundo informações constantes no sítio eletrônico da empresa, o Porto Seco de Anápolis é o terceiro maior do Brasil e sua localização “[...] é a melhor de todo o interior brasileiro, em se tratando de logística. Ele está situado na cidade de Anápolis (GO), município considerado o ‘Trevo do Brasil’, pela facilidade natural de integração da região com os demais centros consumidores do país” (destaque no original).

O Sr. Everaldo Fiatkoski Junior, Diretor de Operações do PSCO, afirmou que o Porto Seco em Anápolis surgiu da organização política de empresários goianos que requisitaram a implantação do terminal em Anápolis que, segundo ele, oferecia melhores condições e área disponível para um empreendimento como uma Estação

---

<sup>131</sup> Disponível em <https://portal.portoseco.com.br/institucional/>. Acesso em 15 de novembro de 2022.

<sup>132</sup> Apesar de o Porto Seco de Anápolis ser a unidade em que o grupo tem maior expressividade, ele ainda administra o Terminal Alfandegado de Cargas do Aeroporto Internacional de Belém (PA) e o Terminal Multimodal de Gurupi (TO), que diversifica e amplia a escala de atuação do grupo.

Aduaneira do Interior. Em relação às condições favoráveis, o entrevistado referenciou as seguintes: i) a posição central do município em relação estado de Goiás, o que tornaria mais eficiente o transporte de cargas do agronegócio; ii) a atividade industrial, que demanda pelo serviço de importação, haja vista que o DAIA é um dos principais distritos industriais do Brasil.

Quando perguntado a respeito de como ele percebia a localização de Anápolis, se era vantajosa para os negócios, o Diretor respondeu:

[Everaldo] [...] Existem várias experiências de interligação, de facilitar a logística que demonstram que pontos centrais no território, eles acabam sendo interessantes pra diminuir distâncias, diminuir prazos. Logística é preço e prazo, basicamente. Quando você vai fazer uma compra em um site, quando você vai fazer a compra de um carro, quando você vai receber um serviço e os prestadores são de outro lugar, você acaba tendo um custo maior pelo deslocamento. Isso acontece em tudo que você precisa de uma movimentação de pessoas ou de cargas. Então nós temos exemplos muito favoráveis, como, por exemplo, de Frankfurt, na Alemanha, que fica numa posição central e acaba tendo por si só essa força na distribuição local. Você tem um aeroporto como o de Dallas-Fort Worth, no Texas, que é o hub mundial da FedEx. Se você for observar um dia desses, a quantidade de aviões que chegam e saem todos os dias de um aeroporto do centro dos Estados Unidos, você fica boquiaberto, porque realmente, praticamente, o mundo é coberto a partir daquele aeroporto. E a Anápolis tem essa característica também. E o Porto Seco, ao invés de projetar essa importância, nós acabamos nos beneficiando disso. *Então, humildemente, eu digo pra você que nós somos beneficiados pela posição estratégica de Anápolis.* Mas, por outro lado, pelo tipo de serviço que nós prestamos, que seria movimentação e armazenagem de cargas em regime alfandegado, que é um dos nossos braços. Outros nossos braços são armazenagem e movimentação de cargas nacionais, através de armazéns, através de estruturas próprias, com pátios para armazenagem de carga. E através das oportunidades de multimodalidade que são trazidas pela nossa localização entre a Ferrovia Central Atlântica e a Ferrovia do Sul, o que dá a possibilidade de uso desses modais mais eficientes, por serem mais baratos. *Esse complexo de três atividades acaba atraindo empresas que buscam melhorias e otimizações na sua logística. Então, nesse ponto, realmente, o Porto Seco acaba, através dos serviços prestados aqui, e junto com a localização estratégica do município, atraindo empresas de todo o Brasil para se aproveitar dessas oportunidades de diminuição de custo logístico e oportunidades de melhoria na eficiência logística.* (Destaques nossos).

Em vista das atividades do Porto Seco em Anápolis, o volume (em US\$) de importação, registrado por esse município, é elevada, superando o valor verificado em

Goiânia e em Brasília<sup>133</sup>, cidades muito mais complexas do ponto de vista do porte demográfico e dos papéis urbanos. A expressividade das importações em Anápolis não significa que os produtos importados serão utilizados por empresas ou clientes que têm endereço fiscal em Anápolis, mas, sim, que houve viabilidade financeira para que o desembaraço seja feito nesse município do interior do Brasil.

Quando se consideram as **ferrovias**, faz-se necessário destacar que há diferença temporal importante em relação ao momento de implantação das ferrovias que ligam o território anapolino (80 anos). Enquanto a então Estrada de Ferro de Goiás (atualmente FCA) chegou a Anápolis em momento ainda de formação de seus papéis regionais, na década de 1930<sup>134</sup>, a FNS, foi inaugurada em 2014, reforçando o papel que a logística teve/tem na estruturação das relações que se dão nesse e com centro regional. Para se identificar a distribuição espacial das ferrovias e as conexões entre elas, apresenta-se, a seguir, a Figura 40, em que se visualiza a malha ferroviária implantada no território nacional, assim como, as empresas que são responsáveis pela sua operação.

A respeito da constituição do meio técnico-científico-informacional, para Santos e Silveira (2001, p.101), em “[...] períodos anteriores, os sistemas de engenharia eram imaginados para responder às necessidades do lugar e, de fato, assim funcionavam [...]”, o que leva a definir que a sua abrangência era regional. Nessa perspectiva, se “[...] outrora os trilhos tinham um impacto muito forte na vida das cidades, vilas e povoados servidos por suas estações, atualmente o vínculo é específico às grandes empresas e ao mercado internacional” (CASTILHO; ARRAIS, 2017, p.210). Os autores reforçam, ainda, que,

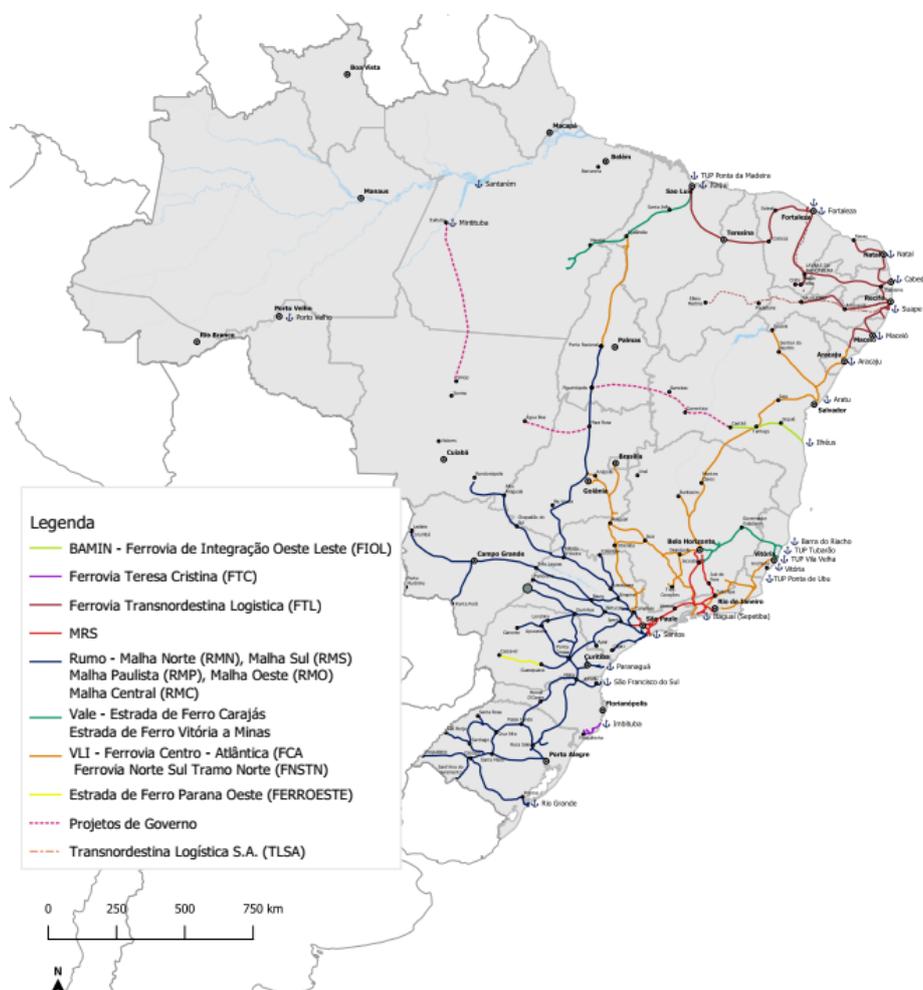
à medida que as aproximamos do contexto atual, as relações entre a ferrovia e os múltiplos processos desencadeados nas localidades por ela servida vão diminuindo e as conexões com o mercado internacional (ou com fenômenos externos) vão se tornando cada vez mais proeminentes. (CASTILHO; ARRAIS, 2017, p.210).

---

<sup>133</sup> Em Brasília também há uma estação aduaneira do interior, os chamados portos secos, no entanto, conforme o diretor de operações do PSCO, Sr. Everaldo, a receita do terminal da capital federal não paga as próprias despesas, demonstrando-se inviável economicamente.

<sup>134</sup> Vale salientar que, embora a ferrovia tenha alcançado Anápolis em 1935, desde a primeira década do século XX já havia adentrado o território goiano – a respeito das nuances de sua implantação, ver Borges (1990).

Figura 40 – Brasil: Malha Ferroviária (2019)



Fonte: Associação Nacional de Transportes Ferroviários.

Disponível em: <https://www.antf.org.br/mapa-ferroviario/>. Acesso em 20 de novembro de 2022.

Como as exportações realizadas pelo estado de Goiás são alicerçadas, sobretudo, na exportação de *commodities* (como poderá ser avaliado no próximo item), mesmo onde não há mais atividades produtivas relevantes ligadas ao setor primário, como no caso de Anápolis, a carga registrada nos terminais ferroviários desse centro regional é oriunda ou de produtos resultantes da agricultura *in natura*, ou de produtos resultantes da agricultura que desenvolve processos de algum tipo de transformação.

Na sequência, na Figura 41, há um recorte da anterior, em que se procura destacar a integração entre trilhos e portos, considerando que, em território nacional, relativamente às exportações e importações, as ferrovias são tributárias dos portos. No caso de Goiás, conforme Castilho e Arrais (2017), 44% das mercadorias importadas e 58% das mercadorias exportadas tiveram, no porto de Santos (SP), o ponto de entrada ou de saída do território nacional.

**Figura 41 - Recorte da Malha ferroviária brasileira dando destaque para a integração da FCA com os portos do Sudeste.**



Fonte: Associação Nacional de Transportes Ferroviários. Disponível em: <https://www.antf.org.br/mapa-ferroviario/>. Acesso em 20 de novembro de 2022.

Para tratar mais especificamente das empresas que têm a concessão da FCA e a concessão da FNS, é importante retomar alguns aspectos históricos acerca do controle sobre elas. A então Estrada de Ferro de Goiás teve sua construção iniciada em 1909, chegando em Anápolis, em 1935, em Goiânia, em 1952 e, em Brasília, em 1976. Foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), em 1957, permanecendo assim até a década de 1990, momento em que a empresa passou pela desestatização promovida pelo governo federal brasileiro. Em 1996 o tramo central da RFFSA passou a ser operado pela Ferrovia Centro-Atlântica, administrado pela Vale S.A., que, mais tarde, acabou compondo capital de uma nova empresa, responsável pela administração da FCA, a VLI Multimodal S.A., que, além da Vale, tem como acionistas<sup>135</sup> mais 5 empresas.

A VLI, empresa que opera a FCA, é responsável também pelo tramo norte<sup>136</sup> da FNS, que dá acesso ao oceano Atlântico pela Estrada de Ferro Carajás, cuja concessão é de responsabilidade da Vale, ou seja, há o controle de ferrovias que

<sup>135</sup> Conforme o sítio eletrônico da empresa, a VLI (Valor da Logística Integrada) é uma *holding* de capital fechado com ações divididas entre seis acionistas: Vale (29,6%), Brookfield Brasil (25,5%), Brasil Port Holdings L.P. (1%), Mitsui & Co. (20%), Fundo de Investimentos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FI-FGTS), administrado pela Caixa Econômica Federal (15,9%), e BNDES Participações (8%). Disponível em: <https://www.vli-logistica.com.br/quem-somos/conselho-e-lideranca/>. Acesso em 29 de novembro de 2022.

<sup>136</sup> Trecho que compreende o intervalo entre Açailândia (MA) e Porto Nacional (TO).

acessam tanto portos do Sudeste como do estado do Maranhão (Porto de Itaqui), o que reforça a ideia de Castilho e Arrais (2017, p. 211) de que “[...] a ferrovia é um importante instrumento técnico do mercado mundial e, além de incrementar a circulação, é estratégica no controle do próprio funcionamento do território”.

A FNS, por seu turno, embora tenha sido projetada ainda no governo de José Sarney (1985 a 1990), teve seu tramo central inaugurado<sup>137</sup> em 2014, no governo de Dilma Rousseff (2011 a 2016), compreendendo o intervalo entre os terminais de Anápolis e Porto Nacional – TO (855 km de extensão), que foi arrematado pela Rumo Logística, empresa formada pela fusão, em 2008, das empresas Cosan e América Latina Logística.

Apesar da concessão, em 2019, para a Rumo, o tramo central ainda não registra movimentação de carga<sup>138</sup>, conforme levantamento realizado no site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O tramo sul, compreendido entre os terminais de Ouro Verde de Goiás – GO e Estrela D’Oeste – SP (682 km de extensão), foi inaugurado em 2021, também arrematado pela Rumo Logística; a, empresa controla, ainda, a Malha Norte, Malha Oeste, Malha Sul e Malha Paulista das concessões originais da RFFSA. Além disso, no trecho entre Ouro Verde de Goiás e Estrela D’Oeste, há um terminal em Rio Verde, município goiano que se destaca como um dos maiores produtores nacionais de grãos.

Ao contrário da FNS, conforme levantamento efetuado, a FCA apresenta fluxos de cargas registrados. No sentido apontar a relação entre ferrovia e portos e, também, entre esse fixo e seus fluxos, apresenta-se, na sequência, o Quadro 6, em que se ilustra o volume de carga transportado em 2019 pela FCA, tendo Anápolis como origem ou como destino.

---

<sup>137</sup> Além do tramo central, a Ferrovia Norte-Sul é composta por outros dois trechos: o tramo norte, corresponde ao trecho entre Porto Nacional/TO e Açailândia/MA, com 720 km de extensão. O tramo Sul, por sua vez, corresponde ao trecho entre Ouro Verde de Goiás/GO a Estrela d’Oeste/SP, com 682 km de extensão.

<sup>138</sup> Mesmo que Arrais e Castilho (2017) tenham observado o transporte de óleo de soja e farelo de soja saindo do terminal em Porto Nacional – TO até Anápolis, via FNS, para a unidade da empresa Granol, no município goiano, nos registros do Sistema de Acompanhamento do Desempenho Operacional das Concessionárias - SIADE, não há menção de movimentação de cargas no ramal central desta ferrovia (FNSC), apenas em seu ramal norte (FNSN). No site institucional, no entanto, há informações que reforçam o que os autores indicaram: “Durante o período em que o trecho esteve sob operação pela VALEC, foi realizado o transporte de 20 locomotivas (fev/2015 e jun/2018), 26 mil toneladas de farelo de soja (dez/2015), 13 mil toneladas de madeira triturada (dez/2016 a mar/2017), 8 mil ton. de minério de manganês (out/2017), barras de trilhos de 240 metros cada - aprox. 7.300 ton. (dez/2017) e o transporte de 262 vagões (mar/2018 a jan/2019)”. Disponível em <https://portal.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-norte-sul/trechos/palmas-to-anapolis-go>. Acesso em 21 de dezembro de 2022.

Quadro 6 - Volume de carga transportada pela FCA

ANÁPOLIS COMO ORIGEM	Mercadoria	Estação de Destino	UF de Destino	TU	TKU
	Farelo de Soja	Tubarão	ES	24.715	43.265.312
	Farelo de Soja	Tubarão	ES	37.809	66.187.263
	Farelo de Soja	Tubarão	ES	49.684	86.975.270
	Farelo de Soja	Tubarão	ES	25.719	45.022.884
	Contêiner Cheio de 40 Pés	Replan	SP	94	91.476
	Farelo de Soja	Tubarão	ES	34.981	61.236.654
	Farelo de Soja	Tubarão	ES	28.914	50.615.952
	Farelo de Soja	Tubarão	ES	16.214	28.383.725
ANÁPOLIS COMO DESTINO	Mercadoria	Estação de Origem	UF de Origem	TU	TKU
	Prd. Siderúrgicos - Outros	Wilson Lobato	MG	1.012	1.176.986
	Prd. Siderúrgicos - Outros	Wilson Lobato	MG	1.034	1.202.574
	Contêiner Cheio de 40 Pés	Replan	SP	188	182.953
	Prd. Siderúrgicos - Outros	Wilson Lobato	MG	529	615.243
	Contêiner Cheio de 40 Pés	Replan	SP	1.386	1.348.796
	Prd. Siderúrgicos - Fio Máquina	Parque Industrial	MG	306	329.822
	Prd. Siderúrgicos - Outros	Wilson Lobato	MG	517	601.287
	Contêiner Cheio de 40 Pés	Replan	SP	3.059	2.976.889
	Contêiner Cheio de 40 Pés	Replan	SP	2.476	2.409.536
	Contêiner Cheio de 40 Pés	Replan	SP	2.091	2.034.871
	Contêiner Cheio de 40 Pés	Replan	SP	2.583	2.513.665
	Prd. Siderúrgicos - Outros	Wilson Lobato	MG	970	1.128.139
	Contêiner Cheio de 40 Pés	Replan	SP	1.473	1.433.460
	Contêiner Cheio de 40 Pés	Replan	SP	3.210	3.123.835

<sup>1</sup>TU – Tonelada Útil Tracionada, <sup>2</sup>TKU – Tonelada Quilômetro Útil

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Consulta realizada em 24 de outubro de 2022.

Disponível em <https://dados.antt.gov.br/group/ferrovias>.

Org.: Autor, 2022.

#### 4.2. Outros projetos e as novas perspectivas que se apresentam

Dentre os projetos em implantação, pode-se destacar o Aeroporto de Cargas e a plataforma multimodal do estado de Goiás. A **Plataforma Logística Multimodal de Goiás** (PLMG) teve o início de sua implementação com a Lei n. 14.040, de 21 de dezembro de 2001 (GOIÁS, 2001) e ganhou mais solidez com a Lei n. 14.293, de 31 de outubro de 2002 (GOIÁS, 2002), que autorizou a desapropriação das áreas que

receberiam a então Plataforma Logística Multimodal de Anápolis<sup>139</sup>, implantada em uma gleba de, aproximadamente, 697 hectares.

Braga (2013, p.85) pondera:

[...] entendemos que a plataforma logística deriva da combinação, num determinado lugar considerado estratégico em relação aos fluxos materiais potenciais ou efetivos no território nacional, de objetos técnicos e serviços especializados, cujo objetivo é oferecer as melhores condições de circulação aos agentes econômicos, em termos de velocidade, qualidade e custos.

Ainda para o autor, apenas alguns pontos do território se qualificariam para esse papel, sobretudo, porque há a necessidade da infraestrutura logística e de localização estratégica em relação aos fluxos efetivos ou potenciais de mercadorias. Nesse sentido, reforça-se o uso da noção de situação geográfica como um caminho metodológico válido, uma vez que a característica relacional que ela articula, central para se pensar nesses empreendimentos logísticos.

Conforme a empresa Deloitte Touche Tohmatsu (p.75, 2013), responsável pela elaboração do projeto, a PLMG

[...] reunirá todos os subconjuntos logísticos necessários para atrair uma diversidade de operadores nacionais e internacionais. Além das características multifuncionais, a plataforma consolidará três modais de transportes: rodoviário, aeroviário e ferroviário. Dessa forma, o empreendimento terá uma cobertura nacional e internacional pelas suas facilidades e funcionalidades.

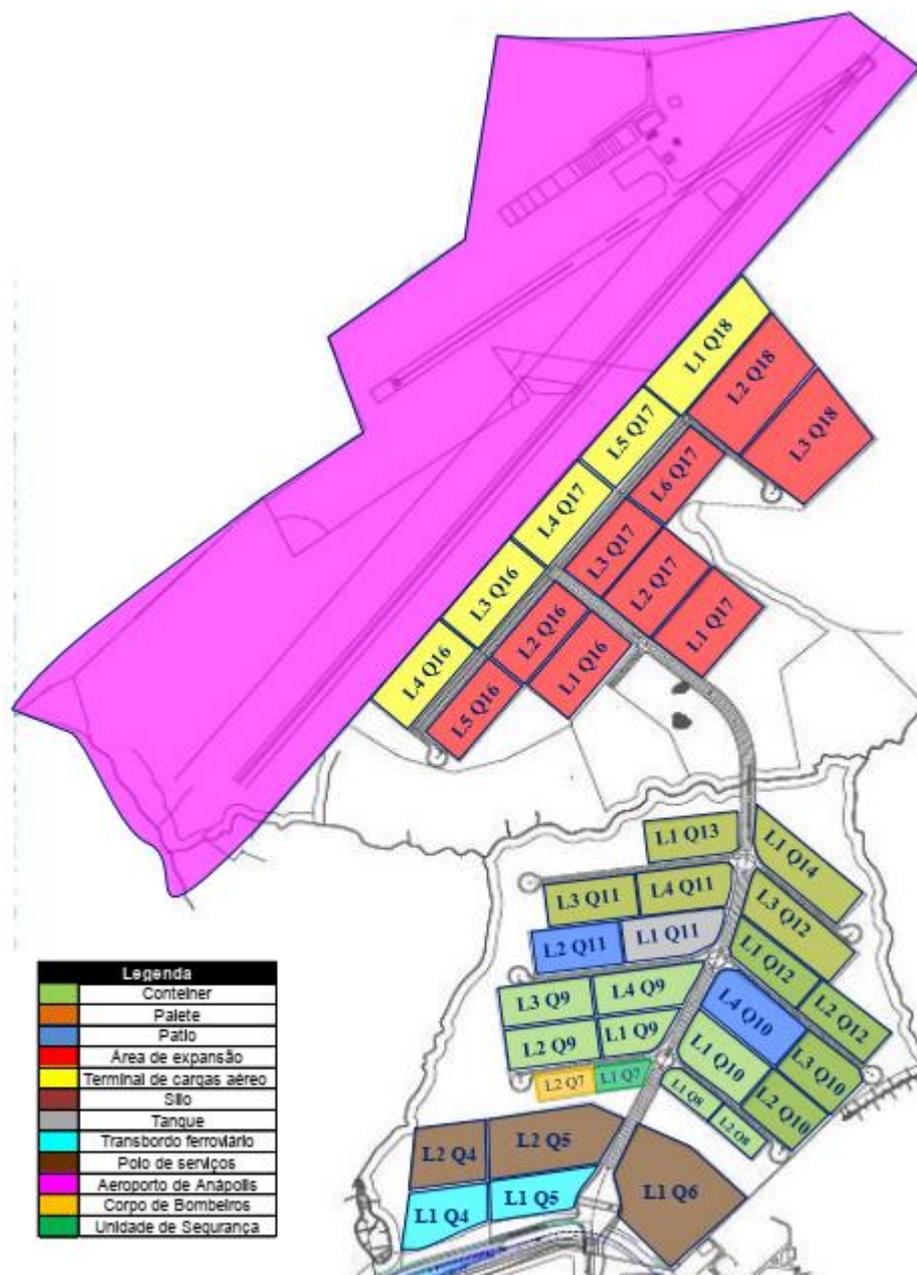
Segundo o projeto da Plataforma Logística Multimodal, a integração com as rodovias, com o Porto Seco, com o Aeroporto de Cargas e com a FNS seria essencial para o seu funcionamento, no entanto, desses empreendimentos logísticos, apenas as rodovias e o Porto Seco estão funcionando, de acordo com o uso planejado.

A Figura 42 mostra uma simulação da distribuição dos usos no loteamento da Plataforma que podem ser divididos conforme as unidades armazenadoras: 30,36% seriam destinados para o uso de *paletes*, 30,36% para o uso de *containers*, 21,88% ocupados por silos, 9,4% destinados para pátios e 8% para tanques.

---

<sup>139</sup> Inicialmente a PLMG recebeu “Anápolis” como adjetivação; posteriormente, passou a ser chamada de Plataforma Logística Multimodal de Goiás (GOIÁS, 2003).

Figura 42 - Simulação da distribuição dos usos no loteamento da PLMG



Fonte: Deloitte (2013).

Apesar de inaugurada em 2007, a PLMG caiu no ostracismo e não recebeu o uso para o qual foi projetada. Dado o seu desuso<sup>140</sup> e a necessidade de ampliação do DAIA (a PLMG está em área contínua ao distrito como pode ser observado na Figura 38), recentemente teve parte de sua área incorporada ao distrito, conforme a Lei n.

<sup>140</sup> Essa questão pode ser lida em diversas matérias jornalísticas da imprensa local, como, por exemplo em <https://portalcontexto.com/plataforma-logstica-uma-novela-que-j-dura-15-anos-de-espera-e-indefinies/>. Acesso em 17 de novembro de 2021. Houve em 2013 uma tentativa de licitação pelo governo do estado (Edital de Licitação – Concorrência nº 003/2013), mas que logo foi suspenso, em janeiro de 2014, e desde então não houve outras tratativas a esse respeito.

21.069, de 23 de julho de 2021 (GOIÁS, 2021), ou seja, passados mais de 20 anos, a PLMG ainda não recebeu o uso para o qual foi implantada.

O Aeroporto de Cargas, um dos primeiros projetos no Brasil exclusivamente nessa modalidade, está em construção desde o ano de 2010 (ver Figura 43). A obra passou por diversos problemas, desde os relacionados ao projeto até os relativos à sua execução<sup>141</sup>. As últimas notícias<sup>142</sup> veiculadas na imprensa local eram de que há o compromisso firmado entre o governo federal, representado pelo então Ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas (recentemente eleito governador do estado de São Paulo), e o governo do estado de Goiás, representado pelo governador reeleito, Ronaldo Caiado, no sentido de garantir a verba para finalização das obras e início das operações.

**Figura 43 – Anápolis/GO: Imagem de satélite das obras do Aeroporto de Cargas**



Fonte: Google Earth. Data da imagem: 20 de janeiro de 2022.

Cumprir sublinhar que, embora a promessa tenha sido realizada pelas partes, não se apontou a forma pela qual se alcançará o objetivo, haja vista que, além do

<sup>141</sup> Em diversos momentos se registrou os problemas relacionados à implantação desse projeto. Alguns deles podem ser observados a partir do link: <https://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/aeroporto-de-cargas-de-anapolis-ja-consumiu-mais-de-r-300-milhoes-mas-esta-longe-de-entrar-em-operacao-422900/>, <https://portal6.com.br/2021/10/20/o-que-ainda-falta-para-o-aeroporto-de-cargas-de-anapolis-ser-concluido/> e <http://www.goinfra.go.gov.br/noticias/governo-de-goias-executa-canal-de-drenagem-no-aeroporto-de-cargas-de-anapolis/213819>. Acesso em 16 de novembro de 2022.

<sup>142</sup> <https://ohoje.com/noticia/variedades/n/1324682/t/aeroporto-de-cargas-de-anapolis-entrara-em-operacao-garante-ministro-tarcisio/>. Acesso em 16 de novembro de 2022.

volume dispendioso<sup>143</sup> de recurso já empregado na obra, há questões estruturais a serem ultrapassadas, como, por exemplo, o problema erosivo que compromete a cabeceira da pista (ver Figura 44). Assim, apesar de poder reforçar os papéis ligados à logística que Anápolis desempenha, o funcionamento do aeroporto de cargas ainda é uma incógnita.

**Figura 44 – Anápolis/GO: Imagem de satélite dando destaque ao problema erosivo na cabeceira da pista do Aeroporto de Cargas**



Fonte: Google Earth. Data da imagem: 20 de janeiro de 2022. Organização: Autor, 2022.

Um dos projetos incrementados, que tem apresentado novas possibilidades ligadas à logística é o de uma agência da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos para atendimento prioritário de empresas, **Correios Empresas (CEM)**, que foi implantada no DAIA, em outubro de 2021, e tem como foco o *e-commerce*. A unidade de Anápolis soma-se a outras 20 em funcionamento no país, nos mesmos moldes. A agência é uma realidade, no entanto, os planos da empresa são mais ambiciosos para o município de Anápolis. Mesmo que o Aeroporto de Cargas tenha que superar uma série de questões para entrar em funcionamento, os Correios, por meio de seu presidente, conforme veiculado na imprensa local<sup>144</sup>, sinalizou investimentos para implantar e

<sup>143</sup> Conforme artigo jornalístico divulgado na Assembleia Legislativa de Goiás (ALEGO), já foram gastos R\$ 270 milhões. Além disso, ainda seriam necessários investimentos de quase R\$ 250 milhões para que a obra seja finalizada. Disponível em <https://portal.al.go.leg.br/noticias-dos-gabinetes/125881/deputado-pede-a-conclusao-do-aeroporto-de-cargas-de-anapolis>. Acesso em 16 de novembro de 2022.

<sup>144</sup> Disponível em <https://www.dmanapolis.com.br/noticia/14025/correios-do-daia-quer-atender-30-mil-clientes-por-mes>. <https://agenciacoradenoticias.gov.br/9434-assinado-protocolo-de-intencoes-para>

operar estrutura do terminal de cargas do aeroporto, construindo um Centro de Tratamento Internacional (CEInt), que atenderia às regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil e se somaria aos centros já em funcionamento em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba.

Dentre as autoridades presentes na inauguração da agência, o secretário-chefe da Secretaria-Geral da Governadoria (SGG), Adriano da Rocha Lima “[...] destacou que a posição geográfica privilegiada, aliada ao fato de Anápolis reunir três modais (rodoviário, ferroviário e aéreo) em um só lugar, dá ao município condições comparadas a Memphis, nos Estados Unidos que se tornou um grande hub logístico norte-americano.”<sup>145</sup>. Nas palavras do secretário-chefe, “A instalação da agência dos Correios no Daia é o início da captação de grandes operadores logísticos para a cidade, que conta ainda com o Porto Seco para fazer todo o desembarço alfandegário das encomendas internacionais”<sup>146</sup>.

Outros dois projetos procuram dar ênfase à especialização do município de Anápolis como um polo tecnológico, o primeiro deles, o **Centro de Excelência de Tecnologia Ferroviária (CETF)**, compromisso firmado entre o governo federal e o governo estadual<sup>147</sup>, deverá ocupar as instalações do Centro de Convenções de Anápolis<sup>148</sup> (ver Figura 45).

instalacao-de-agencia-dos-correios-no-daia. <https://www.goias.gov.br/servico/43-economia/124932-daia-vai-receber-ag%C3%Aancia-dos-correios.html>. Acesso em 18 de novembro de 2022.

<sup>145</sup> Paráfrase feita pela Secretaria de Comunicação - Governo de Goiás, disponível em: <https://www.goias.gov.br/servico/43-economia/124932-daia-vai-receber-ag%C3%Aancia-dos-correios.html>. Acesso em 18 de novembro de 2022.

<sup>146</sup> *Ibidem*.

<sup>147</sup> Disponível em <https://www.anapolis.go.gov.br/centro-de-excelencia-de-tecnologia-ferroviaria-insere-anapolis-no-cenario-internacional-de-inovacao/>. <https://www.adial.com.br/noticias/lancamento-do-centro-de-excelencia-em-tecnologia-ferroviaria-projeta-investimentos-superiores-a-r-60-bilhoes-em-10-anos-em-anapolis/>. Acesso em 16 de novembro de 2022.

<sup>148</sup> Conforme o site da Secretaria de Estado de Desenvolvimento e Inovação, o Centro de Convenções de Anápolis (CCA) é um dos maiores espaços de eventos do Centro-Oeste, tem área construída de 32,8 mil metros quadrados, localiza-se às margens da BR 060 e está próximo ao DAIA. “O CCA é composto por lobby, salas multiuso, pavilhões de exposições, restaurante, auditórios [dois auditórios com capacidade para 139 pessoas cada um], teatros [um com capacidade para 720 pessoas e outro para 2.185 pessoas], inclusive, com teatro arena ao ar livre, sanitários, áreas para administração, manutenção e primeiros socorros, cozinha, camarotes, camarins e demais dependências necessárias para a apresentação de espetáculos musicais e de orquestras, podendo comportar aproximadamente 5 mil pessoas em todo o espaço”. Informações disponíveis em: <https://www.desenvolvimento.go.gov.br/cca>. Acesso em 18 de novembro de 2022.

**Figura 45 - Centro de Convenções de Anápolis-GO (CCA)**



Fonte: Secretaria de Estado de Desenvolvimento e Inovação. Disponível em: <https://www.desenvolvimento.go.gov.br/cca>. Acesso em 18 de novembro de 2022.

A estrutura física do CCA é adequada para receber grandes eventos, haja vista que, conforme informações do Estado de Goiás, que administra o complexo, ele pode receber simultaneamente 5 mil usuários. A dimensão do CCA é proporcional às pretensões que foram veiculadas a respeito do CETF, em evento de assinatura do Memorando de Entendimento (MoU), de que esse empreendimento seja o maior polo de inovação do segmento na América Latina.

Conforme notícia veiculada pelo blog da Associação Pró-Desenvolvimento Industrial do Estado de Goiás (ADIAL)<sup>149</sup>, a “[...] expectativa é de que sejam criadas, em território goiano, soluções para a eficiência do transporte sobre trilhos de todo o país”. O complexo, que terá participação da Universidade Estadual de Goiás, da Universidade Federal de Goiás e do Instituto Militar de Engenharia (IME) na formação técnica dos operadores, será implantado e mantido com recursos de concessionárias do setor<sup>150</sup>, depositados em um fundo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

<sup>149</sup> Disponível em <https://www.adial.com.br/noticias/lancamento-do-centro-de-excelencia-em-tecnologia-ferroviaria-projeta-investimentos-superiores-a-r-60-bilhoes-em-10-anos-em-anapolis/>. Acesso em 19 de novembro de 2022.

<sup>150</sup> É importante ressaltar que, em Anápolis, atuam duas das operadoras do ramo: Rumo Logística e a VLI (composta pelas acionistas Vale, Brookfield, Mitsui, FI-FGTS e BNDESPar).

Além desse exemplo, a Prefeitura Municipal de Anápolis está em processo de implantação de um outro distrito industrial, o **Polo Industrial e Tecnológico de Anápolis** (Politec), chamado localmente de DAIA Municipal, que, conforme entrevista com o Secretária de Indústria, Comércio, Inovação, Trabalho, Turismo e Agricultura, Sr. Alex de Araújo Martins<sup>151</sup>, deve concentrar empresas ligadas ao setor de tecnologia. A área que receberá o Politec fica ao norte da cidade, próximo a dois dos bairros mais populosos de Anápolis, Vila Jaiara e Recanto do Sol, com dimensão de mais de 21 hectares (ANÁPOLIS, 2021); será acessada pela BR-153, o que altera, consideravelmente, o eixo que comumente tem recebido projetos dessa envergadura, o Sudeste.

Há, nesse sentido, um deslocamento importante e que pode trazer reverberações na estruturação do espaço urbano, no que se refere, por exemplo, à mobilidade da força de trabalho, que passa a se deslocar também para o norte da cidade, que absorvia fluxos pela expressão da centralidade da Avenida Fernando Costa no bairro Vila Jaiara. Conforme veiculou-se na imprensa local<sup>152</sup>, o prefeito de Anápolis, Roberto Naves, espera que 100 empresas se instalem no distrito e que sejam gerados 2mil empregos diretos.

Às incertezas a respeito desses novos projetos somam-se as relacionadas aos projetos em implantação, gerando certa especulação sobre o funcionamento e o correto direcionamento dos investimentos públicos em Anápolis. Os anos de 2021 e 2022 foram de grande movimentação política acerca desses projetos de infraestrutura, prática comum no cenário político brasileiro de pré-lançamento de candidaturas, a exemplo as eleições para deputados, senadores, governadores e presidente da república em outubro de 2022. Se esses projetos cumprirão com os objetivos lançados, isso ainda é uma dúvida, mas, de todo modo, esses movimentos, mesmo que eleitoreiros, estão reforçando os papéis que Anápolis tem desempenhado, principalmente os ligados à logística, que extrapolam o recorte regional e se projetam para um recorte mais amplo.

Com isso, se observa o direcionamento de mais investimentos para a consolidação de papéis com potencial maior do que aquele que é efetivado atualmente, o que pode levar à diversificação e complexificação daqueles já consolidados – como os referentes à indústria, à saúde e ao ensino superior. Além disso, o planejamento sobre a

---

<sup>151</sup> Entrevista realizada no dia 18 de outubro de 2022.

<sup>152</sup> Disponível em: <https://portal6.com.br/2022/07/15/novo-distrito-industrial-de-anapolis-deve-finalmente-sair-do-papel-e-pode-gerar-2-mil-empregos/>.

inserção desses projetos em Anápolis reforça a ideia de sua relativa independência na divisão regional do trabalho, ou seja, sua condição de centro regional é reafirmada, considerando que é alvo de seletividade espacial. Dada a singularidade dos objetos técnicos ainda em especulação de implantação, projetam-se outras possibilidades de articulação com “nós” de diversas redes urbanas, não só aquelas abrigadas pelas metrópoles próximas – questão que será abordada a seguir.

### 4.3. Comércio exterior

Goiás apresentou, em 2019, *superávit* de mais de 2,8 bilhões de dólares em sua balança comercial, enquanto o Distrito Federal, no mesmo período, mostrou *déficit* de mais de 1 bilhão dólares (ver Tabela 15 e Tabela 16).

**Tabela 15 - Goiás e Distrito Federal: Principais municípios exportadores (2019)**

Municípios	Valor FOB (US\$)	% do total
Rio Verde	1.335.256.856,00	20,54%
Jataí	639.596.417,00	9,84%
Mozarlândia	455.598.264,00	7,01%
Alto Horizonte	424.810.071,00	6,53%
Barro Alto	415.054.660,00	6,38%
Luziânia	363.535.475,00	5,59%
Goiânia	351.040.025,00	5,40%
Palmeiras de Goiás	314.612.101,00	4,84%
Ouvidor	242.058.663,00	3,72%
Itumbiara	205.967.466,00	3,17%
Catalão	205.308.840,00	3,16%
Crixás	166.722.928,00	2,56%
Anápolis	137.254.959,00	2,11%
São Simão	126.861.950,00	1,95%
Itaberaí	123.601.153,00	1,90%
Demais municípios	1.754.183.166,00	26,98%
Estado de Goiás	6.501.713.164,00	100,00%
Distrito Federal	93.781.729	100,00%

Fonte: Comex Stat, consulta realizada em setembro de 2022  
Organização: Autor, 2022.

Os quinze municípios goianos que mais exportaram em 2019 estão listados na Tabela 15, cujo destaque é para o município de Rio Verde, localizado na região sudoeste do estado de Goiás e a, aproximadamente, 230km da capital. Esse município exportou o dobro do segundo colocado, Jataí e, sozinho, concentrou 20,54% de toda a receita das exportações do estado de Goiás em 2019. As sedes desses dois municípios

distam uma da outra, aproximadamente, 90km e as duas desempenham papéis regionais, sobretudo, Rio Verde, um Centro Sub-Regional A (IBGE, 2020).

Em Anápolis, município que ocupou a 13ª posição, apesar de não haver produção de grãos expressiva, o produto mais exportado foi o ligado à produção agrícola, atividade que, mesmo não exclusivamente processada no DAIA, dialoga com a função, inicialmente pensada para o distrito (que carrega a insígnia agroindustrial em seu nome), e reforça a atividade do secundário nesse município, uma vez que o produto em questão não é exportado em seu estado *in natura*, portanto, em tese, pode adquirir preço mais elevado no mercado para o qual é vendido.

Por outro lado, Anápolis aparece como o município mais relevante, quando consideradas as importações (ver Tabela 16), o que condiciona que haja expressivo *déficit* em sua balança comercial, mais de 1,2 bilhões de dólares. Sozinho esse município concentra quase 40% do valor acumulado em importações<sup>153</sup> no estado de Goiás, superando as importações do Distrito Federal (US\$ 1.109.202.425) e da Região Metropolitana de Goiânia (US\$ 840.651.306,00). Esse fato, aponta para uma questão considerável e coloca Anápolis em uma condição diferenciada no arranjo urbano-regional, cujas interações demonstram uma rede de relações interescales.

Catalão, outro município do interior de Goiás em que há significativo valor acumulado em importações, os produtos importados mais expressivos são “adubos” e “veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios”. Vale registrar que se insere nesse município uma unidade da MMCB – Mitsubishi Motors Corporation Automotores do Brasil S.A, o que certamente o diferencia regionalmente e impacta na sua balança comercial, tendo em vista a natureza de intercâmbios do/no setor produtivo no atual contexto.

Antes de tratar mais especificamente dos produtos que mais são exportados e importados pelo estado de Goiás, vale retomar alguns dados referentes ao PIB dos municípios dessa unidade da federação. Em 2019, os municípios que apresentaram maior PIB foram Goiânia, Anápolis, Aparecida de Goiânia, Rio Verde e Catalão. Se considerado o valor adicionado (VA) pela agropecuária, os mais expressivos foram Rio Verde, Jataí, Cristalina, Mineiros, Chapadão do Céu e Paraúna. Rio Verde “[...]”

---

<sup>153</sup> Conforme notícia no sítio eletrônico do Porto Seco Centro-Oeste (PSCO), o terminal instalado em Anápolis foi responsável por 50% de toda a importação realizada pelo estado de Goiás entre janeiro e junho de 2020. Ainda conforme a empresa, enquanto as importações brasileiras registravam uma queda de 7% no período, as importações pelo Porto Seco tiveram um aumento de quase 10%. Disponível em <https://portal.portoseco.com.br/porto-seco-alcanca-50-de-participacao-nas-importacoes-e-fortalece-a-economia-goiana/>. Acesso em 25 de outubro de 2022.

destacou-se em 2019 como o maior produtor de soja, maior cultivo de cereais, maior criador de suínos e aves do estado de Goiás.” (ALVES, 2021, p.22). Tanto esse município como Jataí tiveram VA no setor primário relevante no cenário nacional, ocuparam 4ª e 7ª posição, respectivamente.

**Tabela 16 - Goiás e do Distrito Federal: Principais municípios importadores (2019)**

Município	Valor FOB (US\$)	% do total
Anápolis	1.427.348.825,00	39,12%
Catalão	894.850.712,00	24,53%
Aparecida de Goiânia	481.769.661,00	13,20%
Goiânia	276.106.318,00	7,57%
Rio Verde	159.717.624,00	4,38%
Jataí	79.536.128,00	2,18%
Senador Canedo	51.880.979,00	1,42%
Barro Alto	41.285.731,00	1,13%
Cristalina	38.790.245,00	1,06%
Itumbiara	38.098.862,00	1,04%
Bom Jesus de Goiás	24.026.414,00	0,66%
Goiatuba	20.699.220,00	0,57%
Nerópolis	16.404.227,00	0,45%
Alto Horizonte	14.373.350,00	0,39%
Bela Vista de Goiás	12.214.092,00	0,33%
Demais Municípios	71.532.076,00	1,96%
Estado de Goiás	3.648.634.464,00	100,00%
Distrito Federal	1.109.202.425	100%

Fonte: Comex Stat, consulta realizada em setembro de 2022  
Organização: Autor, 2022.

Conforme Alves (2021, p.27-8), em relação à indústria, os municípios com VA mais substanciais foram os seguintes: Goiânia (destaque para farmacêuticos e químicos, bebidas, produtos de metal, distribuição de energia, gestão de resíduos e construção); Anápolis (destaque para os segmentos de farmacêuticos e químicos, produtos de metal, distribuição de energia e gestão de resíduos); Aparecida de Goiânia (destaque para farmacêuticos e químicos, bebidas e produtos de metal); Catalão (destaque às indústrias de automóveis e farmacêuticas e químicas) e Rio Verde (destaque para a indústria de alimentos consorciada à agropecuária).

Importa lembrar que as atividades econômicas do setor primário e secundário foram abordadas, mesmo que sucintamente, porque há correlação entre elas e os produtos exportados e importados, de forma mais significativa pelo estado de Goiás, o que pode ser observado na Tabela 17 e na Tabela 18.

**Tabela 17 - Goiás: Principais produtos exportados (2019)**

Produtos	Valor FOB (US\$)	% do total
Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens	1.676.615.468,00	25,79%
Carnes e miudezas, comestíveis	1.188.177.140,00	18,27%
Cereais	717.600.717,00	11,04%
Ferro fundido, ferro e aço	683.195.290,00	10,51%
Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais	538.248.813,00	8,28%
Minérios, escórias e cinzas	424.894.214,00	6,54%
Pérolas naturais ou cultivadas, pedras preciosas ou semipreciosas e semelhantes, metais preciosos, metais folheados ou chapeados de metais preciosos (plaquê), e suas obras; bijuterias; moedas	378.596.896,00	5,82%
Açúcares e produtos de confeitaria	219.785.648,00	3,38%
Peles, exceto as peles com pelo, e couros	158.544.319,00	2,44%
Gorduras e óleos animais ou vegetais; produtos da sua dissociação; gorduras alimentares elaboradas; ceras de origem animal ou vegetal	94.277.783,00	1,45%
Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes	86.008.792,00	1,32%
Algodão	76.552.292,00	1,18%
Outros produtos de origem animal, não especificados nem compreendidos noutros capítulos	62.463.905,00	0,96%
Matérias albuminóides; produtos à base de amidos ou de féculas modificados; colas; enzimas	42.334.746,00	0,65%
Produtos farmacêuticos	36.792.659,00	0,57%
Demais produtos	117.624.482,00	1,81%
Total	6.501.713.164,00	100,00%

Fonte: Comex Stat, consulta realizada em setembro de 2022  
Organização: Autor, 2022.

Essa baixa diversidade produtiva verificada nas exportações reforça a tese defendida por Faccin (2017), ao estudar o complexo da soja no Mato Grosso Sul, que aponta a vulnerabilidade de municípios advinda da especialização produtiva, ou seja, municípios e regiões se tornam, dada a pequena variedade da produção, dependentes das demandas mundiais, ao passo que, caso haja a desvalorização do produto, internacionalmente, estão sujeitos a crises.

Conforme a Tabela 17, quase que integralmente, em 2019, os produtos exportados pelo estado de Goiás tinham como base o setor primário: produtos da agropecuária (que passaram pela indústria de transformação ou não) e da mineração (extrativista ou já transformados).

Na Tabela 18, em que há o ranqueamento dos produtos importados pelos municípios goianos, observa-se relação entre os distritos industriais mais expressivos e

os produtos que foram matéria-prima ou componente da produção das indústrias que se localizam, sobretudo, em Anápolis, Catalão, Goiânia e Aparecida de Goiânia.

**Tabela 18 – Goiás: Principais produtos importados (2019)**

Produtos	Valor FOB (US\$)	% do total
Produtos farmacêuticos	498.125.101,00	34,90%
Produtos farmacêuticos	212.816.894,00	14,91%
Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios	167.706.030,00	11,75%
Produtos químicos orgânicos	66.407.183,00	4,65%
Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes	27.952.989,00	1,96%
Produtos químicos orgânicos	23.291.556,00	1,63%
Produtos químicos orgânicos	20.443.339,00	1,43%
Produtos farmacêuticos	20.015.966,00	1,40%
Adubos (fertilizantes)	19.063.868,00	1,34%
Produtos químicos orgânicos	18.758.849,00	1,31%
Móveis; mobiliário médico-cirúrgico, colchões, almofadas e semelhantes; aparelhos de iluminação não especificados nem compreendidos em outros capítulos; anúncios, cartazes ou tabuletas e placas indicadoras luminosas, e artigos semelhantes; Construções Pré	16.597.879,00	1,16%
Adubos (fertilizantes)	15.813.090,00	1,11%
Produtos químicos orgânicos	15.071.008,00	1,06%
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução de som, aparelhos de gravação ou de reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios	14.186.361,00	0,99%
Produtos químicos orgânicos	11.848.942,00	0,83%
Demais produtos	279.249.770,00	19,56%
Total	1.427.348.825,00	100,00%

Fonte: Comex Stat, consulta realizada em setembro de 2022  
Organização: Autor, 2022.

São, especialmente, os produtos farmacêuticos e químicos que têm expressividade na Tabela 18. Quando comparadas as exportações com as importações, delineiam-se, apesar de se correr o risco de cair em generalizações, os papéis do estado de Goiás na divisão territorial do trabalho, em que os produtos exportados mais expressivos são aqueles da agropecuária, que passaram, ou não, por algum processo de industrialização; por outro lado, as importações, mesmo que em menor valor (US\$), são, não restritivamente, de produtos-base para a indústria que se localiza nesta unidade da federação.

Conforme a Tabela 19, em 2019, os destinos dos produtos exportados pelo estado de Goiás com maior expressividade foram China (39,77% do total), Espanha

(4,26% do total), Países Baixos (3,86% do total), Coreia do Sul (3,60% do total) e Itália (3,52% do total). Ásia e Europa foram, nesse sentido, os continentes mais representativos que receberam mercadorias do estado de Goiás. A China, país que vem promovendo redefinições na geopolítica mundial, consolidou-se como principal destino dos produtos exportados por Goiás, com participação muito superior em relação aos demais destinos.

**Tabela 19 - Principais destinos dos produtos exportados pelo estado de Goiás (2019)**

País	Valor FOB (US\$)	% do total
China	2.585.760.582,00	39,77%
Espanha	277.265.664,00	4,26%
Países Baixos (Holanda)	250.855.277,00	3,86%
Coreia do Sul	234.156.886,00	3,60%
Itália	229.145.999,00	3,52%
Estados Unidos	212.603.812,00	3,27%
Japão	206.652.951,00	3,18%
Rússia	181.995.627,00	2,80%
Reino Unido	180.080.970,00	2,77%
Hong Kong	175.083.957,00	2,69%
Tailândia	150.869.153,00	2,32%
Irã	142.183.377,00	2,19%
Taiwan (Formosa)	136.950.609,00	2,11%
Alemanha	136.588.847,00	2,10%
Vietnã	117.972.149,00	1,81%
Demais destinos	1.283.547.304,00	19,74%
Total	6.501.713.164,00	100,00%

Fonte: Comex Stat, consulta realizada em setembro de 2022  
Organização: Autor, 2022.

No que respeita às importações, conforme a Tabela 20, em 2019, as origens dos produtos importados pelo estado de Goiás com maior expressividade foram Estados Unidos (16,58% do total), China (12,64% do total), Alemanha (12,12% do total), Japão (6,13% do total) e Suíça (5,99% do total). Esses cinco países concentraram 53,46% do total do valor acumulado em importações, sendo que América do Norte, Ásia e Europa apareceram como os continentes ou subcontinentes mais representativos. Diferentemente das exportações, dentre as origens das importações não há um país que sobressaia aos demais, de forma tão significativa, o que aponta maior diversidade.

**Tabela 20 - Principais origens dos produtos importados pelo estado de Goiás (2019)**

País	Valor FOB (US\$)	% do total
Estados Unidos	604.940.646,00	16,58%
China	461.106.596,00	12,64%
Alemanha	442.293.588,00	12,12%
Japão	223.808.330,00	6,13%
Suíça	218.478.229,00	5,99%
Rússia	164.717.447,00	4,51%
Tailândia	161.196.750,00	4,42%
Coreia do Sul	142.014.028,00	3,89%
Canadá	130.072.877,00	3,56%
Índia	119.390.978,00	3,27%
Irlanda	93.852.647,00	2,57%
Argentina	73.391.690,00	2,01%
Itália	70.410.139,00	1,93%
Marrocos	52.665.215,00	1,44%
Espanha	47.955.071,00	1,31%
Demais locais	642.340.233,00	17,60%
Total	3.648.634.464,00	100,00%

Fonte: Comex Stat, consulta realizada em setembro de 2022

Organização: Autor, 2022.

Conforme mencionado, Anápolis aparece na 13ª posição entre os municípios que mais exportam no estado de Goiás. O produto de maior relevância exportado relaciona-se aos “resíduos e desperdícios das indústrias alimentares, alimentos preparados para animais” que, a partir de descrição mais detalhada, tratam-se de “tortas e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja”, ou seja, de produtos oriundos da agricultura (ver Tabela 21).

**Tabela 21 - Anápolis/GO: Principais produtos exportados (2019)**

Produtos	Valor FOB (US\$)	% do total
Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais	116.525.427,00	84,90%
Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens	4.279.391,00	3,12%
Produtos farmacêuticos	4.208.481,00	3,07%
Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes	1.765.699,00	1,29%
Produtos farmacêuticos	1.762.324,00	1,28%
Produtos químicos orgânicos	1.540.605,00	1,12%
Obras diversas	1.422.028,00	1,04%
Produtos químicos orgânicos	1.139.863,00	0,83%
Produtos diversos das indústrias químicas	986.093,00	0,72%
Produtos químicos orgânicos	644.378,00	0,47%
Instrumentos e aparelhos de óptica, de fotografia, de cinematografia, de medida, de controle ou de precisão; instrumentos e aparelhos médico-cirúrgicos; suas partes e acessórios	504.283,00	0,37%
Obras diversas	417.069,00	0,30%
Produtos químicos orgânicos	343.132,00	0,25%
Papel e cartão; obras de pasta de celulose, de papel ou de cartão	196.563,00	0,14%
Obras de ferro fundido, ferro ou aço	171.836,00	0,13%
Demais Produtos	1.347.787,00	0,98%
Total	137.254.959,00	100,00%

Fonte: Comex Stat, consulta realizada em setembro de 2022  
Organização: Autor, 2022.

Pelo visualizado, o produto concentrou quase 85% do valor arrecadado com as exportações; em segundo lugar, com menos expressividade, estão outros produtos da cadeia produtiva da soja, que perfizeram apenas 3,12%. Em terceiro lugar, perfazendo 3,07% do total, aparecem os produtos da área farmacêutica, atividade pela qual a cidade passa a ser conhecida a partir de sua especialização produtiva.

Na Tabela 22, por outro lado, considerando as importações, os produtos farmacêuticos foram mais expressivos, apareceram na primeira e na segunda colocações com 34,90% e 14,91% do valor total em importações. Na terceira posição, aparecem os veículos (partes e acessórios de veículos), com 11,75%, produtos demandados pela produção, sobretudo, da CAO A Montadora, a qual produz veículos das marcas Hyundai (Sul-Coreana) e CHERY (capital Chinês).

**Tabela 22 - Anápolis/GO: Principais produtos importados (2019)**

Produtos	Valor FOB (US\$)	%
Produtos farmacêuticos	498.125.101,00	34,90%
Produtos farmacêuticos	212.816.894,00	14,91%
Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios	167.706.030,00	11,75%
Produtos químicos orgânicos	66.407.183,00	4,65%
Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes	27.952.989,00	1,96%
Produtos químicos orgânicos	23.291.556,00	1,63%
Produtos químicos orgânicos	20.443.339,00	1,43%
Produtos farmacêuticos	20.015.966,00	1,40%
Adubos (fertilizantes)	19.063.868,00	1,34%
Produtos químicos orgânicos	18.758.849,00	1,31%
Móveis; mobiliário médico cirúrgico, colchões, almofadas e semelhantes; aparelhos de iluminação não especificados nem compreendidos em outros capítulos; anúncios, cartazes ou tabuletas e placas indicadoras luminosas, e artigos semelhantes; Construções Pré	16.597.879,00	1,16%
Adubos (fertilizantes)	15.813.090,00	1,11%
Produtos químicos orgânicos	15.071.008,00	1,06%
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução de som, aparelhos de gravação ou de reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios	14.186.361,00	0,99%
Produtos químicos orgânicos	11.848.942,00	0,83%
Demais Produtos	279.249.770,00	19,56%
Total	1.427.348.825,00	100,00%

Fonte: Comex Stat, consulta realizada em setembro de 2022  
Organização: Autor, 2022.

A respeito das importações, para Luz (2009, p. 306), elas repercutem

[...] a dependência que as indústrias locais possuem em relação ao fornecimento por parte do mercado de outros países dos insumos e substâncias químicas, equipamentos e peças que são essenciais para que a produção industrial se realize. Trata-se de um movimento que redimensiona as interações que a cidade desenvolve e a projeta na escala mundial, cujo, comando nem sempre se dá no local [...].

Essa questão também apareceu na entrevista realizada com o Diretor de Operações do PSCO, que enfatizou a assimetria de valor agregado aos produtos exportados por Goiás em relação aos importados, finalizados ou não, mas que têm maior preço no mercado.

Quanto às exportações realizadas por Anápolis, conforme a Tabela 23, em 2019, Espanha (20,07% do total), Coreia do Sul (15,40% do total), França (10,71% do total), Indonésia (8,07% do total) e os Países Baixos (7,85% do total) foram os destinos mais expressivos no sentido de receber produtos desse centro regional, totalizando 64% do total exportado. Comparativamente, Espanha, Países Baixos, Coreia do Sul são

destinos das exportações que aparecem de forma relevante tanto para o estado de Goiás como para o município de Anápolis.

**Tabela 23 - Destino dos produtos exportados pelo município de Anápolis/GO (2019)**

País	Valor FOB (US\$)	% do total
Espanha	30.293.463	22,07%
Coreia do Sul	21.136.408	15,40%
França	14.701.906	10,71%
Indonésia	11.080.236	8,07%
Países Baixos (Holanda)	10.777.444	7,85%
Venezuela	9.951.956	7,25%
Polônia	5.537.351	4,03%
Coreia do Norte	5.495.854	4,00%
China	4.472.634	3,26%
Tailândia	4.415.684	3,22%
Uruguai	2.935.418	2,14%
Estados Unidos	2.404.432	1,75%
Alemanha	1.969.345	1,43%
Reino Unido	1.601.255	1,17%
Cuba	1.488.377	1,08%
Demais destinos	8.993.196	6,55%
Total	137.254.959	100,00%

Fonte: Comex Stat, consulta realizada em setembro de 2022  
Organização: Autor, 2022.

As importações, em termos de valores, são mais expressivas do que as exportações, conforme apontado. No geral, são importados produtos, matéria-prima e acabados, que são utilizados pelas indústrias presentes em Anápolis, em especial aquelas que se inserem no DAIA. Conforme a Tabela 24, as origens mais significativas de importações realizadas em Anápolis são Alemanha (25,72% do total), China (20,29% do total), Estados Unidos (11,18% do total), Coreia do Sul (9,66% do total) e Suíça (8,78% do total) que, juntos, totalizam 75,63% das importações realizadas por Anápolis em 2019.

Vale salientar que os veículos da Hyundai, cuja importação e comercialização estão sob responsabilidade da CAO A CHERRY, montadora que faz toda a importação dos veículos no país, a partir do PSCO; assim, mesmo que a mercadoria não seja comercializada em Anápolis, a estação aduaneira é ponto de articulação para a atividade dessas empresas.

**Tabela 24 - Origem de produtos importados pelo município de Anápolis/GO (2019)**

País	Valor FOB (US\$)	% do total
Alemanha	367.075.433,00	25,72%
China	289.587.409,00	20,29%
Estados Unidos	159.633.756,00	11,18%
Coreia do Sul	137.938.276,00	9,66%
Suíça	125.341.080,00	8,78%
Índia	94.700.743,00	6,63%
Japão	51.499.478,00	3,61%
Itália	41.580.625,00	2,91%
Dinamarca	38.330.529,00	2,69%
Canadá	22.873.932,00	1,60%
Espanha	14.675.002,00	1,03%
Rússia	13.492.510,00	0,95%
Chile	10.245.552,00	0,72%
Irlanda	8.314.423,00	0,58%
Colômbia	8.311.732,00	0,58%
Demais Origens	43.748.345,00	3,07%
Total	1.427.348.825,00	100,00%

Fonte: Comex Stat, consulta realizada em setembro de 2022  
Organização: Autor, 2022.

Há certa dificuldade de se criar relação entre produto importado, origem da importação e atividade desenvolvida em Anápolis, sobretudo, porque os dados tratados aqui, cuja fonte é o *Comex Stat*, um sistema para consultas e extração de dados do comércio exterior brasileiro, por razões óbvias<sup>154</sup>, não detalha os dados suficientemente de forma a caracterizar clientes e fornecedores. Além desse aspecto, é importante salientar que as consultas efetuadas para este trabalho não tratam diretamente dos dados de importações, por exemplo, realizados por agentes econômicos, cujo endereço fiscal é Anápolis. Isso se deve, em grande medida, à inserção do Porto Seco em seu território, que amplia as possibilidades de articulação desse centro com outros no território nacional, uma vez que, a partir do seu terminal alfandegário, pode desembaraçar cargas que não, necessariamente, serão utilizadas por empresas em seu território.

Mesmo que a relação direta não seja estabelecida, segundo entrevista com o diretor de operações do Porto Seco, Sr. Everaldo, há reforço em relação às interações, por meio do terminal alfandegário, de agentes econômicos que atuam em múltiplas

<sup>154</sup> Além do interesse de proteger informações da atuação das empresas para evitar o uso delas por suas concorrentes, hoje a Lei Geral de Proteção de Dados (nº 13.709/2018) reforça a privacidade dos dados, relativamente para pessoa física ou jurídica, em meio físico ou digital.

escalas. Quando questionado acerca de quem eram os clientes do PSCO, o diretor respondeu o seguinte:

Bem, é uma pergunta um pouquinho difícil, porque eu diria pra você que os *nossos maiores clientes, e que movimentam os maiores volumes, são multinacionais que estão estabelecidas no Brasil. Ela pode ter até uma filial aqui em Anápolis, mas a matriz delas está em São Paulo. Ela pode ter a matriz em São Paulo, mas não ter filial em Anápolis e utilizar os nossos serviços.* Entendeu? Mas pensando aí, pra te dar um norte disso, os nossos maiores clientes *são empresas importadoras ou que utilizam as importações como parte do seu processo industrial, são empresas do setor de produtos farmacêuticos, produtos de [...] automóveis, de indústria automobilística.* Nos dois casos, podem trazer apenas os produtos acabados, sendo os carros já montados, ou remédios prontos. E outros setores, parte de tudo, indústria química, indústria alimentícia, agronegócio, [...] nós temos uma pulverização muito grande no tipo de produtos [...]. Já no mercado interno são normalmente produtos que são também industrializados, são transferências de estoque [...]. (Destques nossos).

Os produtos mais importados, conforme o Diretor, estão em consonância com os apresentados, a partir da plataforma *Comex Stat*, que são utilizados, mesmo não exclusivamente, pelas indústrias farmoquímicas e pela montadora CAO A Cherry, que detém os direitos de comercialização da marca Hyundai – os veículos dessa marca chegam no litoral brasileiro e são trazidos para o desembarço em Anápolis, para somente depois, serem redistribuídos para as concessionárias. O diretor ainda relata que há preferência pelo desembarço em Anápolis, mesmo considerando os custos com transporte do litoral até o PSCO, devido à eficiência e ao menor custo com armazenagem, o que acaba compensando os negócios de quem utiliza os serviços da estação aduaneira.

Assim, esse objeto técnico, que é servido por outros como, por exemplo, rodovias e ferrovias, está diretamente relacionado ao papéis que Anápolis desempenha no setor logístico que, como se pode perceber, tem atuação que extrapola a escala regional e se articula com diversas partes do país, sendo um ponto de intermediação de fluxos internacionais.

De forma a esclarecer quem são esses agentes econômicos, a seguir serão abordados os que desenvolvem atividade de maior expressão no setor de comércio atacadista e varejista; no setor da indústria, no de serviços e no de logística.

#### 4.4. As atividades econômicas e as relações de ordem distante

Conforme a ideia construída, é inegável a condição diferenciada de Anápolis em relação aos outros municípios do estado de Goiás, mas, com isso, não se está querendo equiparar a capital regional às aglomerações metropolitanas, considerando que, mesmo que Anápolis exerça papéis regionais, ela não se iguala à complexidade das metrópoles.

O que se quer, na verdade, é reforçar que, ao se diferenciar das metrópoles, em relação a suas funções urbanas, essa capital regional tem condições de assumir papéis de complementaridade na região, seja pelos objetos técnicos, seja pelos agentes que se inserem em Anápolis que, a partir de suas atividades (ligadas, principalmente, à logística e ao setor secundário), articulam esse centro regional a uma rede nacional ou a uma internacional de cidades.

Estudando o estado de São Paulo, Lencioni (2003), ao tratar da dissociação geográfica entre a produção e o consumo, utiliza a expressão cisão territorial da produção e gestão para explicar um processo de desconcentração da produção industrial em detrimento da centralização da gestão na metrópole de São Paulo.

A presença, portanto, de filiais de empresas de atuação global em cidades médias, não restritamente ligadas ao secundário, promove mudanças em seus papéis regionais, principalmente os ligados ao consumo; no entanto, esses espaços permanecem alijados das decisões de grandes grupos econômicos neles inseridos, cuja decisão vem de longe e que encontram pouca resistência às mudanças, dada a fragilidade da organização política local frente ao poder que transnacionais, por exemplo, possuem.

Sposito (2009, p.44), ao tratar das “cidades em globalização”, e procurando ler o que é geral às cidades médias, assevera que “[...] elas estão se globalizando pelo consumo, mais do que pela produção de bens e serviços pelas empresas globais”. Essa tendência, por assim dizer, presentifica-se em Anápolis, mesmo considerando as relações de “subordinação” com as metrópoles, que potencialmente reduzem a área sobre a qual as empresas instaladas em Anápolis conseguem atrair consumidores (vide a delimitação realizada pela REGIC [IBGE, 2020]). O mais importante, no entanto, é chamar a atenção para uma particularidade dessa capital regional: o seu setor secundário, a partir de grupos locais, regionais, nacionais ou internacionais estão

tornando mais espessas as teias de fluxos e as relações de abrangência nacional e internacional que se dão com Anápolis.

Há grupos locais que têm atuação ampla no território nacional e internacional, há grupos regionais e nacionais que, verificadas as possibilidades colocadas pela situação geográfica de Anápolis, se inserem nesse município. E há, também, grupos internacionais que se inserem diretamente em Anápolis ou que, por meio de aquisições, fusões e parcerias, passam a atuar nessa capital regional, de onde podem distribuir, de forma mais competitiva, suas mercadorias.

Apesar dessa particularidade de Anápolis, isso não implica ignorar o papel do consumo nas relações regionais, que reforçam as interações espaciais dadas pela contiguidade, questão que ainda será abordada neste trabalho. A abordagem dessa particularidade, nesse sentido, parte de preocupação com a diferenciação existente entre os centros do arranjo urbano-regional e as demais cidades médias elencadas. Isso, não só por Anápolis ter um setor secundário expressivo, mas por ele apresentar uma especialização produtiva ligada à atividade farmoquímica<sup>155</sup>, que acabou potencializando uma função urbana, delineada ainda na primeira metade do século XX, de centro de distribuição do comércio atacadista.

Antes de examinar os grupos econômicos e as empresas, de forma específica, convém salientar que a especialização produtiva verificada em Anápolis integra a consolidação do Arranjo Produtivo Local Farmacêutico de Goiás<sup>156</sup>, formado pelos municípios de Anápolis<sup>157</sup>, Goiânia e de Aparecida de Goiânia. Como apontado, apesar de o DAIA ter sido implantado na década de 1970 e ter tido sucesso inicialmente, no começo da década de 1980 sua ocupação seguiu certa lentidão. É a partir da implementação do Programa Fomentar<sup>158</sup> (Lei 9.489, de 19 de julho de 1984), conforme Cunha (2009, p.137), que a ocupação se dá de forma mais intensiva. Para a autora, nem

---

<sup>155</sup> Vale destacar que as referências ao ramo farmacêutico não se restringem às industriais de fármacos, mas também a uma cadeia formada, por exemplo, por laboratórios farmacêuticos, fornecedoras de embalagens e de insumos químicos, por empresas ligadas ao comércio e à logística de produtos farmacêuticos.

<sup>156</sup> Não é pretensão desta tese discutir as questões que tocam o uso, e os problemas em decorrência dele, do conceito de arranjos produtivos. Neste trabalho o termo é utilizado em sua forma mais restrita, fazendo referência apenas ao nome usado por determinada política pública. Para uma leitura acerca do APL Farmacêutico de Anápolis, ver Ribeiro (2018); para a leitura acerca do processo de industrialização goiano, ver Arriel (2017).

<sup>157</sup> Município sede e, segundo Ribeiro (2018, p.80), das 81 empresas que integram o APL Farmacêutico de Goiás, 40 localizavam-se em Anápolis.

<sup>158</sup> Para mais informações a respeito do programa, acessar: <https://www.desenvolvimento.go.gov.br/tecnologia-da-informacao/sites-governamentais/54-area-de-atuacao/industria-e-comercio/2400-fomentar.html>. Acessado em 10 de dezembro de 2022.

mesmo os incentivos fiscais desse programa deram estabilidade ao crescimento do distrito, sobretudo, por causa dos índices de desemprego e da alta da inflação na década de 1980. Em 2000, esse programa é substituído pelo Produzir<sup>159</sup> (Lei 13.591, de 18 de janeiro de 2000), que, somado ao Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO), contribuiu<sup>160</sup>, conforme Arriel (2017), ao analisar o estado de Goiás, e Luz (2009), ao analisar o município de Anápolis, para a diversificação da atividade industrial.

Em 1999, segundo Cunha (2009, p.155), houve dois fatos importantes para que a atividade industrial fosse impulsionada em Anápolis. O primeiro, a indicação de Ridoval Chiarelloto para assumir a Secretaria de Indústria e Comércio (SIC) na gestão de Marconi Perilo (1999-2002), que, conforme a autora, era um entusiasta da implantação do que se convencionou chamar de polo farmacêutico. O segundo fato relaciona-se à aprovação, pelo Congresso Nacional, da “Lei dos Genéricos” (Lei 9.787/99), que instituiu o uso dos medicamentos genéricos no país. A autora observa que empresas representativas do setor farmacêutico deram início a suas atividades no município, após a promulgação da lei, que viabilizou, no território nacional, a produção de produtos farmacêuticos mais baratos e, conseqüentemente, a possibilidade de o Sistema Público de Saúde ser amplamente atendido.

Como poderá ser percebido, a partir do panorama acerca da abordagem das empresas que atuam em Anápolis, tornou-se comum o crescimento das empresas locais e regionais, crescimento que influenciou grandes grupos de atuação ampliada no território a adquirirem parte ou o todo dessas empresas. Isso permitiu a expansão da atuação delas, no que respeita não só ao território como também à quantidade e à variedade de produtos que elas passaram a produzir, por meio de fusões ou de aquisições. Esse movimento tem reforçado a especialização produtiva e ampliado a produção e os fluxos em direção a e a partir de Anápolis, o que posiciona o seu parque industrial farmoquímico como o segundo mais relevante do país. Em oposição à relevância que o DAIA assume, o município se torna mais dependente de decisões

---

<sup>159</sup> Para mais informações a respeito do programa, acessar: <https://www.desenvolvimento.go.gov.br/component/content/article/24-area-de-atuacao/2373-sobre-o-programa-produzir.html?highlight=WyJwcm9kdXppciJd&Itemid=101>. Acesso em 10 de dezembro de 2022.

<sup>160</sup> Aqui não se descarta as isenções de impostos de competência do poder público municipal como, por exemplo, o IPTU e o ISS, que, potencialmente, podem contribuir para a decisão locacional de atuação dos agentes econômicos, sobretudo aqueles ligados às atividades industriais.

alheias ao local, de agentes econômicos que procuram assegurar a reprodução ampliada de seus capitais.

Mesmo que hoje o DAIA tenha a atividade econômica ligada aos fármacos, a de maior expressividade, há empresas de outros segmentos que são representativas também em suas respectivas áreas de atuação. Além disso, é importante ponderar que i) há empresas de atuação ampliada no território associada ao beneficiamento de produtos agrícolas no DAIA, a despeito da pequena participação de sua VA primária na composição do PIB; e ii) há empresas, de capital estrangeiro, inclusive, que atuam em Anápolis e não estão localizadas no DAIA, mas que procuraram se inserir em outros locais.

Nesse sentido, é imprescindível a abordagem sobre grupos econômicos e de empresas que operam nesse centro urbano para dimensionar as relações que se dão e são mantidas com Anápolis. Cabe ressaltar, no entanto, que não é objetivo desse procedimento o detalhamento acerca da atuação dos agentes a ponto de compreender as nuances dos circuitos produtivos<sup>161</sup> engendrados por tais empreendimentos em Anápolis. A análise realizada parte dos dados da Secretaria de Economia do estado de Goiás relativos ao *ranking* de recolhimento de ICMS pelas empresas e do *ranking* das maiores empresas que atuam no Brasil, realizado pela revista Exame, dados que possibilitam a formação de um retrato, portanto, um recorte espaço-temporal da escolha locacional, por parte desses agentes, sendo Anápolis sede ou não de suas empresas. A partir desses dois *rankings*, algumas empresas foram pinçadas e realizada breve caracterização para se construir um panorama de suas atividades, dos locais em que se inserem e atuam e do local do centro de gestão.

Conforme o Quadro 7, as empresas que mais recolhem ICMS, exclusivamente a partir do município de Anápolis, são, majoritariamente, as do setor da indústria (48,48%); do comércio atacadista e de distribuição (33,33%); do comércio varejista (15,15%); e do de prestação de serviço (3,03%). Há, nesse sentido, a ratificação do que vem sendo afirmado no trabalho a respeito da representatividade do setor secundário nessa capital regional, já que, dentre as empresas que mais recolhem ICMS pelo município em questão, quase a metade delas estão ligadas ao setor industrial. É representativo também o setor atacadista e o de distribuição, com participação de 33,33%, função urbana importante na consolidação dos papéis regionais de Anápolis e

---

<sup>161</sup> Embora essa seja uma possibilidade de Análise interessante, ela não integra o escopo desta pesquisa. Ela se abre, portanto, para desdobramentos possíveis a partir desta.

que, mais recentemente, ela não perde a importância, mas é redefinida para atender às demandas do setor produtivo.

**Quadro 7 – Anápolis/GO: Empresas que mais arrecadaram ICMS (2019)**

<b>Posição</b>	<b>Identificação</b>	<b>Atividade econômica</b>
6 °	Produtos Roche Químicos e Farmacêuticos S.A.	Comércio atacadista e distribuidor
43 °	Laboratório Teuto Brasileiro SA	Indústria
58 °	Distribuidora de Medicamentos Santa Cruz LTDA	Comércio atacadista e distribuidor
67 °	Panpharma Distribuidora de Medicamentos LTDA.	Comércio atacadista e distribuidor
87 °	Abbvie Farmacêutica LTDA	Comércio atacadista e distribuidor
98 °	Geolab Indústria Farmacêutica S.A.	Indústria
102 °	A.S.E. Distribuição LTDA (Eldorado Distribuição)	Comércio atacadista e distribuidor
103 °	Rio vermelho distribuição de alimentos LTDA	Comércio atacadista e distribuidor
109 °	Biogen Idec Brasil Produtos Farmacêuticos LTDA	Comércio atacadista e distribuidor
115 °	Rede Brasil Distribuição e Logística LTDA	Comércio atacadista e distribuidor
155 °	United Medical LTDA	Comércio atacadista e distribuidor
168 °	Kingspan-Isoeste Construtivos Isotérmicos S.A.	Indústria
182 °	Rio Vermelho Supermercados LTDA	Comércio Varejista
190 °	Brainfarma Indústria Química e Farmacêutica S.A.	Indústria
234 °	Gemini Indústria de Insumos Farmacêuticos LTDA	Indústria
241 °	Vitamedic Indústria Farmacêutica LTDA	Indústria
255 °	Novafarma Indústria Farmacêutica LTDA	Indústria
263 °	Linea Alimentos Indústria e Comércio S.A.	Indústria
297 °	SM Empreendimentos Farmacêuticos LTDA (Fagron)	Indústria
301 °	Aurobindo Pharma Indústria Farmacêutica LTDA	Indústria
322 °	FG Comercial de Alimentos LTDA (Floresta Supermercados)	Comércio Varejista
330 °	Café Rancheiro Agro Industrial LTDA	Indústria
348 °	CAOA Montadora de Veículos LTDA	Indústria
408 °	Pérola Distribuição e Logística LTDA	Comércio Varejista
409 °	Futura Caminhões e Máquinas LTDA	Comércio Varejista
426 °	BL indústria ótica LTDA	Comércio atacadista e distribuidor
465 °	Frigoiás Indústria & Comércio de Carne LTDA	Indústria
466 °	Alisul Alimentos S.A. (Supra)	Indústria
474 °	R & J Produtos Alimentícios Eireli (Supermercado Atende Mais)	Comércio Varejista
476 °	Mundipharma Brasil Produtos Médicos e Farmacêuticos	Comércio atacadista e distribuidor
479 °	Plumatex Colchoes Industrial LTDA	Indústria
490 °	Embalagens Allbox LTDA	Indústria
491 °	Transportes Gabardo LTDA	Prestação de Serviço

Fonte: Secretaria de Economia de Goiás (2019)

Disponível em: <https://www.economia.go.gov.br/>. Acesso em 29 de setembro de 2022

A composição significativa por empresas do setor farmacêutico (Quadro 7) reforça a ideia de que há uma especialização produtiva em Anápolis. Das 33 empresas

listadas, independentemente da atividade econômica, 16 delas têm atuação ligada ao setor farmoquímico, ou seja, representam 48,48% do total.

Cabe, nesse sentido, tendo em vista esses estratos de atividade econômica, tratar mais detalhadamente de alguns desses agentes econômicos que recolhem, de forma expressiva, ICMS a partir de Anápolis. O primeiro deles, **comércio atacadista e distribuidor**, não é o mais representativo em quantidade de empresas, mas o segundo, entre as 10 principais empresas que recolhem imposto a partir de Anápolis, 8 pertencem a esse estrato. Constatase por esse dado uma permanência em relação aos papéis de Anápolis, que foram delineados desde a primeira metade do século XX, o comércio atacadista, que, agora, é alavancado por um setor, cujas atividades são, conforme Luz (2009), modernas.

A empresa melhor posicionada no *ranking* das que mais contribuem no estado de Goiás é a Produtos Roche Químicos e Farmacêuticos S.A.<sup>162</sup>, cuja atividade é a de comércio atacadista e distribuidor do ramo farmacêutico; sua sede<sup>163</sup> no Brasil localiza-se em Santo Amaro, na cidade de São Paulo. Atuava em Goiás, a partir do município de Anápolis, em parceria com a DHL Logística (Brazil) Ltda (DHL Solutions); no entanto, em agosto de 2022, muda seu centro de distribuição para a cidade de Aparecida de Goiânia<sup>164</sup>, cidade que integra a aglomeração metropolitana de Goiânia.

Essa não foi a única empresa que encerrou suas atividades em Anápolis. São exemplo também a JBS S.A., a Vigor Alimentos S.A., a unidade produtiva da Companhia Hering e a Cecrisa S.A., empresas de capital aberto, cujo centro de gestão, alheio ao lugar em que essas unidades estavam instaladas, decide por não dar continuidade à operação para garantir e/ou ampliar seus lucros. A esse respeito, Lencioni (2020) assevera que mais importante é a relação que o grupo econômico tem com a financeirização do que com o que se produz. Para a autora, “[...] se a produção guarda relação direta com o capital financeiro, porque a indústria está vinculada a um grupo econômico financeirizado, o rendimento de suas ações é a baliza que dirige tudo, inclusive sua relação com o território”. Por outro lado, caso se trate de um grupo econômico não financeirizado e dependente do capital produtivo, isso “[...] faz com que a relação com o território seja potencialmente menos passageira”.

---

<sup>162</sup> Esse grupo tinha uma fábrica de medicamentos, com mais de 400 trabalhadores, no município de Jacarepaguá, estado do Rio de Janeiro, no entanto, em 2019, decidiu encerrar suas atividades no país e manter apenas a distribuição de seus produtos.

<sup>163</sup> A sede global localiza-se em Basileia, na Suíça.

<sup>164</sup> Como o arquivo base para elaboração do Quadro 7 foi de 2019, essa mudança não foi captada.

Ainda em relação às empresas listadas no ranking, a Distribuidora de Medicamentos Santa Cruz LTDA ocupou a 58ª posição em arrecadação de ICMS no estado de Goiás. Tem suas atividades de estocagem em Goiás, concentradas em um galpão, em Anápolis, que funciona como um de seus 12 centros de distribuição<sup>165</sup> no Brasil. Sua sede se localiza na Vila Olímpia, na cidade de São Paulo, apesar de ela ter surgido em Laranjeiras do Sul, pequena cidade do oeste do Paraná. Na inserção desse grupo em Anápolis, houve a articulação do capital comercial com o imobiliário, haja vista que o imóvel, onde funciona o centro de distribuição, é alugado e administrado por um fundo imobiliário, também com sede em São Paulo.

Ainda em no que se refere às empresas de capital estrangeiro, ligadas às atividades de comércio atacadista de medicamentos e drogas de uso humano, elas são as seguintes:

- a) Abbvie Farmacêutica LTDA, empresa estadunidense com sede na cidade de North Chicago, estado de Illinois, cuja sede no Brasil localiza-se em São Paulo (SP). Atua em Anápolis desde o ano de 2013.
- b) Biogen Idec Brasil Produtos Farmacêuticos LTDA, empresa estadunidense com sede em Cambridge, Massachusetts e, no Brasil, a sede localiza-se na cidade de São Paulo. Em Anápolis atua desde 2010.
- c) A United Medical LTDA, tem a sede brasileira na cidade de São Paulo, foi adquirida pelo Grupo Bitoscana, cuja sede é em Montevideú, Uruguai. Atua em 10 países da América Latina e tem endereço fiscal em Anápolis, desde o ano de 1993.
- d) BL indústria ótica LTDA, representante da Bausch+Lomb<sup>166</sup> no Brasil, tem sua sede brasileira localizada na cidade de Porto Alegre e uma unidade fabril em Indaiatuba, município do estado de São Paulo e que compõe a Região Metropolitana de Campinas. Conforme o levantamento de sua situação cadastral,

---

<sup>165</sup>Em Anápolis o galpão utilizado por essa empresa tem mais de 10mil m<sup>2</sup> e o aluguel mensal é de R\$ 189.517,88, está sob a responsabilidade de um fundo imobiliário, Zagros Capital (<https://www.ggrc11.com.br/>), localizado em Itaim Bibi, cidade de São Paulo, e atua, principalmente, com galpões industriais e centros de distribuição. O centro de distribuição da Hering, em Anápolis, também é gerenciado por esse fundo, que, a partir desses dois empreendimentos, amplia os seus negócios em uma cidade em que a logística cumpre um papel ímpar, ao mesmo tempo, modifica as relações locais, ao propor uma nova lógica, que não é a tradicional, a de aluguel de imóvel de estocagem, o que amplia a competitividade entre as empresas que fazem uso dela e, simultaneamente, intensifica os vínculos de Anápolis com a economia globalizada.

<sup>166</sup> A sede global da empresa localiza-se em Bridgewater, Nova Jersey, Estados Unidos.

a unidade de distribuição de Anápolis consta como “baixada” em setembro de 2022.

- e) Mundipharma Brasil Produtos Médicos e Farmacêuticos, empresa britânica, com sede em Cambridge, Inglaterra. A sede brasileira se localiza na cidade de São Paulo e em Anápolis tem atividades iniciadas a partir do ano de 2017.

Ao se investigar o endereço fiscal dessas empresas e as respectivas sedes no Brasil, fica evidente a vinculação mais imediata com São Paulo, maior polo farmoquímico brasileiro, metrópole mais mundializada no país e de onde Anápolis tem recebido comando para inúmeras empresas que se inserem nesse município goiano. Essa questão reforça o que vem sendo apontado nesta pesquisa: em razão de Brasília e Goiânia não terem calcados os seus papéis urbanos no setor produtivo, elas não centralizam a gestão de grandes empresas do setor privado que atuam em Anápolis. Por outro lado, as metrópoles concentram mercado consumidor que, somado aos papéis ligados à logística da capital regional, tornam a inserção dessas empresas em Anápolis interessante do ponto de vista da reprodução das relações capitalistas, tendo em vista que a situação geográfica de Anápolis permite que as empresas se tornem mais competitivas.

Por fim, ainda em se tratando do estrato do comércio atacadista e de distribuição, as empresas S.E. Distribuição LTDA (Eldorado Distribuição), Rio Vermelho Distribuição de Alimentos LTDA<sup>167</sup> e Rede Brasil Distribuição e Logística LTDA, que ocuparam, respectivamente, 102<sup>a</sup>, 103<sup>a</sup> e 115<sup>a</sup> posição no ranking, foram separadas das demais porque representam grupos locais e estão mais intimamente relacionadas com as atividades de comércio atacadista não associado à atividade farmoquímica. Além desses aspectos, elas se diferenciam também por sua localização na cidade<sup>168</sup>, inserem-se ou em vias arteriais (Avenida Brasil Sul, para o caso da Eldorado Distribuição, e Avenida Universitária, para o caso da Rede Brasil Distribuição

---

<sup>167</sup> Conforme o sítio eletrônico, essa empresa tem “[...] mais de 40 anos no mercado nacional atuando como atacado distribuidor o Grupo Rio Vermelho conta hoje com mais de 2.500 funcionários, 30 mil clientes ativos em diversos segmentos, ramos, e sub-ramos de atividade. Hoje com uma sede com 50 mil m<sup>2</sup> e mais três centros de distribuição com 15 mil m<sup>2</sup> localizados em pontos estratégicos no país, avançamos com forte atuação em distribuição horizontalizada com uma frota de mais de 300 veículos próprios e mais de 100 terceirizados, nos posicionado entre os 10 maiores Distribuidores Atacadistas do Brasil”. Disponível em: <http://www.riovermelho.net/grupo/o-grupo>. Acesso em 12 de dezembro de 2022.

<sup>168</sup> Conforme Luz (2009), o setor atacadista moderno, como denominou a autora, se diferencia daquele que é tradicional, pra além de outros aspectos, pela localização na cidade. As empresas que representam o setor moderno se inserem nas vias que são vias arteriais na cidade ou nas margens das rodovias mais importantes que cruzam pelo município.

e Logística) ou em marginais das rodovias (BR 060, no caso da Rio Vermelho Distribuição de Alimentos).

As referidas empresas são importantes porque representam uma fração de capital que consolidou um dos papéis regionais mais significativos de Anápolis, o do comércio atacadista. Sua presença no *ranking*, pra além de simbolizar a representatividade no setor, aponta que elas encontraram mecanismos de ampliar a atuação e concorrer com grandes grupos nacionais ou internacionais que, no geral, estabelecem certa hegemonia onde se inserem.

Em relação à **atividade industrial**, o estrato que é numericamente mais expressivo tem 16 empresas listadas no *ranking*, a melhor posicionada é o Laboratório Teuto, que ocupa a 43ª posição. Essa empresa tem sua matriz localizada no município de Anápolis; possui uma das maiores plantas fabris que se inserem no DAIA (110 mil m<sup>2</sup> de área construída); e, individualmente, emprega por volta de 3.500 trabalhadores, além de ter mais de 750 apresentações de produtos. A empresa surgiu, conforme informações disponíveis em seu site, em 1947, na cidade de São Paulo, fundada pelo alemão Adolfo Krumeir. Em 1986 foi adquirida por Walterci de Melo e Lucimar de Melo, irmãos que decidiram pela transferência do estabelecimento para Anápolis, cuja sede foi inaugurada em 1993.

Em 2010, teve 40% de seu capital adquirido pela Pfizer, que acessou o mercado nacional via produção de seus medicamentos em versões genéricas pela Teuto, investindo 400 milhões de reais na empresa nacional. Em 2017, a Pfizer vendeu sua participação para a própria família Melo, que já administrava a empresa, e, conforme a revista Negócios<sup>169</sup>, a multinacional estadunidense recebeu valor inferior ao que investiu em 2010. Hoje a empresa atua amplamente em território nacional e em mais 8 países. Apesar da atuação internacional, o controle de seu capital permanece nacional e não tem negócios em bolsa de valores. Em 2021, seu faturamento, segundo a edição Melhores & Maiores, da Revista Exame de 2022, ultrapassou 1,4 bilhões de reais e o lucro líquido somou mais de 308 milhões de reais, o que a posicionou em 2º lugar, entre as empresas farmacêuticas, no *ranking* da referida revista.

---

<sup>169</sup> Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2017/07/epoca-negocios-pfizer-vende-fatia-no-teuto-a-socios-nacionais.html>. Acesso em 08 de dezembro de 2022.

Outra empresa do estrato industrial, que é expressiva, é a Geolab Indústria Farmacêutica S.A.<sup>170</sup>, fundada em 1999, com sede em Anápolis; ocupou, em 2019, a 98ª posição no levantamento realizado pela Secretaria de Economia do estado de Goiás. De acordo com informações em seu sítio eletrônico, emprega em torno de 1.500 trabalhadores; sua principal linha de atuação é a de medicamentos genéricos. Além das dependências da matriz, em uma outra área do DAIA foi implantado um armazém de estocagem de mais de 10 mil m<sup>2</sup> e está sendo construída uma segunda planta para o parque fabril, que deve totalizar 85 mil m<sup>2</sup>.

A Kingspan-Isoeste Construtivos Isotérmicos S.A., diferentemente das duas anteriores, não é do ramo farmacêutico. Ocupou, em 2019, a 168ª posição em arrecadação de ICMS. A empresa se dedica à produção de construtivos isotérmicos e tem unidades produtivas em Anápolis, Vitória de Santo Antão (PE), Várzea Grande (MT), Cambuí (MG) e Araquari (SC).

O grupo Isoeste surgiu no interior de Goiás, no município de Itumbiara, em 1983 e, em 1987, instalou-se em Anápolis, onde passou a funcionar a sua sede e unidade fabril, que fabricava apenas blocos de EPS<sup>171</sup> e caixas térmicas. Com o tempo, diversificou sua produção, ampliando os produtos isotérmicos, mas também passando a fabricar, a partir de 2011, componentes estruturais metálicos (Isoeste Metálica). Em 2017, a empresa Kingspan, líder mundial em construtivos isotérmicos, com sede em Kingscourt, Irlanda, adquiriu 51% da Isoeste, passando a atuar no mercado sul-americano<sup>172</sup>. Essa atuação se ampliou com a aquisição pela empresa, em 2021, da Bromyros, empresa uruguaia do mesmo setor.

Brainfarma Indústria Química e Farmacêutica S.A., empresa que ocupou a 190ª posição em arrecadação de ICMS, em 2019, também tem uma planta industrial expressiva em área e quantidade de trabalhadores. Atualmente, conforme seu sítio eletrônico, são cerca de 120 mil m<sup>2</sup> construídos e 5.700 vagas de emprego. Conforme a Hypera Pharma, responsável pela gestão da Brainfarma e de outras subsidiárias em Anápolis, a empresa “[...] conta com uma operação de larga escala e baixo custo centralizada no maior complexo operacional farmacêutico da América Latina, localizado em Anápolis”.

---

<sup>170</sup> A Teva Farmacêutica, empresa israelita, procurou atuar no Brasil a partir da aquisição de ativos da Geolab, no entanto, a negociação não seguiu adiante.

<sup>171</sup> *Expanded Polystyrene*, em tradução livre, poliestireno expandido.

<sup>172</sup> A empresa fortaleceu a sua presença na América Latina ao fazer aquisições na Colômbia e no México.

A Brainfarma iniciou sua produção em Anápolis a partir do Laboratório NeoQuímica, em 1989, adquirido pela Hipermarcas S.A., no ano de 2009, que alterou sua marca para Hypera Pharma. Além da NeoQuímica, a Brainfarma adquiriu a empresa Mantecorp, em 2011, a qual integra o complexo.

Essa concentração das atividades, amplia a eficiência produtiva da empresa. Segundo seu gestor, Cláudio Bergamo, em entrevista na data de inauguração do complexo<sup>173</sup>:

Nenhuma empresa no Brasil tem hoje todas essas operações centralizadas em um local único. Isso te permite uma série de economias de escala, de escopo, ganhos de eficiência, que hoje são fundamentais se você quer concorrer, competir, em um mundo cada vez mais globalizado.

A empresa ainda mantém um centro de inovação e desenvolvimento, o Centro de Equivalência Farmacêutica – HYNova, fundado em 2017, localizado no condomínio Alphaville Empresarial, no município de Barueri (SP). Sua sede localiza-se na cidade de São Paulo e tem capital aberto na bolsa de valores. Em 2019, a empresa esteve presente na lista de Maiores & Melhores da revista Exame, edição 2019, na 5ª posição entre empresas do segmento farmacêutico e, no computo geral, na 127ª posição, com receita de mais de 3,7 bilhões de reais.

Quanto, ainda, às indústrias do setor farmacêutico, aparecem no *ranking*, a Gemini Indústria de Insumos Farmacêuticos LTDA (Purifarma), na 234ª posição; Vitamedic Indústria Farmacêutica LTDA, na 241ª posição; Novafarma Indústria Farmacêutica LTDA<sup>174</sup>, na 255ª posição; A SM Empreendimentos Farmacêuticos LTDA (Fagron), na 297ª posição e a Aurobindo Pharma Indústria Farmacêutica LTDA<sup>175</sup>, na 301ª posição. Desse grupo, destacam-se a Vitamedic, empresa de capital regional, e a Fagron, empresa estrangeira.

A Fagron, sediada em Roterdã, Países Baixos, tem sua matriz no Brasil, localizada em São Paulo. Está presente, conforme seu sítio eletrônico<sup>176</sup>, em mais de 35 países, iniciando suas atividades em 2010, no Brasil, o primeiro país da América Latina a receber uma de suas unidades. Essa empresa se inseriu em Anápolis, a partir da

---

<sup>173</sup> Disponível em <https://pfarma.com.br/noticia-setor-farmaceutico/mercado/1203-brainfarma-complexo-industrial-farmaceutico-da-america-latina.html>. Acesso em 09 de dezembro de 2022.

<sup>174</sup> Essa empresa não se insere no DAIA, localiza-se na Avenida Brasil Norte, no bairro Cidade Jardim. Ela produz medicamentos da marca alemã Fresenius Kabi.

<sup>175</sup> A sede dessa empresa se localiza em Hyderabad, Telangana, Índia.

<sup>176</sup> Disponível em <https://br.fagron.com/pt-br/fagron/sobre-a-fagron>. Acesso em 12 de dezembro de 2022.

aquisição da Pharma Nostra, empresa de capital nacional, sediada no Rio de Janeiro, fundada em 1999, cuja unidade do DAIA iniciou suas atividades em 2001.

A Vitamedic, por sua vez, é uma empresa que integra o grupo José Alves<sup>177</sup> e está sediada em Goiânia; recentemente passou por ampliação de área (que saltou de 5.500 m<sup>2</sup> para 30 mil m<sup>2</sup>); tem, conforme informações disponibilizadas em reportagem de o *O Popular*<sup>178</sup>, 1.100 trabalhadores. Essa é uma das grandes plantas industriais do DAIA e se diferencia das demais pela localização de sua gestão, que está na capital estadual. Suas atividades no distrito iniciaram-se em 2015, em vista da aquisição de uma outra empresa, a VITAPAN, fundada em 1997, no Rio de Janeiro e que se transferiu, em 1990, para Anápolis.

Conforme a referida reportagem, que abordava a inauguração de uma das fases de ampliação da planta da empresa, dada a exiguidade de área do terreno em que estava implantada, a empresa adquiriu um terreno anexo ao que ocupava, de 25 mil m<sup>2</sup>, onde anteriormente havia uma unidade da fábrica Hering<sup>179</sup>. O projeto para a área era receber uma nova fase da ampliação de sua planta, cujo mercado pretendido seria o estrangeiro, sobretudo, o de outros países da América Latina, assim como países da África e da Ásia.

Apesar de essa ser a única empresa listada, com sede em Goiânia, isso não quer dizer que não haja mais empresas que têm controle realizado a partir da capital estadual; pois, segundo estudo efetuado pela FIEG (2014, p.19, grifo nosso): “[...] há predominância de indústrias com mais de dez anos de atuação (70%); de pequeno ou médio porte (85%); pertencentes ao segmento de produtos químicos (28%); de *origem goiana* (74%); e que são unidades únicas (51%), ou seja, não possuem filial”.

Esse estudo se preocupou mais com o elemento quantitativo, não há, portanto, menção em relação ao número de trabalhadores que as empresas empregam, às dimensões da planta de cada uma delas, à receita anual acumulada, informações que trariam outra qualidade à publicação, considerando as leituras possíveis a partir do par

---

<sup>177</sup> O grupo atua em diversas áreas como, por exemplo, indústria de bebidas, indústria de embalagens, água mineral; atua também no ramo de serviços, integra o grupo uma imobiliária e instituições de ensino (ensino básico e ensino superior).

<sup>178</sup> Disponível em <https://opopular.com.br/noticias/2.234055/farmac%C3%AAuticas-produzem-mais-em-gei%C3%A1s-1.2514889>. Acesso em 13 de dezembro de 2022.

<sup>179</sup> Conforme o abordado, apesar de a Hering ter atividades no município, ela se restringe a um centro de distribuição. A unidade da fábrica iniciou suas atividades em Anápolis, em 1997, seu maquinário foi transferido, em 2018, para outras cidades de Goiás que passarão a produzir produtos da marca. Em Anápolis, pela questão logística, o grupo de Santa Catarina preferiu fortalecer as atividades do centro de distribuição que deverá atender às demandas do *e-commerce*.

dialético qualidade e quantidade. Foi, nesse sentido, que a escolha realizada aqui baseou-se no *ranking* de contribuição de ICMS em Goiás, posto que a expressividade de recolhimento desse imposto traz nuances sobre a atuação das empresas que, pelo porte e importância, têm maior condições de impactar a realidade local e de demonstrar como Anápolis se tornou um espaço *da* e também *em* globalização, nos termos abordados por Santos (2012 [1996]) e Sposito (2009).

A CAO A<sup>180</sup> Montadora de Veículos LTDA, empresa que ocupou a 348ª posição no *ranking*, é uma das unidades do Grupo CAO A, que é distribuidor de veículos das marcas Subaru, Hyundai e Chery no Brasil. O grupo tem duas unidades fabris, a primeira delas passou a funcionar em 2007, em Anápolis, foi inicialmente inaugurada como montadora de veículos da Hyundai. Em 2017, conforme o sítio eletrônico da empresa,

[...] a CAO A deu mais um grande passo na sua história: em um dos maiores acordos operacionais e societários da indústria automotiva brasileira, se associou à CHERY, originando a CAO A CHERY. Com isso, a CAO A adquiriu 50% da fábrica da marca em Jacaré, interior de São Paulo, e passou a controlar todas as operações de produção e marketing da montadora.

Em Anápolis, a empresa emprega, aproximadamente, 2 mil trabalhadores<sup>181</sup> e se insere em uma área de 150 hectares, das quais 174 mil m<sup>2</sup> são de área construída, que abriga a produção tanto da Hyundai como da empresa Chery. Essas empresas têm sede em Seul (Coreia do Sul) e Wuhu (China), respectivamente, já o Grupo CAO A tem sede na cidade de São Paulo. A CAO A em Anápolis é uma das grandes usuárias do PSCO, importando veículos prontos ou partes deles, conforme aparece em levantamento sobre os produtos que são mais importados em Anápolis.

É importante frisar que a importação via PSCO é uma estratégia de mercado das empresas, visando à diminuição de custos. Nesse sentido, as importações que essa empresa realiza por Anápolis não se restringem às mercadorias que serão utilizadas na fábrica que está implantada no DAIA. Isso porque, após serem desembarçadas pelo terminal aduaneiro do interior dessa capital regional, no centro do país, são levadas para as diversas lojas e centros consumidores, inclusive, os grandes que, contraditoriamente,

<sup>180</sup> CAO A é um acrônimo de Carlos Alberto de Oliveira Andrade, fundador da empresa que faleceu em 2021.

<sup>181</sup> Informação disponível em <https://www.goias.gov.br/servico/43-economia/124530-caoa-come%C3%A7a-contratar-300-funcion%C3%A1rios-em-an%C3%A1polis.html>. Acesso em 13 de dezembro de 2022.

são mais expressivos, estão mais próximos dos principais portos nacionais, por onde veículos e suas partes entram no país.

No que tange às indústrias do setor de alimentos, as empresas com melhor posição foram as seguintes: Linea Alimentos Indústria e Comércio S.A., 297ª posição; Café Rancheiro Agro Industrial LTDA, 330ª posição; Frigoiás Indústria & Comércio de Carne LTDA (não se localiza no DAIA), 465ª posição; e Alisul Alimentos S.A., 466ª posição.

Desse grupo, destaca-se o Café Rancheiro, empresa fundada em 1985, no município de Ouro Verde de Goiás, região imediata de Anápolis, e que, desde 1999, centra suas atividades em Anápolis, no DAIA. Embora sua atividade esteja ligada mais diretamente à indústria de transformação de produto de origem agrícola, a empresa tem diversificado a sua produção e ampliado a área de atuação, alcançado, com exportação regulares, os mercados da Venezuela e do Paraguai.

Quanto ao setor de **comércio varejista**, é representado por empresas de capital local que cresceram e ampliaram suas atividades como, por exemplo, Rio Vermelho Supermercados LTDA (integrante do Grupo Rio Vermelho); FG Comercial De Alimentos LTDA (Floresta Supermercados); Pérola Distribuição e Logística LTDA e R & J Produtos Alimentícios Eireli (Supermercado Atende Mais). As empresas ocuparam as seguintes posições, respectivamente: 182ª, 322ª, 408ª e 474ª posição. Elas são mais conhecidas pelos seus supermercados, que se inserem em diversos bairros da cidade. O caso do grupo Rio Vermelho é singular porque aparece no *ranking* duas vezes, haja vista a divisão da empresa em atividades entre varejo e atacado.

Já a Futura Caminhões e Máquinas LTDA, também é uma empresa com atividade econômica associada ao varejo, mas se diferencia das demais listadas no *ranking*, por atuar com a venda de veículos, assistência técnica (manutenção, revisão e suporte técnico), soluções de rastreamento e gestão de frota de caminhões de ônibus da marca Volkswagen. Ela tem, ainda, atividade ligada, mesmo que não diretamente, à logística e, em específico, à relacionada ao modal rodoviário, uma vez que fornece veículos para que as atividades de transporte, armazenagem e distribuição aconteçam. Por fim, diretamente ligada à logística, aparece a Transportes Gabardo, empresa transportadora que aparece no Quadro 7 representando o estrato **prestação de serviço**, atividade econômica que teve menor participação (3,03% do total) no *ranking*.

Conforme seu sítio eletrônico<sup>182</sup>, a empresa atua em Anápolis, Chuí (RS), Duque de Caxias (RJ), Eusébio (CE), Jacareí (SP), Porto Alegre (Matriz), Palhoça (SC), Pátio Jaraguá (SP), Piracicaba (SP), Porto Real (RJ), São Bernardo do Campo (SP), São José dos Pinhais (PR) e Serra (ES), além de ter representações em países da América do Sul como, por exemplo, Argentina, Uruguai, Paraguai, Chile, Bolívia e Peru. Insere-se em duas grandes áreas no DAIA, uma delas justaposta à montadora de veículos CAO A Cherry, em vista de as ações dessas empresas estarem articuladas. Conforme o sítio eletrônico da Gabardo, ela se dedica ao transporte de veículos por meio de sua frota que, dentre outros veículos, é composta por aqueles do tipo “cegonha”. Dentre os seus clientes, estão as grandes montadoras atuantes em território nacional, dentre elas, a CAO A Cherry.

Embora essas empresas componham um retrato das articulações que são desenvolvidas a partir de Anápolis, ainda é possível ampliar esse aspecto, tendo em vista outras empresas, pois, mesmo participando de circuitos produtivos mais abrangentes, não são representativas no que se refere ao recolhimento de ICMS e, portanto, não foram listadas no Quadro 7.

Acrescente-se que, na Edição Melhores & Maiores da revista Exame de 2019, da Editora Abril, as empresas que têm sede em Anápolis não compuseram a lista das 500 maiores empresas brasileiras. Em Goiás, a mais bem colocada no ranking foi a Celg-D (125ª posição), estatal de distribuição de energia que, incluída no Programa Nacional de Desestatização, foi leiloada em 2016, arrematada pelo Grupo Enel, de capital italiano. Quando verificados os setores, em específico o formado por farmacêuticas, a Laboratório Teuto aparece na 15ª posição de empresas mais importantes daquele ano.

Apesar de ausente na lista, na edição de 2022, Anápolis aparece como sede de 3 empresas que, no *ranking*, ficaram assim colocadas: Laboratório Teuto (336ª posição); Grupo Carta Fabril (410ª posição) e Rumo Malha Central (592ª posição). O Laboratório Teuto foi tratado anteriormente, já o Grupo Carta Fabril não apareceu entre as empresas que mais recolheram ICMS no ano de 2019, no entanto, em 2021, conforme dados da Secretária de Economia do Estado de Goiás, ela ocupou a 365ª posição. Essa empresa, com sede na cidade de Niterói-RJ, dedica-se à fabricação de produto de papel, em especial de higiene pessoal, e tem duas unidades fabris, uma em Piraí, no estado do Rio

---

<sup>182</sup> Disponível em: <http://transgabardo.com.br/site/>. Acesso em 12 de dezembro de 2022.

de Janeiro, e outra em Anápolis, estado de Goiás, onde iniciou suas atividades no ano de 2000.

A Rumo Malha Central não aparece nos levantamentos de 2019, realizado pela revista Exame ou pela Secretaria de Economia do estado de Goiás, uma vez que esse foi o ano de início da concessão da Ferrovia Norte-Sul, tramo central. Assim como na edição de 2022, da revista Exame, no levantamento de 2021, das empresas que mais pagam ICMS pelo município de Anápolis, a Rumo Malha Central aparece na lista, ocupando a 422ª posição.

Além das listadas pela revista Exame, há empresas como, por exemplo, a alemã Gerresheimer Plásticos São Paulo Ltda (Düsseldorf, Alemanha), que possui uma planta de mais de 30 mil m<sup>2</sup> em Anápolis, onde trabalham por volta de 160 funcionários; é especializada em produzir embalagens para a indústria farmacêutica, o que reforça a especialização produtiva e a formação da ideia de arranjo produtivo ligado às atividades farmoquímicas.

Outra empresa relevante do ramo farmacêutico é a unidade da Aché, empresa nacional com sede na cidade Guarulhos, região metropolitana de São Paulo. Ela aparece na edição Maiores e Melhores da revista Exame, em 2019, em específico ligada à atividade farmacêutica, ocupou a primeira colocação no *ranking*. A Aché iniciou suas atividades em Anápolis, a partir da aquisição, em 2010, de parte da Melcon Indústria Farmacêutica, empresa com sede em Anápolis, fundada em 2001. Em 2019, a Aché concluiu a compra da Melcon.

Na área de químicos, a empresa Química Amparo (Ypê) é uma representante de expressão, tem unidades em Salto (SP), Simões Filho (BA), Anápolis (GO) e Goiânia (GO). Atua no setor de higiene e limpeza, foi fundada em 1950 e mantém a sua sede em Amparo, estado de São Paulo – apesar da proximidade com a Região Metropolitana de Campinas, o município de Amparo não a integra. Além da questão de ainda manter sua gestão em uma cidade no interior de São Paulo, chama a atenção o fato de ter unidades fabris próximas (Goiânia e em Anápolis), o que caracteriza, geralmente, relações de cooperação.

Em relação às atividades agroindustriais, ramo que adjetiva o distrito de Anápolis, têm como representantes, principalmente, as empresas Araguaia (fertilizantes), CDA Alimentos, Granol e Brejeiro – esta última não se insere no DAIA. As duas primeiras empresas são de capital local, as duas últimas, não.

A Araguaia, conforme seu sítio eletrônico<sup>183</sup>, foi fundada em Anápolis, em 1978, expandindo suas atividades para 7 unidades federativas do Brasil, por meio de lojas, fábricas de fertilizantes, uma unidade beneficiadora de semestres de soja e uma fábrica de nutrição animal. É interessante notar que essa empresa se expandiu e tem lojas em Goiânia e no Distrito Federal, embora sua sede tenha permanecido em Anápolis, onde concentra uma unidade fabril e um centro de distribuição, ambos localizados no DAIA. A CDA<sup>184</sup> Alimentos também foi fundada em Anápolis, conforme seu sítio eletrônico<sup>185</sup>, no ano de 1991, ainda sob a marca de Cereais Araguaia, que se dedica à distribuição de cereais, sobretudo, arroz e feijão. Entre seus produtos mais conhecidos está o arroz Tio Jorge, amplamente distribuído no país.

No que se refere às empresas de alimentos e bebidas, uma, em especial, amplia as articulações de Anápolis com outros pontos do território: a Cervejaria de Brasília (Cebrasa). Inaugurada em Anápolis, em 1970, às margens da BR 060 (saída para Brasília), foi adquirida pela Cerveja Bhrama, em 1973, e hoje compõe o capital da AMBEV, empresa de capital aberto, que, no Brasil, tem sede na cidade de São Paulo, cuja proprietária é a AB InBev, empresa belga, com sede na cidade de Leuven. Vale ressaltar que essa empresa tinha uma unidade fabril também em Goiânia; foi desativada e a produção absorvida por Anápolis, que recebeu os trabalhadores da unidade da capital.

Quanto à DHL<sup>186</sup> Logístics (Brazil) Ltda, mencionada no trabalho, é uma empresa alemã, de logística internacional, atuando em todo o globo. Com sede na cidade de Bonn, iniciou suas atividades no município de Anápolis em 2005, implantando um centro de importação, armazenagem e distribuição com uma estrutura de 10 mil m<sup>2</sup>, dos quais quase 50% é destinado para medicamentos.

Em áreas vizinhas onde funciona a DHL Logistics, inserem-se duas empresas ligadas à distribuição de cargas; a primeira pertence ao Grupo MASUT; é composta pela MASUT Combustíveis, Transmasut Transportes, MASUT Distribuidora e Rede MASUT – essa empresa centra suas atividades no modal rodoviário. Conforme o sítio eletrônico da empresa, o Grupo MASUT atua com transporte, sobretudo, de combustíveis (Transportadora Revendedora Retalhista), ligando sua filial em Paulínia

---

<sup>183</sup> Disponível em <https://www.araguaia.com.br/institucional/>. Acesso em 13 de dezembro de 2022.

<sup>184</sup> Companhia de Distribuição Araguaia.

<sup>185</sup> Disponível em <https://www.cdaalimentos.com.br/sobre/nossa-historia/>. Acesso em 13 de dezembro de 2022.

<sup>186</sup> Dalsey, Hillblom and Lynn (DHL).

(SP) a municípios dos estados de Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Maranhão, Tocantins e ao Distrito Federal.

A segunda empresa situada em áreas vizinhas à DHL Logistics é a Facchini S/A, participa do segmento de implementos rodoviários (caçambas, carrocerias, furgões, rodotrem, bitrem, entre outros). Tem no Brasil 10 unidades fabris e 29 unidades distribuidoras, além de 9 distribuidores no exterior<sup>187</sup>. Em Anápolis, há uma unidade de distribuição, fundada em 2009. Ressalte-se que tanto as empresas do Grupo MASUT como a Facchini S/A subsidiam as atividades das demais que, por manter demandas que extrapolam a escala regional, criam demandas por produtos e serviços que não estão diretamente ligados à produção *stricto sensu*, mas que integram uma fase do processo produtivo.

Para finalizar esse retrato, aponta-se a implantação em Anápolis da Defire Arms (DFA), empresa do ramo de defesa e segurança que, conforme o seu sítio eletrônico<sup>188</sup>, está nacionalizando a produção de armamentos por meio de tecnologia eslovena para fabricação de pistolas e rifles da marca Arex. Segundo reportagem da revista Exame<sup>189</sup>, foi a primeira vez, em 80 anos, que o Estado Maior do Exército Brasileiro autorizou a instalação de uma fábrica de armamentos leves no país. A presença dessa empresa, a nacionalização de tecnologia e o aval das forças armadas trazem outras nuances em relação às atividades abrigadas no DAIA; nuances também refletidas no país<sup>190</sup>, tendo em vista o acirramento da disputa de narrativas a respeito da aquisição de armas de fogo por civis no Brasil.

É importante sublinhar que o setor produtivo da capital regional Anápolis tem sido um dos responsáveis pela internacionalização desse centro, tendo em vista, por exemplo, os seguintes aspectos: i) a vinculação mais forte de Anápolis com a metrópole de São Paulo, a partir de grupos econômicos de atuação global e, não necessariamente, de grupos econômicos sediados nas metrópoles próximas; ii) a especialização produtiva verificada em Anápolis, especialização que atende demandas extrarregionais e, principalmente, mantém fluxos de abrangência territorialmente ampla; iii) o desempenho de funções ligadas à logística, um traço da constituição dos papéis

---

<sup>187</sup> Disponível em <https://www.facchini.com.br/empresa>. Acesso em 13 de dezembro de 2022.

<sup>188</sup> Disponível em <https://dfadefense.com/>. Acesso em 10 de outubro de 2022.

<sup>189</sup> Disponível em <https://exame.com/brasil/exercito-autoriza-instalacao-de-fabrica-de-armas-em-goias/>. Acesso em 10 de outubro de 2022.

<sup>190</sup> Conforme o sítio eletrônico da empresa, há, no país, 491 revendedores de produtos da marca, embora nenhuma se insira em Anápolis. Regionalmente, há revendedores em Brasília e em Goiânia.

regionais exercidos por Anápolis, que, atualmente, é redefinida e potencializada pelos objetos técnicos.

#### **4.5 Reestruturação urbana e a redefinição da situação geográfica**

A abordagem realizada no item anterior procurou demonstrar como Anápolis, em vista de seus objetos técnicos (principalmente, o PSCO) e dos agentes econômicos que operam no município, teve sua participação na divisão territorial do trabalho alterada, haja vista que passou a se articular a centros urbanos, nacionais ou estrangeiros, que compõem outras redes urbanas. A ampliação da abrangência de atuação de agentes econômicos, uma das formas pelas as quais a globalização se materializa nos lugares, redefine os papéis urbanos de centros de diferentes portes que se inscrevem nas mais variadas redes urbanas, cuja teia de relações abarcam tanto as horizontalidades como as verticalidades, os novos recortes territoriais da era da globalização, como destacou Santos (1997, p.36).

Santos e Silveira (2011 [2001]), p.281), tratando de como as pequenas e médias cidades são alcançadas pela globalização, afirmam o seguinte:

Os sistemas de cidades constituem uma espécie de geometria variável, levando em conta a maneira como as diferentes aglomerações participam do jogo entre o local e o global. É dessa forma que as cidades pequenas e médias acabam beneficiadas ou, ao contrário, são feridas ou mortas em virtude da resistência desigual dos seus produtos e de suas empresas em face do movimento de globalização.

Por esse prisma, a expressão “espaços em transição” para se referir às cidades médias é apropriada, pois demarca a transitoriedade de uma dada condição (recorte espacial e temporal) desses centros, como também a velocidade e a intensidade com que as mudanças os atingem. Concepção que pode ser reforçada pela de Santos (2021) sobre o espaço como uma acumulação desigual de tempo. Tal enfoque consubstancia a ideia de que o espaço também é a coexistência de tempos, como bem lembrou Sposito (2018a).

Sposito (2009, 2017, 2018b), que vem discutindo o momento atual levando em consideração a noção de reestruturação urbana, tem utilizado as ideias de Santos (2012 [1996], 2017 [2000]) acerca da aceleração contemporânea e do entendimento de que a contemporaneidade se caracteriza por ser um período e, ao mesmo tempo, uma crise;

isso no sentido de reforçar a ideia de que o peso das mudanças é maior do que o das permanências (SPOSITO, 2018b).

Para Soja, a reestruturação urbana implica em

[...] fluxo e transição, posturas ofensivas e defensivas, e *uma mescla complexa e irresoluta de continuidade e mudança*. Como tal, a reestruturação se enquadra entre a reforma parcial e a transformação revolucionária, entre a situação de perfeita normalidade e algo completamente diferente. (1993, p.194, destaque nosso).

Conforme Sposito (2018b), o autor, ao

[...] associar a escala urbana à regional, me parece claro que esta concepção tem força para tratar das alterações profundas pelas quais os papéis urbanos vêm passando, em função da redefinição da divisão interurbana do trabalho, na passagem de uma economia fordista para um regime de acumulação flexível.

Nesse sentido, o conceito de reestruturação urbana tem sido adotado para fazer referência às mudanças nos papéis de centros urbanos em uma dada divisão territorial do trabalho. Essa, por sua vez, tem como pressuposto as interações entre centros urbanos que, integrados ao modo de produção capitalista, não escapam aos “[...] efeitos da ampliação das escalas geográficas, segundo as quais as empresas operam” (SPOSITO; SPOSITO, 2012, p.10). Ainda para os autores,

não apenas as cidades globais passam a se articular, por meio de interações espaciais supranacionais, saltando a escala geográfica das economias nacionais para ter papel protagonista na escala de uma economia-mundo. Outras cidades, sem desempenhar esse papel, estabelecem igualmente interações em escalas internacionais, não apenas recebendo os reflexos das decisões e interesses sediados nas cidades globais, mas também se constituindo suporte e condição para a realização desses interesses. (SPOSITO; SPOSITO, 2012, p.9).

Tal processo, ao redefinir os papéis dos centros urbanos, acaba por mudar a situação deles em relação aos demais, considerando que incidem sobre as cidades vetores de diversas escalas e ordens. É, portanto, a intensidade com a qual esses centros são alcançados pela atuação desses agentes hegemônicos que eles são mais ou menos integrados à rede global de cidades. Se as escalas com as quais se dão as interações se alteram, a situação geográfica desses centros urbanos igualmente é alterada, passa a abrigar relações com lugares próximos e distantes. Essa percepção reforça o que Santos e Silveira (2011 [2001]) nomearam de geometria variável para tratar das relações entre centros do sistema de cidades no atual período.

Conforme pontuado, Claval (2014) já apontava que a noção de situação geográfica abrigou melhor a ideia de localização relativa, ou seja, a disposição de um

lugar ou um país em relação aos demais (característica relacional<sup>191</sup>). Silveira (1999), por sua vez, olhando para o contexto atual, em que pesem as características do que Santos (2012 [1996]) chamou de meio técnico-científico-informacional, procurou contribuir com a atualização da noção. Para a autora:

A situação é um resultado do impacto de um feixe de eventos sobre um lugar e contém existências materiais e organizacionais. Inovações técnicas e novas ações de empresas de força diversa, dos vários segmentos do Estado, de grupos e corporações difundem-se num pedaço do planeta, *modificando o dinamismo preexistente e criando uma nova organização das variáveis*. (SILVEIRA, 1999, p.25, destaque nosso).

Há, pela análise da autora, uma questão material, dada pela localização, e outra, relacional, colocada pela relação de uma delas com as demais localizações e os agentes envolvidos nessas interações. Continuidade e ruptura (espaciais e temporais), portanto, compõem a coerência de determinadas situações geográficas, cuja natureza é ser instável e inacabada, considerando que pode acolher tanto as permanências (continuidades) como as mudanças (descontinuidades), redefinindo o valor dos lugares no/do mundo.

Para Sposito (2009, p.43), citando Lévy e Lussault (2003, p. 728), a

[...] situação geográfica de um ponto no espaço, para ser apreendida em seu valor, sua força e seu grau de determinação, tem que ser vista a partir das ‘[...] relações espaciais com os outros lugares que pertencem à mesma área que ele. Num espaço totalmente relativo, não há localizações pré-estabelecidas. Dos diferentes lugares, só a relação entre eles determina *sua proximidade e seu distanciamento*’ (tradução e grifos da autora).

Essa perspectiva atualiza a noção de situação geográfica para o tempo presente, em que as relações entre os centros urbanos atendem tanto expressões da continuidade espacial como também as descontínuas, expressas pelas verticalidades. Para Santos (2014 [1988], p.57), quanto “[...] maior a inserção da ciência e da tecnologia, mais um lugar se especializa, mais aumenta o número, intensidade e qualidade dos fluxos que chegam e saem de uma área [...]”, ou seja, quanto maior a densidade técnica, científica e informacional mais se aproxima do que Santos (1997) denominou de espaços da globalização. As articulações, no atual contexto, são complexas tal como indicou Corrêa (2007, p.30), para quem a cidade média apresenta “[...] interações espaciais intensas, complexas e multidirecionais e marcadas pela multiescalaridade”.

---

<sup>191</sup> A questão relacional foi significativa, como demonstrado, para que Sposito (2001) delineasse a noção de cidade média que vem sendo utilizada nesta pesquisa.

Especificamente sobre as cidades médias, Sposito (2009) tem usado a expressão “cidades médias em globalização” para sinalizar a vinculação delas, de forma mais intensa ao modo de produção capitalista, mesmo que não assumindo papéis de gestão territorial de capital, tal como o desempenhado pelas metrópoles ou pelas cidades denominadas de globais.

Ao examinar a relação entre reestruturação econômica e reestruturação urbana, Sposito (2018b, p.201) pondera o seguinte:

Uma das dinâmicas que compõem o processo de reestruturação econômica [...] é da desconcentração da atividade industrial. Em muitos casos, associou-se essa tendência à substituição dos papéis industriais das principais metrópoles, por papéis de comando e gestão econômica, deslocando-se os papéis produtivos para cidades de menor importância funcional e demográfica nas diferentes redes urbanas.

A seletividade espacial, nesse sentido, altera a situação geográfica dos centros urbanos, uma vez que os centros urbanos passam a ser conectados, sob interesses de agentes exógenos, ao domínio de grupos econômicos que procuram, na ampliação territorial de suas atividades, conquistar mercados, diminuir custos e, conseqüentemente, ter mais lucro. Para Silveira (1999, p.26), a “[...] situação geográfica cristaliza uma dada divisão territorial do trabalho e revela o caminho da instalação de uma nova divisão territorial do trabalho”, o que demarca um período em que os centros urbanos são atravessados por diversos vetores, não exclusivamente aqueles circunscritos pela contigüidade, como se tem destacado.

Desse modo, a seletividade espacial, realizada por agentes econômicos que atuam em múltiplas escalas geográficas, tem imprimido transformações em cidades de diversos portes e, por conseguinte, impactado não apenas as metrópoles, mas também a totalidade de centros que compõem o sistema urbano, como tem demonstrado Sposito (2015, 2018b). Essa autora chama a atenção, a partir do par dialético continuidades e descontinuidades geográficas, para a ideia de que a realidade é formada pela coexistência de lógicas que se constituem tanto pelas rupturas como pelas permanências (espaciais e temporais).

No caso de Anápolis, o centro urbano permanece exercendo papel de intermediação regional, ocupando o estrato de capital regional, mesmo que sua área de influência tenha sido reduzida. Portanto, permanece exercendo papel de intermediação regional por mais que sua capacidade de polarização seja diferente, dada a proximidade com as metrópoles. As mudanças, por sua vez, se assentam, principalmente, na

complexificação dos papéis urbanos de Anápolis que, a partir da década de 1990, ao ter seu setor produtivo aditivado pela implantação de várias empresas e de sua especialização produtiva, redefiniu as articulações que esse centro mantinha. Não apenas com centros maiores – locais onde, no geral, estão centralizados o comando produtivo –, como também com aqueles menores, com os quais passa a receber fluxos de pessoas para atender demandas básicas (ligadas à saúde e a educação, por exemplo) e aquelas ligadas ao consumo consumptivo.

Cumprido salientar que a proposta desta pesquisa se assenta, especialmente, nas relações regionais<sup>192</sup>, o que não quer dizer que as escalas<sup>193</sup> do urbano e da cidade prescindem de conexões e unidade, como apontava Corrêa (2003, p.136).

Anápolis, como vem sendo pontuado nesta pesquisa, tem recebido, de forma mais expressiva, no arranjo urbano-regional, empresas que atuam no setor produtivo, o que diferencia esse centro urbano dos demais. Essa característica implica cristalização de uma divisão territorial do trabalho que torna Anápolis menos subordinada às aglomerações metropolitanas, sob a perspectiva da gestão do capital produtivo, e articula a diversos lugares, nacionais ou internacionais, com destaque para a metrópole de São Paulo, como pode ser percebido a partir da Figura 46.

A figura é ilustrativa no sentido de demonstrar como Anápolis tem se internacionalizado, das 33 maiores empresas<sup>194</sup> que se estabeleceram em seu território, 10 delas são de capital estrangeiro, ou seja, articulam esse centro urbano a espaços longínquos, cujos atores hegemônicos, que controlam esses capitais, têm demandas alheias ao local onde atuam, sobretudo, no que se refere a empresas que são de capital aberto.

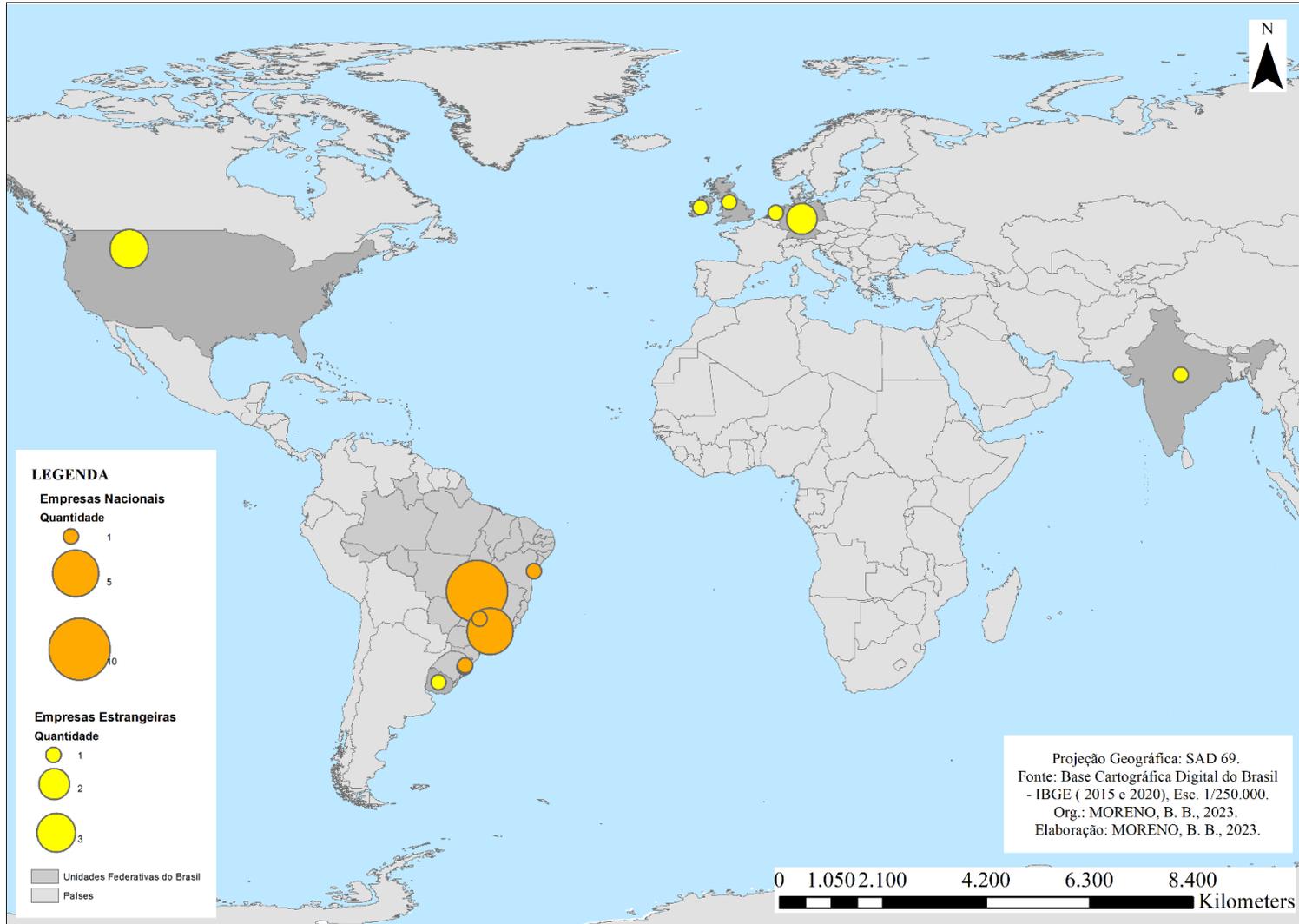
---

<sup>192</sup> Essa opção pela escala regional e não pela escala da cidade não implica o dicotomizar a abordagem ou o considerar que a escala regional e aquelas supra regionais dão conta de explicar o todo. Essa escolha, por mais consciência que se tenha acerca de suas limitações, ocorreu para dar ênfase aos aspectos que são atinentes aos papéis urbanos de Anápolis, embora se tenha claro que as escalas urbana e da cidade tenham codeterminações, imbricações que não podem ser ignoradas.

<sup>193</sup> Sposito (2005, 2007, 2018b) para distinguir os processos e as dinâmicas que ocorrem na escala da rede urbana e os mais afeitos à escala da cidade, a partir do conceito de reestruturação urbana (SOJA, 1993), cunhou o conceito de reestruturação da cidade. Conforme Sposito (2018b, p.195): “[...] o tratamento da reestruturação urbana requer sempre a escala supraurbana, da regional à internacional, enquanto o enfoque da reestruturação da cidade tem como objeto a escala local, mas sempre nas relações com as demais. Assim, essa divisão é, apenas, ponto de partida, por dois motivos, ao menos: - não há reestruturação urbana sem reestruturação da cidade, ou seja, a alteração num nível implica e demanda sempre a alteração no outro; - as articulações vão além da sobreposição ou justaposição de escalas, porque requerem a apreensão dos fluxos que entre elas se estabelecem, reorientando o duplo movimento, aquele da estruturação urbana e o da estruturação da cidade, os quais são contínuos, embora não tenham intensidades e conteúdos que variam no tempo e no espaço”.

<sup>194</sup> O ranqueamento foi estabelecido pela contribuição de ICMS no estado de Goiás, no ano de 2019.

Figura 46 - Sede das maiores empresas (segundo a arrecadação de ICMS) que atuam em Anápolis (2019)



Reforçam esse grupo, as empresas nacionais que atuam em múltiplas escalas, com origem mais expressiva em São Paulo<sup>195</sup>, o que demonstra que, para tais empresas, a Grande Metrópole Nacional (IBGE, 2020) é mais significativa no que diz respeito aos espaços de gestão do capital, mesmo considerando que, próximo a Anápolis, existem uma Metrópole (Goiânia) e uma Metrópole Nacional (Brasília). Essa característica coloca reservas ao uso do conceito de metropolização do espaço para análise das dinâmicas que ocorrem em Anápolis.

Ao mesmo tempo que Anápolis passa a ser local de implantação de empresas que atuam em múltiplas escalas, as que são de capital local, a maioria por sinal (13 delas), expandem a sua atividade, diversificando produtos e ampliando a abrangência territorial de atuação, como resposta ao atual momento em que se impera a lógica da competitividade. Mesmo que haja comércio internacional por parte delas, não há registro de filiais em outros países e, o que contrasta com as empresas que não são locais, que não têm capital aberto em bolsa de valores. Tal fato reforça a sua relação com o território em que se inserem, nos termos destacados por Lencioni (2020).

Como vem sendo afirmado neste trabalho, a situação geográfica de Anápolis a diferencia dos demais centros que têm papéis de intermediação na rede urbana, seja pela proximidade com as metrópoles, seja pelos objetos técnicos que estão implantados em seu território ou pela posição central no território brasileiro. Essa condição, mais ou menos permanente, tem possibilitado que agentes de atuação global se instalem nesse centro regional.

As relações entre Anápolis e os demais centros, próximos ou distantes, a partir da concentração desses agentes em seu território, mudaram completamente em comparação a fases anteriores, questão pela qual aponta-se para uma reestruturação não só econômica, mas também urbana, haja vista que esse centro regional passou a se articular em uma rede de relações de geometria variável, de centros urbanos, de redes distintas e de porte e importância diversos.

É válido frisar que a escolha por Anápolis, por parte desses agentes, não desconsidera a proximidade com as metrópoles, especialmente, com a aglomeração metropolitana de Goiânia, que pode ser, por exemplo, o local de moradia de trabalhadores que ocupam cargo de chefia nessas grandes empresas. Essa é uma realidade que aponta limites acerca da centralidade exercida por Anápolis, tendo em vista que esse centro tem oferta

---

<sup>195</sup> O que se observa, a respeito de São Paulo, é que essa metrópole é o centro por meio do qual Anápolis estabelece, de forma mais significativa, ligação com os agentes econômicos estrangeiros, haja vista que apareceu, com certa regularidade, como sede nacional de empresas que atuam globalmente.

produtos e serviços quantitativa e qualitativamente inferior ao da metrópole, que passa a exercer maior atração aos profissionais que detêm maiores salários. Contudo, vale registrar que a sede das maiores empresas em operação em Anápolis, portanto, as que potencialmente têm mais possibilidades de impactar a realidade, não estão nas regiões metropolitanas de Goiânia ou de Brasília. Tal situação reforça a afirmação, relativamente à reestruturação urbana, uma vez que as ordens e o comando dessas empresas, instaladas em Anápolis, saltam escalas geográficas, o que redefine a divisão do trabalho.

O fato de São Paulo assumir maior relevância do que Goiânia e Brasília pode ser lida como: a) o reforço do papel distinto e complementar que Anápolis assume no arranjo urbano-regional; b) a baixa complexidade, especialmente, do setor secundário das metrópoles que não concentram sedes de empresas; c) a onipresença da metrópole paulistana no sistema urbano brasileiro, que assume papel de intermediação entre os fluxos nacionais e os internacionais, tendo em vista que concentra a gestão territorial de várias empresas do setor privado.

Além desses aspectos, importa reforçar o mencionado por Sposito (2009) a respeito de como o consumo tem papel preponderante na definição dos papéis regionais das cidades médias, em especial na capacidade que elas têm de atrair fluxos de consumidores da região. As atividades produtivas, sobretudo, as que se vinculam a agentes econômicos de atuação internacional, têm impacto mais restrito no que diz respeito aos deslocamentos em direção aos centros que desempenham papéis de intermediação na rede urbana. O que não implica em dizer que, no caso de Anápolis: i) não se imprimam relações mais complexas e menos rígidas entre setor secundário e setor comercial e de serviços e; ii) a presença desses agentes seja a forma pela qual a sua economia se internacionaliza de forma mais intensa, considerando a composição das empresas que mais recolhem ICMS pelo município em questão.

O comércio exterior, especialmente, o das importações realizadas *em* Anápolis, por ser a mais expressiva do arranjo urbano-regional, evidenciam a relação que a capital regional tem com outros pontos do Brasil e do mundo. Acrescente-se, contudo, que, diferentemente de outras cidades identificadas como médias, Anápolis não tem expressivo número de empresas ligadas à agropecuária, atividade que, geralmente, torna favorável a balança comercial de municípios que têm como sede cidades denominadas como médias.

Essa condição expressivamente negativa da balança comercial de Anápolis está atrelado a dois motivos: i) o elevado preço dos produtos importados e; ii) o volume de importação é elevado, dadas as demandas das indústrias instaladas em Anápolis ou, ainda, os benefícios que empresas, mesmo que não atuando nessa capital regional, enxergam no desembaraço de suas cargas no PSCO. Assim, percebe-se que além do setor produtivo, esse

fixo, o PSCO (e os demais objetos técnicos, por conseguinte), ampliam as escalas com as quais Anápolis passa a manter interações, reforçando a tendência à reestruturação urbana, conforme tem sido demonstrado.

O destaque por ora relacionou-se às empresas que têm ampla atuação no território, nacional ou internacional, mas que não estão sediadas em Anápolis. Há, no entanto, as que surgiram na capital regional e que expandiram suas atividades, diversificando e ampliando a área em que atuam. As empresas do ramo atacadista, ilustrativas desse movimento, tiveram papel de destaque, ainda na primeira metade do século XX, momento de constituição dos papéis regionais de Anápolis, embora, hoje, elas tenham concentrado mais capitais e se modernizado, como produto de um mercado cuja lógica é a competitiva. Além dessas, reforçam o vetor de interações, com comando sediado em Anápolis, empresas da atividade industrial que tem, por exemplo, seus produtos exportados para países da América Latina.

**5. AS ARTICULAÇÕES DE ORDEM PRÓXIMA: A CONTIGUIDADE  
COMO ESTRUTURADORA DAS INTERAÇÕES ESPACIAIS**

Neste capítulo, o esforço realizado será no sentido de demonstrar como as relações contíguas ganham concretude em Anápolis – seja a partir desse centro com os de maior expressão de centralidade na rede urbana, seja com os de menor complexidade que estão articulados pela capital regional. Para cumprir com este objetivo, o capítulo divide-se em três partes: a primeira dedica-se a caracterizar a região imediata de Anápolis, por meio de comparação com Goiânia e Brasília, considerando-se o seguinte: dados demográficos do Censo de 2010<sup>196</sup> e de estimativa populacional de 2019 (IBGE, 2010, 2020), rede urbana (IBGE, 2020), PIB e PIB *per capita* 2019, IDHM 2010 (PNUD Brasil, IPEA e FJP, 2020), Renda *per capita* 2010 (PNUD Brasil, IPEA e FJP, 2020), gestão do território (IBGE, 2014), emprego formal (RAIS/MTE) e movimentos pendulares (IBGE, 2010).

A segunda, visa a avaliar como a oferta de ensino superior e de serviços de saúde pode reforçar as relações entre os centros dessa região, seja com os menores e menos complexos, seja com os, funcional e demograficamente, mais complexos. A análise foi elaborada a partir do levantamento de dados em plataformas DATASUS, e-MEC e Banco de Dados Estatísticos de Goiás, mantido pelo Instituto Mauro Borges.

A terceira parte analisa a atividade comercial varejista, no sentido de demonstrar como a presença, em Anápolis, de agentes econômicos que atuam em múltiplas escalas acentuam a redefinição dos papéis regionais desse centro. A proposta levou em conta o levantamento de empresas ligadas ao comércio varejista e suas respectivas sedes, de forma a ilustrar com quais espaços a capital regional mantém interações espaciais.

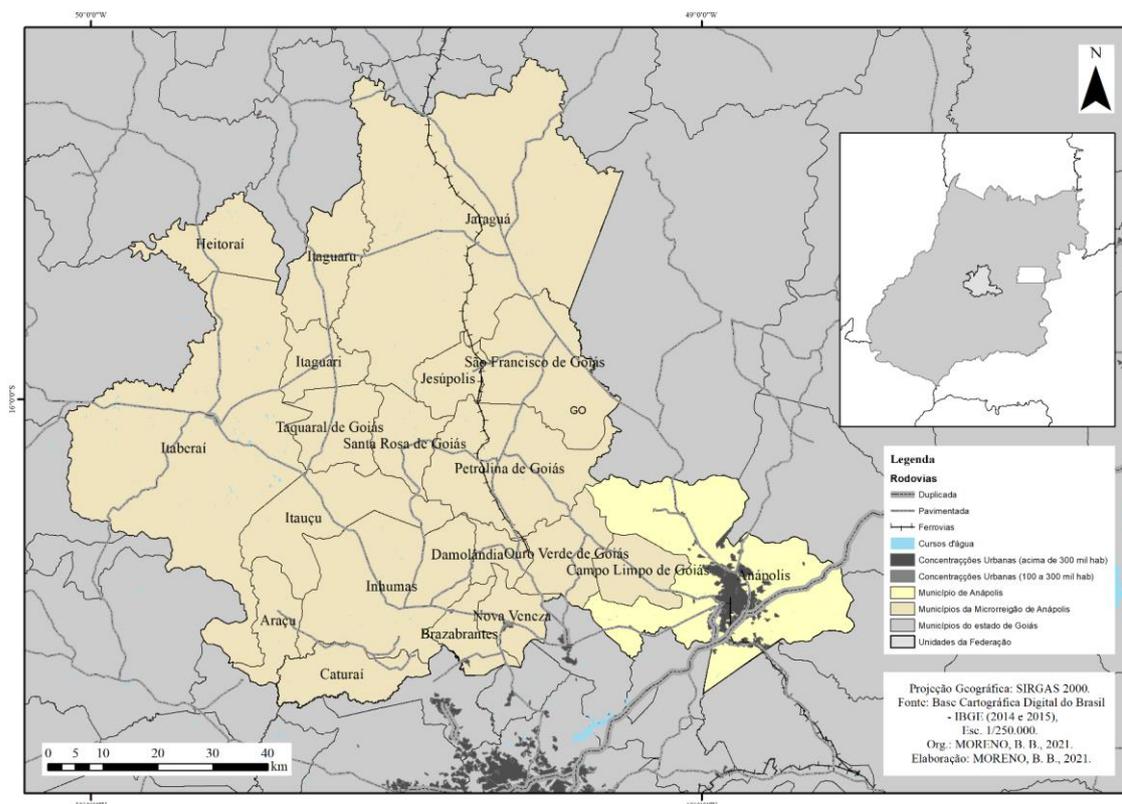
## **5.1 – Caracterização da região imediata de Anápolis**

Antes de 2017, ano em que o IBGE traz nova proposta de regionalização brasileira (regiões imediatas e intermediárias), a microrregião de Anápolis era composta por 20 municípios (Anápolis, Araçu, Brazabranes, Campo Limpo de Goiás, Caturaí, Damolândia, Heitorai, Inhumas, Itaberaí, Itaguari, Itaguaru, Itauçu, Jaraguá, Jesúpolis, Nova Veneza, Ouro Verde de Goiás, Petrolina de Goiás, Santa Rosa de Goiás, São Francisco de Goiás e Taquaral de Goiás), localizados, no sentido noroeste ao município-sede da microrregião, como pode ser observado na Figura 47

---

<sup>196</sup> Apesar de já terem se passados mais de 12 anos do Censo Demográfico de 2010, essa será a principal fonte de dados para a elaboração deste item. Infelizmente, por uma somatória de elementos, até a defesa desta tese, o Censo Demográfico de 2022 não havia sido divulgado, o que trouxe dificuldades de uma leitura mais apurada do território sob o qual recai esta análise.

**Figura 47 - Microrregião de Anápolis (2017)**



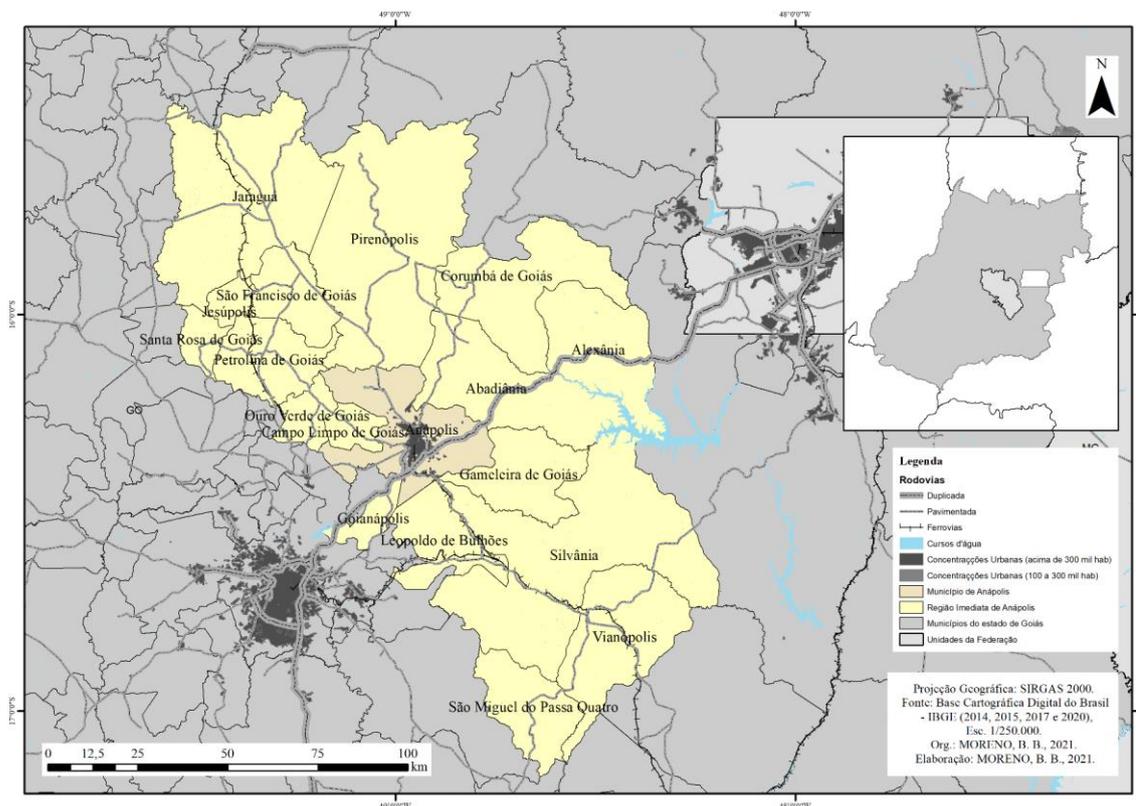
A região imediata de Anápolis (IBGE, 2017), por sua vez, é composta por 18 municípios que, em sua maioria, não correspondem aos da microrregião (11 municípios são diferentes), como o ilustrado, a partir da Figura 48.

A diferença entre essas duas regionalizações não se resume ao número de municípios que integram cada uma das regiões, ela se traduz, também, na posição geográfica da integração do município-sede com os demais. Na microrregião, o sentido da continuidade é sobretudo noroeste, já, na região imediata, há continuidade no sentido norte (onde se inserem os 6 municípios “herdados” da microrregião), mas também no sentido sul, área ausente na regionalização da microrregião. Essa mudança, dentre outros aspectos, guarda relação com a área abrangida pela RMG, que incorpora os municípios ao noroeste da então microrregião de Anápolis: Brazabranes, Caturai, Inhumas e Nova Veneza (ver a Figura 3).

Há, ainda, outra questão problemática envolvendo a região imediata: diz respeito ao município de Goianápolis, que integra a RMG como a região imediata de Anápolis. Conforme abordado, a partir de IBGE (2016, 2020), esse município não integra o arranjo populacional com Goiânia, mantém relações média alta com Anápolis e se insere na área de influência desse centro regional, o que impõe limites à interpretação de integração na delimitação

institucionalizada da RMG. Questão semelhante ocorre com Alexânia<sup>197</sup>, Abadiânia e Pirenópolis, que integram a RIDE, no entanto, mantêm relações diretas com Anápolis, pois estão inseridos em sua área de influência e em sua região imediata.

**Figura 48 - Região imediata de Anápolis (2017)**



Sobre a estruturação das vias de comunicação da região imediata, é possível observar que a BR153 é eixo articulador ao norte, cujos municípios interligados pertenciam à área de influência de Anápolis, desde a constituição de seus papéis regionais; e a GO 330, eixo articulador ao sul, que se confunde e se sobrepõe ao traçado da Ferrovia Centro-Atlântica, antiga Estrada de Ferro de Goiás (Figura 48).

Tomando como referência a população do Censo de 2010 e a estimativa populacional para o ano de 2019, verificam-se taxas anuais de crescimento mais acentuadas nos municípios de Abadiânia, Campo Limpo de Goiás, Jaraguá, Alexânia e Anápolis (Tabela 25). No outro

<sup>197</sup> Durante a elaboração deste trabalho, o Governo de Goiás criou a Região Metropolitana do Entorno do DF (RME), por meio da Lei complementar nº 181 de 2023. A RME é composta por 11 municípios goianos, a saber: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás. Vale salientar que Alexânia, município que integra a região imediata de Anápolis e mais próximo de Brasília, não integrou a referida região metropolitana, criada para tratar de problemas de governança com o Distrito Federal, haja vista a integração existente entre a capital federal e os municípios goianos.

extremo, os municípios que apresentaram menor crescimento foram Petrolina de Goiás, São Francisco de Goiás, Goianápolis, Corumbá de Goiás e São Miguel do Passa Quatro (todos com menos de 1% de crescimento ao ano).

**Tabela 25 - Região imediata de Anápolis: população (2010-2019)**

Municípios	População						
	Total <sup>1</sup>	Urbana	%	Rural	%	Estimativa <sup>2</sup>	% a.a. <sup>3</sup>
Abadiânia	15.757	10.778	68,40%	4.979	31,60%	20.042	2,71%
Alexânia	23.814	19.676	82,62%	4.138	17,38%	27.653	1,67%
Anápolis	334.613	328.755	98,25%	5.858	1,75%	386.923	1,63%
Campo Limpo de Goiás	6.241	5.289	84,75%	952	15,25%	7.789	2,49%
Corumbá de Goiás	10.361	6.416	61,92%	3.945	38,08%	11.110	0,78%
Gameleira de Goiás	3.275	1.094	33,40%	2.181	66,60%	3.818	1,72%
Goianápolis	10.695	9.691	90,61%	1.004	9,39%	11.231	0,54%
Jaraguá	41.870	35.328	84,38%	6.542	15,62%	50.511	2,11%
Jesúpolis	2.300	1.834	79,74%	466	20,26%	2.490	0,89%
Leopoldo de Bulhões	7.882	4.843	61,44%	3.039	38,56%	7.647	-0,34%
Ouro Verde de Goiás	4.034	2.683	66,51%	1.351	33,49%	3.759	-0,78%
Petrolina de Goiás	10.283	6.683	64,99%	3.600	35,01%	10.281	0,00%
Pirenópolis	23.006	15.563	67,65%	7.443	32,35%	24.908	0,89%
Santa Rosa de Goiás	2.909	2.177	74,84%	732	25,16%	2.319	-2,49%
São Francisco de Goiás	6.120	4.464	72,94%	1.656	27,06%	6.264	0,26%
São Miguel do Passa Quatro	3.757	2.074	55,20%	1.683	44,80%	4.057	0,86%
Silvânia	19.089	12.669	66,37%	6.420	33,63%	20.695	0,90%
Vianópolis	12.548	9.170	73,08%	3.378	26,92%	13.863	1,11%

<sup>1</sup>Censo Demográfico de 2010, <sup>2</sup>Estimativa populacional municipal (2019), <sup>3</sup>Taxa geométrica de crescimento anual

Fonte: IBGE (2010, 2020)  
Org.: autor, 2022.

Os municípios de Santa Rosa de Goiás, Ouro Verde de Goiás e Leopoldo de Bulhões apresentaram decréscimo populacional considerando o período analisado – eles têm em comum o porte, já que nenhum deles ultrapassa a faixa de 10 mil habitantes. Essa é, aliás, uma característica dessa região imediata, 8 dos 18 municípios que a compõe têm população que não ultrapassa 10 mil habitantes; outros 4 ficam na faixa entre 10 e 15 mil habitantes; 4, na faixa de 20 a 30 mil habitantes e 2 superam a marca de 50 mil habitantes, Jaraguá, com 50.511 habitantes, e Anápolis, com 386.923 habitantes (IBGE, 2020).

Segundo o Censo de 2010, em relação à situação domiciliar, proporcionalmente, Anápolis, Goianápolis, Campo Limpo de Goiás, Jaraguá e Alexânia são aqueles que mais possuem pessoas vivendo em cidades – destaque para o primeiro, que concentra 98,25% de

sua população em área urbana. Outro destaque em relação à situação domiciliar é o município de Gameleira de Goiás que, dentre os 3.275 habitantes verificados em 2010, 66,60% vivia no campo – esse é o único caso em que a porção majoritária da situação domiciliar diz respeito à população que tem como local de moradia o campo. Em números absolutos, os municípios que mais possuem pessoas vivendo no campo são Pirenópolis, Jaraguá, Silvânia, Anápolis e Abadiânia com 7.443, 6.542, 6.420; 5.858 e 4.979 habitantes, respectivamente – a importância em levantar essa característica relaciona-se ao fato de os municípios de Santa Rosa de Goiás, Jesópolis, Ouro Verde de Goiás, Gameleira de Goiás e São Miguel do Passa Quatro, por exemplo, não contabilizarem, considerando a população municipal, 5 mil habitantes. Essa questão indica que há diferenças no interior dessa região imediata que, por sua vez, se desdobram em termos de desigualdades, haja vista o processo de concentração e centralização do capital, emprego, renda, oferta de serviços de saúde e de educação em determinados centros e em outros não.

Em números absolutos, os municípios que concentram mais pessoas em áreas urbanas são os seguintes: Anápolis, Jaraguá, Alexânia, Pirenópolis e Silvânia. Em 2010, nenhuma outra cidade se aproximou do porte de Anápolis (328.755 habitantes), considerando que Jaraguá, a segunda maior nesse aspecto analisado, não ultrapassa a faixa de 50mil habitantes. A soma de toda a população urbana da região imediata (203.941 habitantes), excluído a do município sede, não se aproxima da população urbana de Anápolis, município que dá nome à região.

Essa leitura não reforça possíveis hierarquias existentes nessa região e entre os centros urbanos que nela se inserem e se articulam, mas demonstra como, mesmo em uma única região imediata, há diferenças significativas que podem, inclusive, serem lidas como desigualdades, tomando o aspecto do tamanho demográfico como fio condutor da análise, uma vez que ele foi/é um dos principais elementos para se tratar dos chamados desequilíbrios regionais em determinados territórios. Não se trata também de buscar equilíbrio em porções cada vez menores do território nacional, mas de chamar a atenção para os diversos portes e papéis de centros urbanos em uma dada porção territorial, questões que trazem nuances para as políticas públicas como, por exemplo, habitação, saúde e educação.

Apesar de Anápolis não ser a cidade mais antiga da região, foi o centro que, por contribuições diversas, dinamizou as atividades econômicas e, no interior de uma rede urbana embrionária, consolidou os papéis de entreposto comercial e prestação de serviços. Conforme exposto em item anterior, mesmo que hoje as cidades-capitais sejam aglomerações urbanas

mais dinâmicas que Anápolis, esse centro permaneceu exercendo papel de intermediação na rede urbana em que se insere e articula – como pode ser observado no Quadro 5.

Conforme também apontado, a região imediata de Anápolis tem mais municípios (17) do que centros urbanos em sua área de influência (11), segundo IBGE (2017, 2020). Anápolis, uma Capital Regional C, articula 11 centros locais. Já, em sua região imediata, dentre os centros urbanos que se inserem nela, há outros estratos da hierarquia urbana: são os casos de Jaraguá<sup>198</sup> (Centro Sub-Regional B) e Silvânia (Centro de Zona B), ambos se articulam diretamente ao Arranjo Populacional de Goiânia, mas não integram a área institucionalizada pela Região Metropolitana de Goiânia. A esse respeito, 5, dentre os 18 municípios, integram as áreas institucionalizadas das metrópoles: Abadiânia, Alexânia e Pirenópolis compõem a RIDE e Goianápolis compõe a RMG.

Em relação à gestão do território, de acordo com IBGE (2014), Brasília divide com São Paulo o primeiro nível de centralidade de gestão do território. Goiânia, por sua vez, ocupa o 4º nível. Anápolis, como pode ser observado a partir do Quadro 8, ocupa o 5º nível, o único centro nesse nível entre os elencados na região imediata, o que reafirma a sua condição de centro de maior expressão de centralidade regional. Aparecem como centros de gestão do território, no 8º nível, Alexânia (Centro local), Jaraguá (Centro Sub-Regional B), Pirenópolis (Centro local) e Silvânia (Centro de Zona B). O 9º nível, por sua vez, é ocupado pelos centros Abadiânia, Goianápolis, Leopoldo de Bulhões, Petrolina de Goiás e Vianópolis – todos eles centros locais (IBGE, 2020).

---

<sup>198</sup> Jaraguá, que está mais próximo de Anápolis (aproximadamente 80km) do que de Goiânia (aproximadamente, 110km), articula-se, de forma importante, com Anápolis, haja vista as demandas atendidas na área da saúde e da educação de nível superior. Vale acrescentar que esse município se destaca regionalmente como relevante polo de confecção.

**Quadro 8 - Região imediata de Anápolis/GO: Centralidade, articulações e gestão do território (2018)**

Centros Urbanos	Centralidade <sup>1</sup>	Rede Urbana <sup>2</sup>	Região Metropolitana	Gestão <sup>5</sup>
Abadiânia	Centro Local	Anápolis	RIDE <sup>3</sup>	9
Alexânia	Centro Local	Anápolis	RIDE <sup>3</sup>	8
Anápolis	Capital Regional C	AP Goiânia	-	5
Campo Limpo de Goiás	Centro Local	Anápolis	-	-
Corumbá de Goiás	Centro Local	Anápolis	-	-
Gameleira de Goiás	Centro Local	Anápolis	-	-
Goianápolis	Centro Local	Anápolis	RMG <sup>4</sup>	9
Jaraguá	Centro Sub-Regional B	AP Goiânia	-	8
Jesúpolis	Centro Local	Anápolis	-	-
Leopoldo de Bulhões	Centro Local	AP Goiânia	-	9
Ouro Verde de Goiás	Centro Local	Anápolis	-	-
Petrolina de Goiás	Centro Local	AP Goiânia	-	9
Pirenópolis	Centro Local	Anápolis	RIDE <sup>3</sup>	8
Santa Rosa de Goiás	Centro Local	AP Goiânia	-	-
São Francisco de Goiás	Centro Local	Anápolis	-	-
São Miguel do Passa Quatro	Centro Local	AP Goiânia	-	-
Silvânia	Centro de Zona B	AP Goiânia	-	8
Vianópolis	Centro Local	AP Goiânia	-	9

<sup>1</sup> e <sup>2</sup>REGIC 2018, <sup>3</sup>Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, <sup>4</sup> Região Metropolitana de Goiânia e <sup>5</sup> Gestão do Território (2013).

Fonte: IBGE (2014, 2020)  
Org.: autor, 2022.

Conforme Tabela 26, em 2019, o Produto Interno Bruto da Região Imediata de Anápolis foi de R\$ 19.138 bilhões, o que correspondeu a 9,17% do PIB do estado de Goiás. Anápolis concentrou mais de 74% do PIB de toda a região imediata, o que aponta haver concentração de capital neste município em relação aos demais que integram a delimitação ora sob análise. A soma dos valores do setor primário de todos os municípios da região apesar de perfazer apenas 6,93% do total do PIB, proporcionalmente, em Gameleira de Goiás (61,48%), São Miguel do Passa Quatro (58,97%), Leopoldo de Bulhões (55,34%) e Ouro Verde de Goiás (55,29%) esse setor é o que mais arrecada – dentre esses, apenas Leopoldo de Bulhões<sup>199</sup> tem população superior a 5 mil habitantes, o que, de imediato, indica baixa complexidade das funções urbanas dos demais centros urbanos. Em relação aos números absolutos, Silvânia<sup>200</sup>, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões, Gameleira de Goiás e São Miguel do Passa Quatro são os municípios que têm o setor primário mais expressivo em comparação ao conjunto de municípios da região imediata.

<sup>199</sup> A estimativa para o ano de 2019 foi de 7.647 habitantes (IBGE, 2020). Vale acrescentar que a atividade com maior valor adicionado bruto nesse município foi a pecuária.

<sup>200</sup> Esse município, sozinho, apresentou valor bruto adicionado 21,04% do total do setor primário da região imediata de Anápolis.

Tabela 26 - Região imediata de Anápolis/GO: Produto Interno Bruto dos municípios (2019)

Municípios	Agropecuária (R\$ 1.000)	Indústria (R\$ 1.000)	Serviços (R\$ 1.000)	Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social, a preços correntes (R\$ 1.000)	Total (R\$ 1.000)	Impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos, (R\$ 1.000)	PIB (R\$ 1.000)	PIB <i>per capita</i> (R\$ 1,00)
Abadiânia	47.663,58	21.064,78	143.560,14	78.046,66	290.335,17	26.096,50	316.431,66	16.132,95
Alexânia	65.992,72	127.869,84	386.557,89	120.689,61	701.110,05	110.212,72	811.322,77	29.731,85
Anápolis	76.185,01	3.909.207,78	6.367.552,17	1.661.547,69	12.014.492,65	2.224.239,59	14.238.732,24	37.277,10
Campo Limpo de Goiás	19.868,74	15.507,20	26.685,90	32.894,84	94.956,68	6.469,23	101.425,90	13.282,60
Corumbá de Goiás	50.733,05	9.430,45	57.308,27	48.695,56	166.167,31	8.328,24	174.495,55	15.791,45
Gameleira de Goiás	94.267,65	6.466,82	26.629,28	21.200,93	148.564,69	4.768,14	153.332,82	40.856,07
Goianápolis	40.776,87	26.144,64	76.662,49	50.359,17	193.943,17	15.962,67	209.905,84	18.676,56
Jaraguá	75.031,86	81.770,65	304.916,69	191.817,99	653.537,18	51.550,33	705.087,51	14.196,30
Jesúpolis	4.528,55	1.397,36	7.740,44	14.234,54	27.900,89	1.213,47	29.114,36	11.768,13
Leopoldo de Bulhões	124.810,24	18.471,43	39.984,11	33.442,90	216.708,68	8.814,59	225.523,27	29.507,17
Ouro Verde de Goiás	60.627,11	4.867,02	18.902,90	22.258,21	106.655,24	2.992,63	109.647,87	28.877,50
Petrolina de Goiás	31.764,45	6.755,19	56.398,61	44.518,54	139.436,79	8.545,82	147.982,61	14.365,85
Pirenópolis	77.450,07	40.860,03	203.028,18	99.857,35	421.195,62	27.165,90	448.361,52	18.116,35
Santa Rosa de Goiás	11.094,54	2.305,35	11.696,33	14.023,45	39.119,67	2.021,38	41.141,05	17.228,24
São Francisco de Goiás	19.741,21	5.729,05	41.124,26	27.468,28	94.062,81	8.478,08	102.540,89	16.380,33
São Miguel do Passa Quatro	86.004,31	5.979,98	27.046,05	22.086,53	141.116,87	4.720,87	145.837,74	36.170,07
Silvânia	278.957,67	32.546,06	278.485,43	92.591,37	682.580,53	54.693,10	737.273,62	35.836,95
Vianópolis	160.485,05	28.773,78	157.535,57	62.897,96	409.692,36	30.529,63	440.221,99	32.025,46

Fonte: IBGE (2018).  
Org.: Autor, 2022.

No que diz respeito ao setor secundário, que perfaz 22,70% do PIB da região imediata, os municípios de Anápolis (27,45%), Alexânia (15,76%), Campo Limpo de Goiás (15,29%), Goianápolis (12,46%) e Jaraguá<sup>201</sup> (11,60%) têm a participação mais representativa. O valor adicionado bruto do setor secundário em Anápolis é de aproximadamente 90% do verificado em toda a região imediata. Subsequentes a Anápolis, mesmo que pouco expressivos no conjunto, Alexânia (2,94% do total), Jaraguá (1,88% do total), Pirenópolis (0,94% do total) e Silvânia (0,75% do total) completam o grupo dos 5 primeiros municípios com maior arrecadação no setor secundário.

Quanto ao setor terciário, o mais representativo, tomando como referência a Região Imediata de Anápolis, (cerca de 43% do PIB), os municípios que têm valor adicionado mais significativo são Alexânia (47,65%), Abadiânia (45,37%), Pirenópolis (45,28%), Anápolis (44,72%) e Jaraguá (43,25%). Em relação à concentração do valor adicionado, mesmo que a representatividade de Anápolis tenha diminuído relativamente ao setor secundário, esse município concentrou 77,35% do valor adicionado referente ao setor terciário do PIB da região imediata, seguido pelos municípios de Alexânia (4,70% do total), Jaraguá (3,70% do total), Silvânia (3,38% do total) e Pirenópolis (2,47% do total).

Apesar de a Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social corresponderem a 13,79% do PIB da Região Imediata de Anápolis, em alguns municípios o valor é mais expressivo como, por exemplo, em Jesúpolis (48,89%), Santa Rosa de Goiás (34,09%), Campo Limpo de Goiás (32,43%), Petrolina de Goiás (30,08%) e Corumbá de Goiás (27,91%). Esse dado pode indicar a dependência<sup>202</sup> da economia desses municípios do orçamento público, uma vez que a representatividade dos demais setores não foi tão expressiva, o que aponta, conseqüentemente, para uma baixa dinamicidade. Curioso é o fato de o valor adicionado pela Administração, defesa, educação e saúde pública ter participação mais expressiva, no computo geral, do que o setor primário na região imediata, questão que contrasta com o discurso hegemônico de que a agropecuária empresarial seria a “vocaçãõ” e o “sustentáculo” dessa região.

---

<sup>201</sup> Insere-se nesse município a atividade de confecção, que acabou gerando uma especialização funcional, tendo como produtos, sobretudo, vestuário em jeans.

<sup>202</sup> Dentre os municípios listados, apenas Corumbá de Goiás não tem valor adicionado mais representativo em Administração, defesa, educação e saúde públicas. O setor terciário desse município perfaz 32,84% do PIB.

Em síntese, o setor primário tem valor adicionado que representa 6,93% do PIB da região imediata, o setor secundário, 22,70%; o setor terciário, 43,01%; e a Administração, defesa, educação e saúde pública, 13,79%. Apenas no setor primário o valor adicionado bruto de Anápolis não é representativo, perfaz 5,75% do total da região imediata, que também tem nesse setor, vale reforçar, pouca representatividade. Em relação ao secundário e ao terciário, o município de Anápolis, sozinho, supera a soma do valor adicionado dos demais, perfazendo 89,97% de todo o valor adicionado pelo secundário, e 77,35% de todo o valor adicionado pelo terciário. No geral, o PIB de Anápolis, o segundo maior de todo o estado de Goiás, representa 72,63% de todo o PIB da região imediata que integra. Há, nesse sentido, dado o processo de diferenciação entre esses municípios, visível desigualdade no que se refere ao valor adicionado pelos setores da economia, questão que se desdobra na complexidade da oferta de produtos e serviços em Anápolis, como poderá ser observado nos itens seguintes.

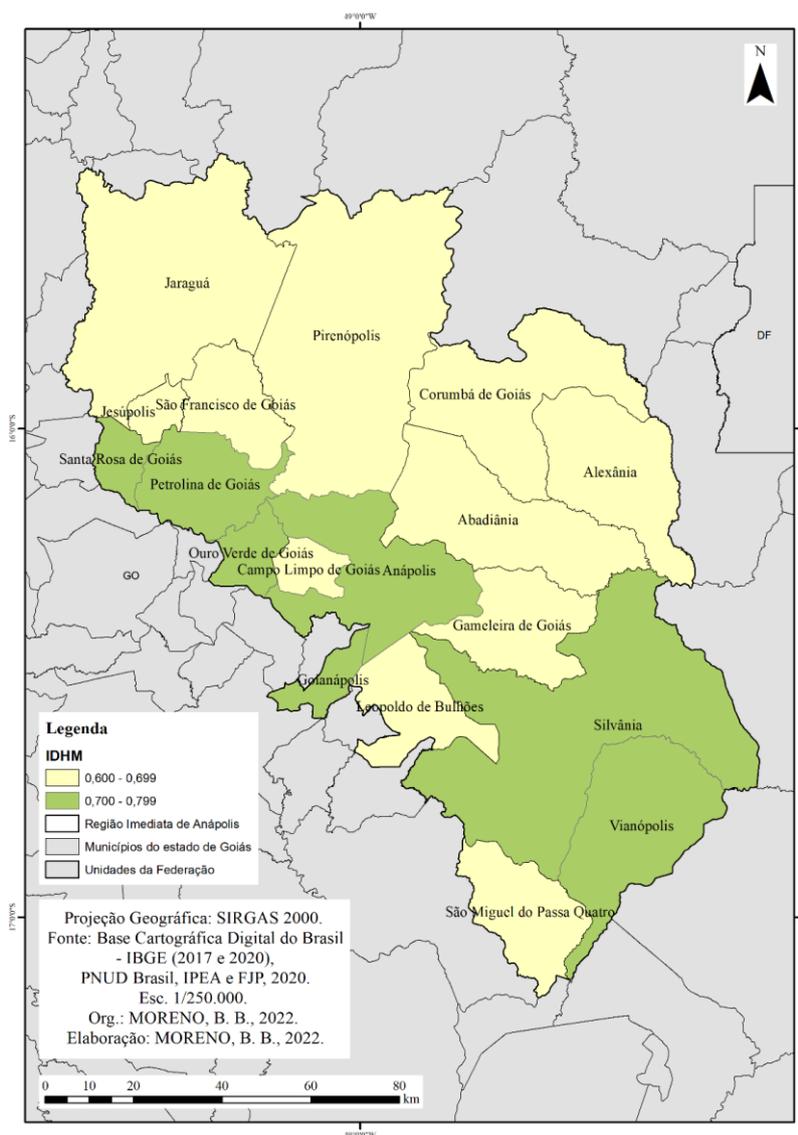
O PIB *per capita* da Região Imediata de Anápolis<sup>203</sup> foi de R\$ 31.468,28, superaram essa média os municípios Vianópolis, Silvânia, São Miguel do Passa Quatro, Anápolis e Gameleira de Goiás, que possui o maior PIB *per capita* da região (R\$ 40.856,07). Na outra extremidade, estão os municípios que têm os menores PIB *per capita*: Corumbá de Goiás, Petrolina de Goiás, Jaraguá, Campo Limpo de Goiás e Jesúpolis, que registrou o menor PIB *per capita* de toda a região imediata (R\$11.768,13) – o que o posiciona abaixo do PIB *per capita* estadual (R\$ 23.410,91).

A Figura 49 mostra o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de 2010 relativo aos municípios da região imediata de Anápolis, que se dividiram em dois estratos: 11 deles ocupam a faixa “médio” (0,600 a 0,699) e os outros 7 ocupam a faixa “alto” (0,700 a 0,799). Não há municípios com índices que ocupem os faixas “muito baixo”, “baixo” e “muito alto”.

---

<sup>203</sup> O PIB *per capita* de Goiás, em 2019, foi de R\$ 23.410,91, abaixo do que o registrado na região imediata de Anápolis.

Figura 49 - Região imediata de Anápolis: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (2010)

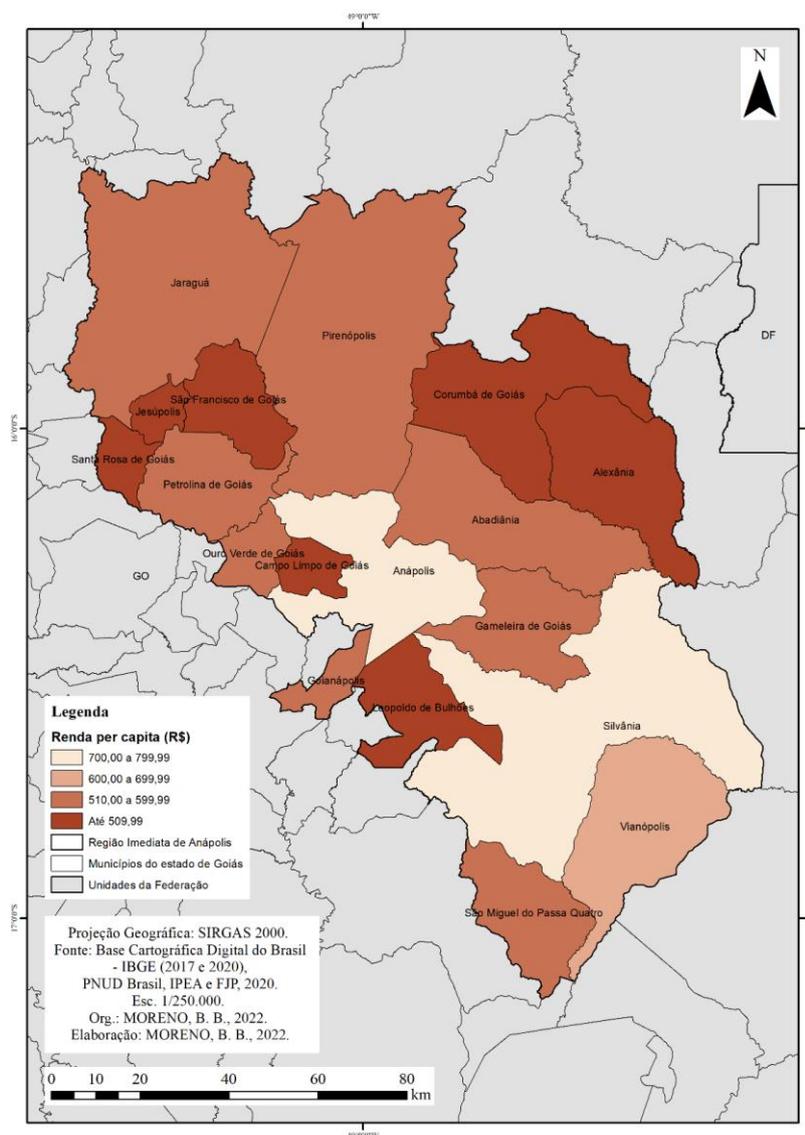


A Figura 50, por sua vez, ilustra a renda *per capita* em 2010, ano em que o salário mínimo era de R\$ 510,00. Nos municípios de Leopoldo de Bulhões, Alexânia, São Francisco de Goiás, Campo Limpo de Goiás, Santa Rosa de Goiás e Jesúpolis a renda *per capita* não atingiu um salário mínimo, ou seja, 7 dentre os 18 municípios que compõem a região.

Dentre aqueles em que a renda *per capita* superou um salário mínimo, Anápolis se destaca como o que teve o maior valor, R\$ 785,17. Além desse, destacou-se, Silvânia, cuja renda *per capita* foi de R\$ 708,82. Quando se comparam o PIB, o IDHM e a Renda *per capita*, a condição diferenciada de Anápolis na região é reafirmada. Em outro extremo está o caso do município de Jesúpolis, que se repete na pior posição, ao se tomar como referencial o *ranking* estabelecido a partir dessas três

variáveis. O município de Jesópolis foi criado em 1993, com o desmembramento de São Francisco de Goiás, município que também pertence à região imediata de Anápolis.

**Figura 50 - Região imediata de Anápolis: Renda per capita (2010)**



Outra variável que ajuda a compreender as articulações entre os centros urbanos da região imediata são os fluxos materiais, especificamente, os deslocamentos para estudo e trabalho levantados pelo IBGE (2010). Antes, no entanto, de apresentar os deslocamentos pendulares, vale demonstrar como a ligação de Anápolis com os demais municípios da região imediata, via rodoviária, se estabelece. O Quadro 9, a seguir, traz informações em relação à quantidade de horários de ônibus que ligam a capital regional a outras cidades. A expressividade do tamanho demográfico e a distância são elementos importantes para a definição dos fluxos, tanto que o trajeto entre Goiânia e Anápolis foi

o que se destacou em relação à oferta de horários de ônibus semiurbano<sup>204</sup> que ligam as duas cidades (53 horários).

**Quadro 9 - Região Imediata de Anápolis, Goiânia e Brasília: horários de transporte interurbano (2022)**

Municípios	Quantidade de horários	Preço (R\$)	Tipo	Distância (km)
Abadiânia	3	-	Semiurbano	43
Alexânia	5	27,82	-	65
Campo Limpo de Goiás	6	-	Semiurbano	23
Corumbá de Goiás	3	-	Semiurbano	52
Gameleira de Goiás	-	-	-	46
Goianápolis	5	-	Semiurbano	30
Jaraguá	4	20,63	Convencional e Semiurbano	84
Jesúpolis	-	-	-	84
Leopoldo de Bulhões	5	55,43	Convencional	48
Ouro Verde de Goiás	1	-	Semiurbano	32
Petrolina de Goiás	2	-	Semiurbano	60
Pirenópolis	3	-	Semiurbano	60
Santa Rosa de Goiás	-	-	-	76
São Francisco de Goiás	-	-	-	70
São Miguel do Passa Quatro	-	-	-	122
Silvânia	-	-	-	70
Vianópolis	7	72,28	Convencional	78
Brasília	33	49,99	Convencional	150
Goiânia	53	R\$ 10,00	Semiurbano	65

Fonte: 11nq.com/FyWH4 e 11nq.com/bJ7bm. Pesquisa realizada em 17 de dezembro de 2022.

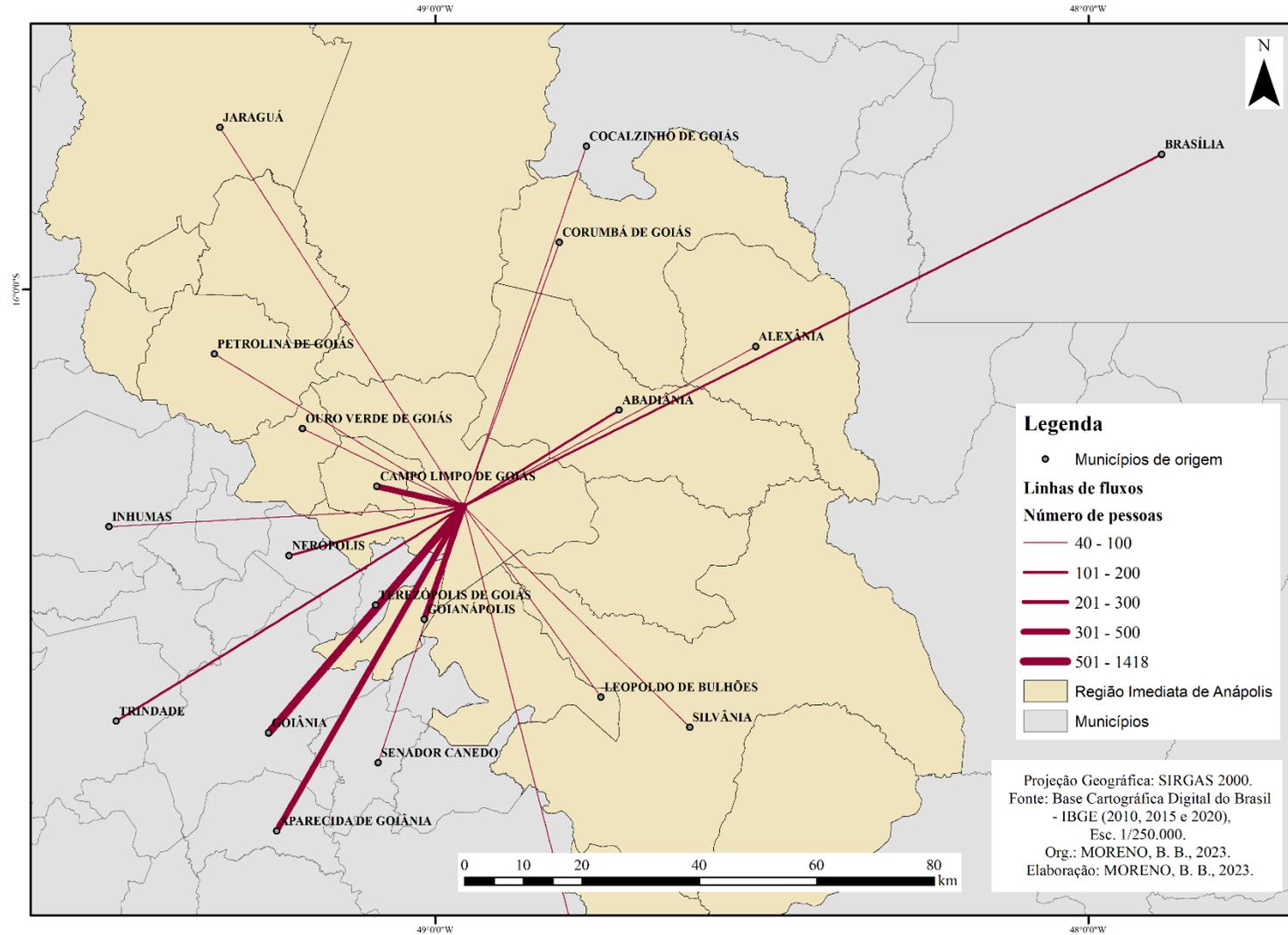
Levantamento de campo a partir de informações dos guichês das empresas no Terminal Rodoviário de Anápolis, realizado em 20 de dezembro de 2022.

Org.: Autor, 2022.

Ainda no que respeita aos deslocamentos, utilizando como base os movimentos pendulares levantados pelo censo demográfico (IBGE, 2010), foram selecionadas as 20 origens mais expressivas que tiveram Anápolis como destino de seu deslocamento (ver Figura 51).

<sup>204</sup> O termo semiurbano diz respeito a um veículo similar ao utilizado no transporte coletivo público urbano; assim o ônibus semiurbano liga cidades de uma mesma ou de diferentes unidades da federação. Esse termo é utilizado pela ANTT.

Figura 51 - Movimentos pendulares que tiveram Anápolis como destino (2010)



Em Goiás, o IMB (2012), considerando o Censo Demográfico de 2010, apontou que Brasília é o destino mais expressivo dos movimentos pendulares que tiveram como origem municípios goianos. A capital federal recebeu 36,6% do total de fluxos; a capital estadual foi o segundo destino mais expressivo, com 35,1% do total. Em terceiro lugar, o município de Aparecida de Goiânia, cidade que apresenta continuidade territorial urbana, e é o segundo município mais populoso de Goiás, concentrou 2,9% do total de movimentos pendulares. Anápolis, por sua vez, ficou em quarto lugar, com representatividade de 1,9% do total.

Goiânia é a origem mais expressiva dos deslocamentos, foram registrados 1.428 fazendo movimento pendular com Anápolis. A segunda origem mais expressiva é Goianápolis, município a partir do qual 467 pessoas se dirigiram para Anápolis, número 3 vezes inferior ao verificado a partir de Goiânia. A capital tinha, em 2010, 1.302.001 habitantes que se comparado com 10.695 habitantes de Goianápolis<sup>205</sup>, se tem um contingente mais de 120 vezes inferior ao de Goiânia. Com isso pode-se demonstrar que, mesmo tendo população muito inferior à da capital, esse município, que está na área de influência de Anápolis, proporcionalmente, tem relações mais intensas do que a capital, embora, de forma absoluta, Goiânia mantenha mais pessoas fazendo movimentos pendulares.

Campo Limpo de Goiás, município que integra a região imediata, e Aparecida de Goiânia, município que integra a RMG, também mantêm fluxo expressivo, respectivamente, 369 e 346 pessoas. Brasília ocupa a 5ª posição, haja vista que mantém 189 pessoas em movimentos pendulares. Abadiânia, Terezópolis de Goiás, Nerópolis e Trindade aparecem na sequência de Brasília, apresentaram entre 101 e 189 pessoas se deslocando. Terezópolis de Goiás, Nerópolis e Trindade integram a RMG, sendo que Trindade, assim como Aparecida de Goiânia, apresentam continuidade territorial urbana com Goiânia. Abadiânia, apesar de integrar a RIDE, está na região imediata e na área de influência de Anápolis.

---

<sup>205</sup> A cidade de Goianápolis dista, aproximadamente, 25 km de Anápolis e 40km de Goiânia.

## 5.2. Os serviços de saúde e de educação (ensino superior) e o reforço das articulações regionais

Como vem sendo considerado, Anápolis se diferencia regionalmente e tem, apesar da proximidade com as metrópoles do planalto central, absorvido investimentos públicos e privados e criado condições de ofertar produtos e serviços na região imediata em que se insere em quantidade e qualidade não verificadas nos demais centros: menores e menos expressivos no que se refere à centralidade.

Sobre a diferenciação entre centros, conforme apontou Calixto (2017), elegendo a área de influência de Dourados (MS) como estudo de caso, ela se manifesta na diversidade entre eles; diversidade que conduz a relações de complementaridade, uma vez que o centro regional depende das demandas dos centros que “subordina” para sustentar a sua condição de centralidade.

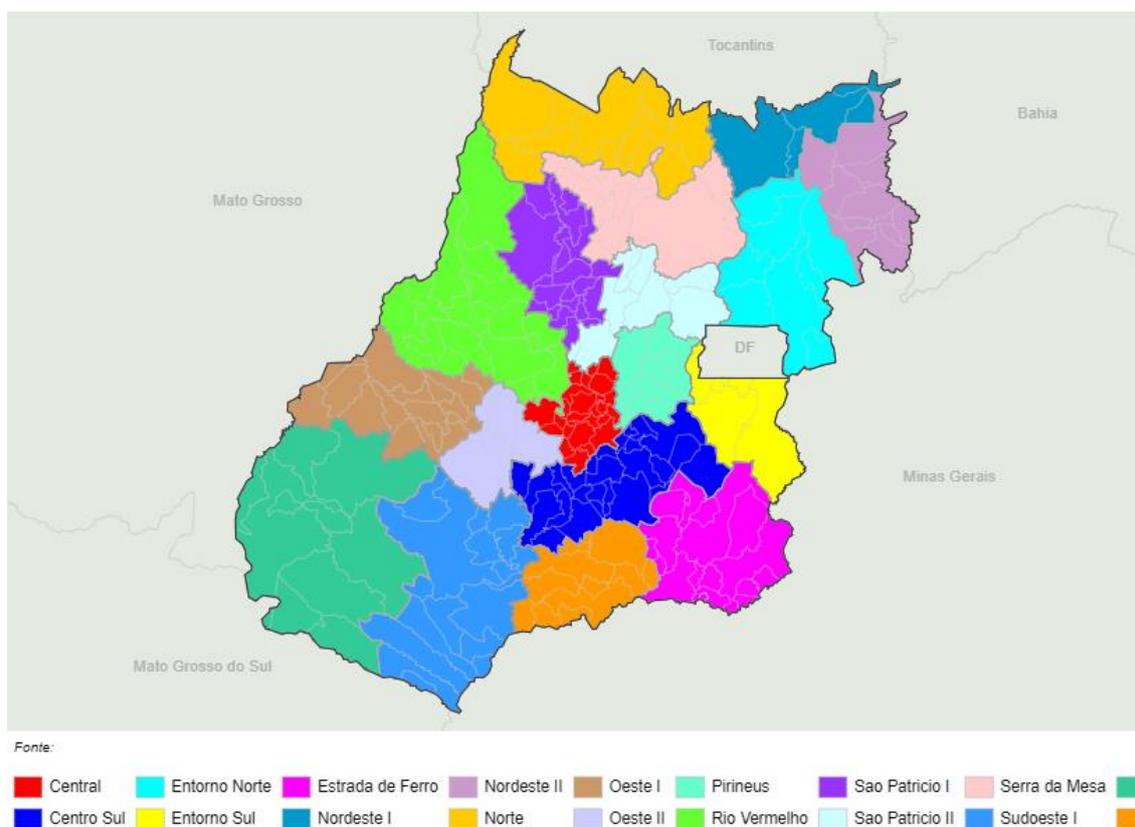
Para demonstrar essa condição diferenciada da capital regional, em sua relação com centros menos e mais complexos que ela, foram eleitos os serviços de saúde, o ensino superior e as atividades comerciais ligadas ao varejo.

Quando considerados os serviços de saúde, pode-se afirmar que o atendimento no estado de Goiás é realizado de forma regionalizada, o que é comum no âmbito das políticas públicas brasileiras. O que o diferencia, não necessariamente o tornando singular, é a divisão em níveis, um regional e outro macrorregional. Anápolis é a sede administrativa da Região de Saúde Pirineus, que agrega 10 municípios: Abadiânia, Alexânia, Anápolis, Campo Limpo de Goiás, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Gameleira de Goiás, Goianápolis, Pirenópolis e Terezópolis de Goiás, desses apenas Cocalzinho de Goiás<sup>206</sup> e Terezópolis de Goiás não integram a região imediata de Anápolis (ver Figura 52).

---

<sup>206</sup> Embora esse município não faça parte da região imediata, na região de influência seu centro urbano, conforme IBGE (2020), está articulado a Anápolis.

**Figura 52 - Regionais de Saúde do estado de Goiás (2022)**



Fonte: <https://www.saude.go.gov.br/estrutura/regioes-de-saude>.  
Acesso em 04 de janeiro de 2023

Curioso é o fato de Goianápolis e Terezópolis de Goiás integrarem a RMG e a Regional de Saúde Pirineus, ou seja, quando comparada a região metropolitana com a divisão territorial do atendimento de saúde, há discrepâncias em relação à unidade territorial, que vai se alterando conforme o elemento que dá razão a delimitação<sup>207</sup>.

O segundo nível é intitulado de Macrorregião Centro-Norte de Saúde, que também é sediada em Anápolis e composta por 60 municípios<sup>208</sup> (aproximadamente,

<sup>207</sup> Diferente é também a delimitação das coordenações regionais de educação, a de Anápolis, por exemplo, é formada por Anápolis, Abadiânia, Alexânia, Campo Limpo de Goiás, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Goianápolis, Nerópolis, Ouro Verde de Goiás, Petrolina de Goiás, Pirenópolis e Terezópolis de Goiás. Além de Goianápolis e Terezópolis de Goiás, já presentes na regionalização da saúde, da educação, acrescenta-se o município de Nerópolis, também integrante da RMG.

<sup>208</sup> Conforme o sítio da Secretaria Estadual de Saúde, essa macrorregional é formada pelos seguintes municípios: Abadiânia, Alexânia, Alto Horizonte, Amaralina, Anápolis, Barro Alto, Bonópolis, Campinaçu, Campinorte, Campo Limpo de Goiás, Campos Verdes, Carmo do Rio Verde, Ceres, Cocalzinho de Goiás, Colinas do Sul, Corumbá de Goiás, Crixás, Estrela do Norte, Formoso, Gameleira de Goiás, Goianápolis, Goianésia, Guarinos, Hidrolina, Ipiranga de Goiás, Itaguaru, Itapaci, Jaraguá, Mara Rosa, Mimoso de Goiás, Minaçu, Montividiu do Norte, Morro Agudo de Goiás, Mundo Novo, Mutunópolis, Niquelândia, Nova América, Nova Glória, Nova Iguaçu de Goiás, Novo Planalto, Padre Bernardo, Pilar de Goiás, Pirenópolis, Porangatu, Rialma, Rianápolis, Rubiataba, Santa Isabel, Santa Rita do Norte, Santa Tereza de Goiás, Santa Terezinha de Goiás, São Luiz do Norte, São Miguel do Araguaia,

25% dos municípios goianos) e concentra 1.146.746 habitantes. Em entrevista<sup>209</sup> realizada com a Coordenadora Regional de Educação Permanente em Saúde da Regional Pirineus, Sra. Sandra Maria Belmonte Pereira Moreira, e com a Coordenadora Regional de Gestão Integrada, Amanda Silva Beltrão, Anápolis se diferencia regionalmente pelo atendimento da Região dos Pirineus como também pela Macrorregional Centro-Norte.

O caso de Alexânia, município que também integra a RIDE, se diferencia dentre os demais na região de saúde Pirineus porque é o município mais próximo de Brasília (aproximadamente, 90km) e o que tem o terceiro maior tamanho demográfico da região imediata<sup>210</sup>. A localização e o porte, conforme entrevista com as servidoras Sandra e Amanda, faz com que esse município da regional Pirineus seja o que menos demanda serviços de saúde de Anápolis, uma vez que cria pactuações com a capital federal.

Outro dado relevante, indicado na entrevista com as servidoras públicas estaduais da área de saúde, é o que se refere àqueles municípios que não têm nenhuma unidade de atenção secundária. De acordo com as entrevistadas, após o encerramento do horário de atendimento da atenção primária local, caso haja alguma demanda, qualquer que seja ela, encaminha-se para Anápolis os pacientes pertencentes à regional Pirineus. Essa situação pode ser visualizada, a partir da Tabela 27, a qual apresenta a relação dos estabelecimentos de saúde referentes aos municípios da região imediata de Anápolis.

Os municípios de Abadiânia, Campo Limpos de Goiás, Gameleira de Goiás, Jesúpolis, Ouro Verde de Goiás, São Francisco de Goiás não têm hospitais, alguns deles, nem mesmo leitos hospitalares, por exemplo, Campo Limpo de Goiás, Gameleira de Goiás, Jesúpolis, Leopoldo de Bulhões, Ouro Verde de Goiás e São Francisco de Goiás (ver Tabela 28).

---

São Patrício, Terezópolis de Goiás, Trombas, Uirapuru, Uruaçu, Uruana, Vila Propício. Disponível em <https://www.saude.go.gov.br/estrutura/regioes-de-saude>. Acesso em 10 de setembro de 2022.

<sup>209</sup> A entrevista foi realizada no dia 7 de outubro de 2022. O arquivo de áudio gerado a partir da entrevista está armazenado virtualmente cujo endereço para acesso está disponível nas referências bibliográficas deste trabalho.

<sup>210</sup> O IBGE estimou para o ano de 2019 população de 27.653 habitantes para o município.

Tabela 27 - Município da Região Imediata de Anápolis, Goiás e Distrito Federal: Quantidade de estabelecimentos de saúde (2019)

Município	Posto de saúde	Unidade básica	Policlínica	Hospital geral	Hospital especializado	Demais estabelecimentos	Total	% do total da região imediata
Abadiânia	2	3	-	-	-	7	12	1,79%
Alexânia	-	7	1	1	-	14	23	3,42%
Anápolis	9	39	85	9	1	309	452	67,26%
Campo Limpo de Goiás	-	2	-	-	-	2	4	0,60%
Corumbá de Goiás	-	2	-	1	-	5	8	1,19%
Gameleira de Goiás	-	2	-	-	-	4	6	0,89%
Goianópolis	-	4	-	1	-	7	12	1,79%
Jaraguá	-	11	1	2	-	38	52	7,74%
Jesópolis	-	2	-	-	-	1	3	0,45%
Leopoldo de Bulhões	-	4	-	1	-	2	7	1,04%
Ouro verde de Goiás	-	1	1	-	-	3	5	0,74%
Petrolina de Goiás	-	2	1	1	-	7	11	1,64%
Pirenópolis	3	7	-	2	-	10	22	3,27%
Santa rosa de Goiás	-	1	-	1	-	1	3	0,45%
São Francisco de Goiás	-	3	-	-	-	3	6	0,89%
São M. do P. Quatro	-	2	-	1	-	4	7	1,04%
Silvania	-	8	-	1	-	18	27	4,02%
Vianópolis	-	5	-	1	-	6	12	1,79%
								<b>% em relação a UF</b>
Região Imediata de Anápolis	14	105	89	22	1	441	672	6,45%
Goiânia	-	88	142	46	62	3.095	3.433	32,97%
Estado de Goiás	184	1.287	510	334	85	8.011	10.411	100%
Distrito Federal	2	174	412	32	22	2.391	3.033	100%

Fonte: Ministério da Saúde - Cadastro Nacional dos Estabelecimentos de Saúde do Brasil – CNES  
Disponível em <http://tabnet.datasus.gov.br/>. Consulta realizada em 20 de dezembro de 2022  
Org.: Autor, 2022.

Os dados da Tabela 27 reafirmam os apontamentos realizados sobre a caracterização da região imediata, sobretudo, em relação à baixa complexidade das atividades urbanas verificadas nesses municípios citados que, em sua totalidade, não reuniram mais de 10 mil habitantes no Censo de 2010 e tiveram arrecadação mais representativa no setor primário ou em administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social – nesse caso podendo indicar maior dependência da receita municipal ao orçamento e aos repasses públicos. Esse panorama sobre a região imediata é importante de ser ressaltado, principalmente, no que se refere à elaboração de políticas públicas, considerando que são necessários programas e projetos que garantam o atendimento permanente à saúde da população que se insere nesses municípios, hoje desassistida em relação à infraestrutura<sup>211</sup>.

Ainda quanto aos estabelecimentos de saúde, em 2019, Anápolis concentrou 452 deles, o que representou 67,26% do total da região imediata. Essa delimitação, por sua vez, reuniu 672 estabelecimentos, participando com 6,45% do total de estabelecimentos do estado de Goiás. Há duas informações relevantes nessa representatividade: a primeira é da concentração de estabelecimentos em Anápolis, em detrimento dos demais municípios da região imediata, o que reforça a sua centralidade em relação à oferta de serviços de saúde; a segunda, diz respeito à pequena participação da região imediata na composição do quadro geral de estabelecimentos, o que a coloca em uma situação aquém daquilo que é demandado, haja vista que Anápolis, sede da macrorregião, pela delimitação regional, seria responsável pelo atendimento de, aproximadamente, 20% da população do estado. Ainda no que se refere à região imediata, em relação à quantidade de estabelecimentos de saúde, destacam-se os municípios de Jaraguá (7,74% do total); Silvânia (4,02% do total); Alexânia (3,42% do total) e Pirenópolis (3,27% do total).

O estado de Goiás tem 10.411 estabelecimentos de saúde, dos quais, 3.433 estão localizados no município de Goiânia, a capital, que concentra, aproximadamente, 1/3 do total de estabelecimentos de todo o estado. Essa característica enfatiza o seguinte: i) os elementos trazidos pela REGIC (IBGE, 2020), no que se refere aos fluxos relacionados à saúde, afetos à

---

<sup>211</sup> Além da infraestrutura, no Brasil, pela dimensão continental e a baixa complexidade da vida urbana em algumas regiões, há dificuldades de se manter profissionais da área da saúde para realizar atendimentos à população. As desigualdades regionais brasileiras também são observadas na distribuição territorial de equipamentos e profissionais no país – a esse respeito, ler, por exemplo, Somain (2014). Um importante passo no sentido de diminuir as desigualdades foi efetuado pelo Programa Mais Médicos, do governo federal, por meio da Lei n. 12.871/2013, sancionada durante a gestão de Dilma Rousseff (2011 a 2016) e que, na gestão de Jair Bolsonaro (2019 a 2022), sofreu desidratação com a saída de profissionais estrangeiros, em sua maioria cubanos. Conforme veiculado na imprensa, as dificuldades de preenchimento de vagas para médicos em determinados municípios e áreas urbanas reapareceram, como pode ser verificado em <https://g1.globo.com/ciencia-e-saude/noticia/2018/12/19/mais-medicos-com-o-fim-do-prazo-29-dos-medicos-nao-se-apresentaram-diz-ministerio.ghtml>. Acesso em 05 de janeiro de 2023.

metrópole, especialmente os de alta complexidade, têm nessa atividade um pilar de seus papéis na rede urbana e ii) a primazia desse centro em relação ao estado de Goiás, característica, relativamente reduzida ao longo dos anos, ainda presente no sistema urbano brasileiro.

A concentração de estabelecimentos em Goiânia supera os verificados no Distrito Federal, que tem 3.033 estabelecimentos de saúde. Nesse sentido, apesar de Brasília ser uma metrópole nacional, em relação aos serviços de saúde, como apontado em IBGE (2020), Goiânia tem papéis mais representativos nesse segmento, o que diversifica e amplia as possibilidades de relações no arranjo urbano-regional, conforme vem sendo afirmado.

A complexidade dos serviços de saúde ofertados em Goiânia põe em relevo a “subordinação” de Anápolis, considerando que demandas da capital regional, de alta complexidade, são supridas na capital estadual e não na federal, segundo o apontado em entrevista com as servidoras públicas estaduais, Sandra e Amanda. As áreas atendidas, de acordo com as servidoras, são as de oncopediatria, cirurgias cardíacas<sup>212</sup>, alta complexidade pediátrica e queimaduras severas.

Além da concentração de estabelecimentos, Goiânia também concentrava leitos hospitalares, superando 1/3 de todo o estado de Goiás (36,74%) (ver Tabela 28). Em Anápolis existiam 1.056 leitos, o que perfazia 74,89% do total de leitos da região imediata (1.410 leitos). Embora a região imediata tenha participação um pouco superior em comparação ao número de estabelecimentos, quando observado o quadro estadual, ainda assim, sua participação (8% do total de leitos do estado de Goiás) está aquém do demandado (por volta de 20% da população estadual).

A condição diferenciada de Anápolis, na região, não se restringe à questão quantitativa, mas incorpora elementos qualitativos também, uma vez que, em relação aos leitos de UTI, é o único município da região imediata que apresenta leitos desse tipo (aproximadamente 8,70% do total de leitos de UTI do estado de Goiás), o que gera certa dependência de demandas regionais a essa forma de atendimento, realizado nessa capital regional ou em Goiânia, que concentrou, em 2019, 63,60% de todos os leitos de UTI do estado de Goiás. Fato que ampliou sua condição de primazia na rede urbana em comparação à quantidade de estabelecimentos de saúde.

---

<sup>212</sup> Apesar de Anápolis atender esse tipo de demanda, conforme as servidoras, o município passa por problemas relativos à aquisição de próteses e de itens necessários a esse tipo de cirurgia, por isso, momentaneamente, elas estão sendo realizadas em outros municípios.

**Tabela 28 - Região Imediata de Anápolis, Goiânia e estado de Goiás: Leitos hospitalares (2019)**

Localidade	Leitos SUS	Leitos não SUS	Total de Leitos	% do total	Leitos UTI
Abadiânia	9	0	9	0,64%	0
Alexânia	34	0	34	2,41%	0
Anápolis	559	497	1.056	74,89%	125
Campo Limpo de Goiás	0	0	0	0,00%	0
Corumbá de Goiás	14	11	25	1,77%	0
Gameleira de Goiás	0	0	0	-	0
Goianápolis	18	0	18	1,28%	0
Jaraguá	76	8	84	5,96%	0
Jesúpolis	0	0	0	-	0
Leopoldo de Bulhões	0	0	0	-	0
Ouro Verde de Goiás	0	0	0	-	0
Petrolina de Goiás	24	2	26	1,84%	0
Pirenópolis	45	6	51	3,62%	0
Santa Rosa de Goiás	16	0	16	1,13%	0
São Francisco de Goiás	0	0	0	-	0
São Miguel do P. Quatro	11	0	11	0,78%	0
Silvânia	40	0	40	2,84%	0
Vianópolis	32	8	40	2,84%	0
Região Imediata de Anápolis	878	532	1.410	8,17%	125
Goiânia	2.755	3.582	6.337	36,74%	914
Estado de Goiás	10.470	6.779	17.249	100,00%	1.437

Fonte: IMB/Banco de Dados Estatísticos de Goiás  
Disponível em: <https://www.imb.go.gov.br/bde/>  
Consulta realizada em 04 de janeiro de 2023  
Org.: Autor, 2023.

Nota-se que Anápolis se diferencia de Goiânia em relação aos leitos sob administração ou não do SUS; enquanto no primeiro município, os leitos ligados ao SUS são maioria; no segundo, os leitos não vinculados ao SUS é que são os mais numerosos. Essa característica tem lastro em um setor privado da saúde mais robusto, que atende, inclusive, à região imediata de Anápolis. Ainda no que diz respeito às entrevistas com as servidoras, Sandra e Amanda, quando questionadas sobre sua impressão acerca da diferença da demanda dos municípios vizinhos pela saúde pública e pela privada, elas responderam, respectivamente, o seguinte:

[Sandra]. Eu acho que a [rede] privada já não é tanto município de referência [se referindo a Anápolis]. [...] eu nunca fiz essa análise, eu tô falando de percepção. É minha, [...] pessoal. Eu acho que quem tem recurso, quem tem rede conveniada, vai pra Goiânia, não vem pra nós.

[Amanda]. Eu sempre morei aqui em Anápolis, eu ia pra Goiânia só pra trabalho mesmo, mas eu também faço muito esse fluxo de quando eu vou utilizar o serviço de saúde, eu prefiro usar o de Goiânia. Mesmo porque na questão de rede conveniada, Goiânia ainda tem mais opções do que Anápolis. Então eu também prefiro usar lá.

O destaque feito pelas servidoras não implica dizer que, em Anápolis, não haja a oferta de serviços de saúde privada, posto que ela é realizada, principalmente, por dois hospitais: Hospital Evangélico Goiano (HEG)<sup>213</sup> e Ânima Centro Hospitalar, este inaugurado em 2017, e adquirido, em 2021, por um grupo do Distrito Federal, Hospitais Santa Lucia.

Ressalte-se que as articulações de Anápolis não se restringem às efetuadas com a capital, tanto no que se refere ao setor público quanto ao privado; há casos em que a capital regional utiliza de serviços de cidades do seu entorno, inseridas ou não na região Pirineus. Assim, há fluxos da cidade onde a oferta de serviços de saúde tem maior complexidade para aquelas onde a complexidade é menor.

Conforme, ainda, as referidas servidoras, as demandas de Anápolis que são atendidas por outras cidades, exceto Goiânia, dependem<sup>214</sup> do banco de vagas disponibilizadas e reguladas pela rede estadual; os destinos mais comuns são Ceres, Uruaçu<sup>215</sup> e Jaraguá. Dentre essas cidades, apenas Jaraguá está inserida na regional Pirineus e na região imediata. Ceres e Uruaçu são Centros Sub-Regionais B (IBGE, 2020), se ligam diretamente a Goiânia, embora no passado mantivessem relações com Anápolis, uma vez que são interligadas pela rodovia BR 153. Ceres e Rialma formam um arranjo populacional, a população urbana dos dois municípios totaliza 29.588 habitantes; já Uruaçu, contabilizou 33.796 habitantes (IBGE, 2010).

Ainda quanto à diferenciação de Anápolis na oferta de serviços ligados à saúde, segundo as entrevistadas, há fluxos em direção a Anápolis que extrapolam a macrorregião Centro-Norte, são os casos de atendimentos ligados à Rede de Atenção Psicossocial (RAPS<sup>216</sup>) e o atendimento de crianças com doenças raras, na unidade da APAE (Associação

---

<sup>213</sup> O Hospital foi inaugurado em 1927, sendo segunda unidade hospitalar a se instalar no estado de Goiás, conforme informações no sítio eletrônico do hospital. Disponível em <http://heg.com.br/o-hospital/historico/>. Acesso em 07 de janeiro de 2023.

<sup>214</sup> A servidora Amanda, responsável pela Coordenação de Gestão Integrada, salientou que, mesmo que haja vagas na rede estadual, por exemplo, elementos como distância e autonomia de combustível dos veículos também são levados em consideração no momento de transferência ou de atendimento de demandas entre os municípios.

<sup>215</sup> Em Uruaçu funciona o Hospital Estadual do Centro-Norte Goiano (HCN), que tem atendido demandas regionais, inclusive, de Anápolis.

<sup>216</sup> Conforme folheto informativo do Ministério da Saúde, a RAPS “[...] estabelece os pontos de atenção para o atendimento de pessoas com problemas mentais, incluindo os efeitos nocivos do uso de crack, álcool e outras drogas. A Rede integra o Sistema Único de Saúde (SUS). A Rede é composta por serviços e equipamentos variados, tais como: os Centros de Atenção Psicossocial(CAPS); os Serviços Residenciais Terapêuticos (SRT);

de Pais e Amigos dos Excepcionais), de Anápolis; nos dois casos, são atendidas demandas de qualquer município do estado de Goiás.

Cumprir registrar que, para tratar do **ensino superior**, estabeleceu-se um recorte que privilegiou o ensino de graduação na modalidade presencial, e o ensino de pós-graduação *stricto sensu*, em vista de a característica do ensino presencial exigir que haja, no local de oferta, infraestrutura e, sobretudo, mão de obra qualificada para as atividades fins e meio. A diversidade de áreas abrangidas pelo ensino de graduação presencial e pelo ensino de pós-graduação *stricto sensu* são indicadores qualitativos da oferta desse serviço e, portanto, reforçam a centralidade dos centros urbanos em que funcionam instituições de ensino superior (IES).

A respeito do arranjo urbano-regional, conforme portal e-MEC, em Goiás, a primeira instituição a entrar em atividade foi a Universidade de Goiás<sup>217</sup>, em 1959, na sequência, a Universidade Federal de Goiás (UFG), em 1960, e, logo após, a Faculdade de Filosofia Bernardo Sayão<sup>218</sup> e, em 1961, a Faculdade de Ciências Econômicas de Anápolis (FACEA)<sup>219</sup> – as duas primeiras com sede em Goiânia e as duas últimas com sede em Anápolis. Em relação ao Distrito Federal, a Universidade de Brasília (UNB) iniciou suas atividades em 1962 e a Universidade do Distrito Federal (UNIDF)<sup>220</sup>, em 1969.

A Tabela 29, a seguir, apresenta um cenário mais recente, indicando o número de IES e de cursos de ensino superior na região imediata de Anápolis. Além de Anápolis, há instituições em Jaraguá (Centro Sub-Regional B, duas IES e cinco cursos), em Pirenópolis (Centro Local, uma IES e dois cursos) e Silvânia (Centro de Zona B, uma IES e dois cursos). Anápolis (Capital Regional C), por sua vez, concentra 13 instituições e oferta 137 cursos de ensino superior.

---

os Centros de Convivência e Cultura, as Unidade de Acolhimento (UAs), e os leitos de atenção integral (em Hospitais Gerais, nos CAPS III).” Disponível em [https://bvsms.saude.gov.br/bvs/folder/conheca\\_raps\\_rede\\_atencao\\_psicossocial.pdf](https://bvsms.saude.gov.br/bvs/folder/conheca_raps_rede_atencao_psicossocial.pdf). Acesso em 06 de janeiro de 2023.

<sup>217</sup> Hoje, Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás).

<sup>218</sup> Hoje, Universidade Evangélica de Anápolis (UniEvangélica).

<sup>219</sup> Essa é uma das mais antigas unidades do que se tornou a Universidade Estadual de Goiás.

<sup>220</sup> Hoje, Centro Universitário do Distrito Federal (UDF).

**Tabela 29 - Região Imediata de Anápolis, Brasília e Goiânia:  
Número de IES e de cursos na modalidade presencial (2022)**

<b>Municípios</b>	<b>Número de IES</b>	<b>Número de Cursos</b>
Abadiânia	-	-
Alexânia	-	-
Anápolis	13	137
Campo Limpo de Goiás	-	-
Corumbá de Goiás	-	-
Gameleira de Goiás	-	-
Goianápolis	-	-
Jaraguá	2	5
Jesúpolis	-	-
Leopoldo de Bulhões	-	-
Ouro Verde de Goiás	-	-
Petrolina de Goiás	-	-
Pirenópolis	1	2
Santa Rosa de Goiás	-	-
São Francisco de Goiás	-	-
São Miguel do Passa Quatro	-	-
Silvânia	1	2
Vianópolis	-	-
<b>Região Imediata</b>	<b>17</b>	<b>146</b>
<b>Goiânia</b>	<b>43</b>	<b>585</b>
<b>Estado de Goiás</b>	<b>130</b>	<b>1634</b>
<b>Brasília</b>	<b>73</b>	<b>964</b>

Fonte: e-MEC, consulta realizada em 15 de dezembro de 2022.

Disponível em <https://emec.mec.gov.br/>

Org.: Autor, 2022.

Essa concentração (76,47% do total de IES e 93,84% do total de cursos da região imediata) tem relação com o tamanho demográfico, mas também com os papéis regionais<sup>221</sup> de Anápolis, haja vista que a cidade atrai fluxos (cotidianos ou não) de seu entorno (incluindo aí os centros mais complexos), o que contribui para a formatação da oferta de cursos pelas IES em atividade nesse centro.

Ainda ao relacionado à Tabela 29, a região imediata de Anápolis concentra 13,08% das IES e 8,94% dos cursos de ensino superior no estado de Goiás. Conforme o levantamento da REGIC (IBGE, 2020), há unidades da federação em que o número de matrículas do interior supera ao das capitais, são os casos do Paraná, Minas Gerais e Santa Catarina. Em Goiás, por sua vez, a maior parte de matrículas está na capital, situada no estrato entre 40 e 60% da concentração da oferta da unidade da federação.

<sup>221</sup> Conforme IBGE (2020, p.98), os deslocamentos para cursar ensino superior colocam Anápolis em uma condição de destaque nacionalmente dada a sua centralidade, 28ª posição no *ranking*.

Goiânia e Brasília, concentram 43 e 73 IES e 585 e 964 cursos de ensino superior, respectivamente. Quanto a Goiânia, o município da capital concentra 33,08% das IES e 35,80% de todos os cursos de ensino superior do estado de Goiás, ou seja, não apenas é representativa em termos absolutos, mas também proporcionalmente. Apesar da superioridade de Brasília em relação a Goiânia, conforme IBGE (2020), os dois centros estão no mesmo estrato de nível de centralidade do ensino superior na modalidade presencial – nível de centralidade 3. Anápolis, por sua vez, está no estrato “4”, um nível inferior ao das capitais.

É inquestionável, nesse sentido, a centralidade que Goiânia e Brasília exercem em relação à oferta de ensino superior, mesmo desconsiderando a oferta realizada pelos municípios das respectivas aglomerações metropolitanas, o que certamente ampliaria a expressividade delas. Apesar de haver essa concentração na oferta das aglomerações metropolitanas próximas, o número de IES e de cursos de ensino superior em Anápolis é significativo e pode ser comparado com o de outras cidades médias inseridas em redes urbanas mono e policêntrica<sup>222</sup>.

Em relação às cidades médias, no item ensino superior da REGIC (IBGE, 2020, p.98, grifo nosso), há a seguinte afirmação: “[...] houve grande modificação no panorama em todo o Território Nacional, dado pelo **espraiamento** de universidades públicas e privadas para além das grandes Capitais e Metrôpoles, abarcando também Cidades médias”. O uso da expressão espraiamento pelo instituto não é suficiente para abarcar todas as dinâmicas do ensino superior no país, porque dá a ideia de que há um único movimento, o do centro para a periferia, ou seja, reforça a relação hierárquica existente entre os centros urbanos de uma dada rede. A expressão invalida, nesse sentido, um movimento que teve mais força, inicialmente, na década de 1970<sup>223</sup> e, mais recentemente, na primeira década dos anos 2000. Tal movimento trata de cidades não-capitais e não-metropolitanas como sede de IES, ou seja, não se trata apenas de um espraiamento de unidades universitárias em direção, principalmente, ao interior,

---

<sup>222</sup> A título de comparação entre cidades citadas neste trabalho, dentre as 30 cidades com centralidade definida especificamente por deslocamentos para cursar ensino superior (IBGE, 2018, p.98), são expressivas a participação de AP de Campina Grande (PB), AP de Maringá (PR), AP de São Carlos (SP) e Anápolis (GO), que ocuparam a 9ª, 10ª, 16ª e 28ª posição, levando em consideração o Índice de Atração Temático (IAT). As duas últimas são exemplos do que se considerou, neste trabalho, como cidades médias inseridas em redes urbanas policêntricas. A citação na REGIC leva em consideração a centralidade delas e não, necessariamente, os números absolutos da oferta de cursos de ensino superior e de IES que se inserem nelas.

<sup>223</sup> Para ilustrar, em Moreno (2013), essa questão já era abordada a respeito de algumas instituições como, por exemplo, Universidade Federal de Uberlândia – UFU (1969), Universidade Estadual de Londrina – UEL (1970) e Universidade Norte do Paraná – UNOPAR (1972). Especificamente em relação à Anápolis, a, hoje, Universidade Evangélica (UniEvangélica) iniciou a oferta de ensino superior em 1961, a Faculdade Católica de Anápolis, em 1995, a Universidade Estadual de Goiás, em 1999, a Faculdade do Instituto Brasil (FIBRA), em 2001, e a Faculdade Metropolitana de Anápolis (FAMA), em 2010 – para citar apenas os casos em que as sedes das IES ficam nessa capital regional.

mas de um movimento que criou condições para a oferta de ensino superior em centros de estratos intermediários da rede urbana<sup>224</sup>.

Conforme observado, esse também foi o caso de Anápolis, que iniciou a oferta de ensino superior no início da década de 1960 e hoje tem 13 IES; a partir delas, oferta 137 cursos de ensino superior, como pode ser visualizado, na sequência, na Tabela 30.

**Tabela 30 – Anápolis/GO: Oferta do ensino superior conforme instituições, vagas e cursos na modalidade presencial (2022)**

Instituições	Quantidade de Cursos	% do total	Vagas	% do total	Média (vagas/cursos)
Faculdade Anhanguera de Anápolis	17	12,41%	3.420	20,74%	201
Faculdade Católica de Anápolis	8	5,84%	990	6,00%	124
Faculdade de Tecnologia Avançada	2	1,46%	120	0,73%	60
Faculdade de Tecnologia Gap <sup>1</sup>	2	1,46%	120	0,73%	60
Faculdade de Tecnologia Senai Roberto Mange	3	2,19%	300	1,82%	100
Faculdade do Instituto Brasil (FIBRA)	11	8,03%	1.400	8,49%	127
Faculdade Evangélica Raízes	1	0,73%	180	1,09%	180
Faculdade ICTQ/PGE <sup>2</sup>	1	0,73%	50	0,30%	50
Faculdade Innovate de Anápolis	2	1,46%	180	1,09%	90
Faculdade Metropolitana de Anápolis (FAMA)	37	27,01%	4.618	28,01%	125
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás (IFG)	5	3,65%	200	1,21%	40
Universidade Estadual de Goiás (UEG)	18	13,14%	850	5,16%	47
Universidade Evangélica de Goiás (UniEvangélica)	30	21,90%	4.060	24,62%	135
Total	137	100%	16.488	100%	120

<sup>1</sup> Grupo de Administração Profissional, <sup>2</sup> Instituto de Ciência, Tecnologia e Qualidade

Fonte: e-MEC, consulta realizada em 15 de dezembro de 2022.

Disponível em <https://emec.mec.gov.br/>

Org.: Autor, 2022.

Entre as instituições, a que apresenta a maior oferta de cursos de ensino superior é a FAMA, com 37 cursos, que se desdobra na maior oferta de quantidade de vagas, 4.618, o que representou 28,01% do total. A segunda instituição que mais oferta cursos é a UniEvangélica, disponibilizando 4.060 vagas (24,62%) para 30 cursos de ensino superior. Juntas, essas duas

<sup>224</sup> O surgimento da oferta de ensino superior em cidades de estratos intermediários na rede urbana tem de ser visto a partir do processo de urbanização brasileira, principalmente, a partir do incremento de atividades produtivas que tornaram esses centros mais dinâmicos economicamente e mais complexos, considerando os papéis urbanos que passaram a exercer e que, conseqüente, levaram a uma complexificação dos perfis socioprofissionais, o que fez com que os trabalhadores passaram a ser atraídos por vagas de emprego nessas cidades.

instituições do segmento privado, participam com 48,91% da oferta de cursos e com 52,63% da quantidade de vagas relativas à oferta do ensino superior em Anápolis. Essa expressividade em relação à quantidade de vagas deve ser relativizada, uma vez que a disponibilidade de vagas não significa a matrícula no curso, principalmente no segmento privado<sup>225</sup>, em que a provisão financeira é necessária para a permanência do estudante no curso, não só com custeio relativo às atividades fins, como também relativo ao pagamento de mensalidades.

A esse respeito, por exemplo, tomando o ano de 2019 como referência (INEP, 2019), foram ofertadas para o curso de Administração 1.771 vagas, em suas 8 apresentações em Anápolis. A oferta de vagas foi/é superdimensionada, quando se relaciona o tamanho demográfico de Anápolis, e mesmo o de sua região imediata. Nesse mesmo ano, a título de comparação, das vagas disponíveis, apenas 378 foram ocupadas por ingressantes, ou seja, 1.393 vagas ficaram ociosas, dado o superdimensionamento da oferta pelas instituições do segmento privado.

A UEG, instituição do segmento público (estadual), tendo em vista a somatória de suas duas unidades em Anápolis, oferta 18 cursos, 13,14% da oferta, o que a posiciona como a 3ª maior oferta de cursos. No entanto, em relação às vagas, as Faculdade Anhanguera de Anápolis (17 cursos e 3.420 vagas), a FIBRA (11 cursos e 1.400 vagas) e a Faculdade Católica de Anápolis (8 cursos e 990 vagas) ofertam quantidade superior à da instituição do segmento público (850 vagas).

A relação entre quantidade de vagas e número de cursos é menor no IFG de Anápolis (40), seguido pela UEG (47), pelo Faculdade ICTQ/PGE e pelas Faculdade de Tecnologia Avançada (60) e Faculdade de Tecnologia Gap (60). Por outro lado, as que apresentam relação maior são Faculdades Anhanguera de Anápolis (201), Faculdade Evangélica Raízes (180), UniEvangélica (135), FIBRA (127) e FAMA (125).

Segundo IBGE (2020, p.102), o curso de Administração é o mais comum no país, nesse sentido, não é de se estranhar que em Anápolis há a oferta de 8 cursos de graduação. Ainda tratando das ofertas mais expressivas em número de curso, Direito (7 apresentações), Ciências Contábeis (6 apresentações), Engenharia Civil (5 apresentações), Farmácia (5 apresentações) e Pedagogia (5 apresentações) são os que mais se repetem na oferta de ensino superior em Anápolis (ver Quadro 10).

---

<sup>225</sup> O que se percebe é uma retração significativa das matrículas em cursos de nível superior, que atingem mais diretamente o segmento privado (com fechamentos de cursos e demissões de professores, por exemplo); contudo, o segmento público também tem tido dificuldade para o preenchimento de vagas por meio dos processos seletivos que dão acesso às instituições.

**Quadro 10 – Anápolis/GO: Quantidade de oferta de cursos de graduação (2022)**

<b>Curso</b>	<b>Número de cursos</b>
Administração	8
Direito	7
Ciências Contábeis	6
Engenharia Civil	5
Farmácia	5
Pedagogia	5
Ciências biológicas	4
Enfermagem	4
Engenharia de Produção	4
Nutrição	4
Agronomia	3
Arquitetura e Urbanismo	3
Biomedicina	3
Engenharia Mecânica	3
Estética e Cosmética	3
Fisioterapia	3
Logística	3
Medicina Veterinária	3
Odontologia	3
Psicologia	3
Design de Interiores	2
Design Gráfico	2
Educação Física	2
Engenharia Elétrica	2
Gestão Comercial	2
Gestão de Recursos Humanos	2
Gestão Financeira	2
Processos Químicos	2
Química	2
Análise e Desenvolvimento de Sistemas	1
Automação Industrial	1
Ciência da Computação	1
Ciências Econômicas	1
Ciências Sociais	1
Comunicação Social – Pub. e Propaganda	1
Construção de Edifícios	1
Engenharia Agrícola	1
Engenharia Ambiental e Sanitária	1
Engenharia Civil da Mobilidade	1
Engenharia de Computação	1
Engenharia de Software	1
Filosofia	1
Física	1
Gastronomia	1
Geografia	1
Gestão Ambiental	1
Gestão da Produção Industrial	1
Gestão Hospitalar	1
Gestão Pública	1
História	1
Jornalismo	1
Letras - Inglês	1
Manutenção de Aeronaves	1
Manutenção Industrial	1

Matemática	1
Medicina	1
Processos Gerenciais	1
Química Industrial	1
Radiologia	1
Relações Internacionais	1
Saneamento Ambiental	1
Segurança no Trabalho	1
Serviço Social	1
Sistemas de Informação	1
Teologia	1
Transporte Terrestre	1
<b>Total Geral</b>	<b>137</b>

Fonte: e-MEC, consulta realizada em 15 de dezembro de 2022.

Disponível em <https://emec.mec.gov.br/>

Org.: Autor, 2022.

Santos e Silveira (2011 [2001], p. 281) estudam os papéis das cidades médias e ponderam que, à medida que elas suprem demandas do setor produtivo, especificamente das atividades agrícolas, “[...] a atividade urbana acaba sendo claramente especializada, graças às suas relações próximas e necessárias com a produção regional”. Os autores, ao tratarem, também, da produção regional, asseveram que ela “[...] encontra na cidade próxima muitas respostas às suas exigências em ciência, técnica e informação, incluindo uma demanda importante de bens e serviços técnicos e científicos”.

Dessa forma, mesmo que em Anápolis não se verifique produção agrícola expressiva, ainda assim há oferta de cursos de nível superior ligados às atividades no campo como, por exemplo, Agronomia, Medicina Veterinária e Engenharia Agrícola, uma vez que há demandas por esses cursos não só locais, como também regionais – questão que pode ser observada dado o perfil produtivo dos municípios que compõem a região imediata de Anápolis.

A especialização, no caso dessa capital regional, está ligada às atividades do secundário e à logística, nesse sentido, a oferta de cursos de nível superior que dialogam mais diretamente com essas atividades econômicas são os seguintes: Farmácia (5 cursos), Engenharia da Produção (4 cursos), Biomedicina (3 cursos), Logística (3 cursos), Química (2 cursos), Automação Industrial (1 curso), Gestão da Produção Industrial (1 curso), Manutenção Industrial (1 curso), Química Industrial (1 curso) e Transporte Terrestre (1 curso).

A UEG, por exemplo, tem convênios com entidades privadas, com destaque para o firmado com a CAO A Cherry, para desenvolvimento de moléculas com vistas a aumentar a

eficiência energética dos combustíveis em até 20%, segundo o divulgado em portal<sup>226</sup> da instituição de ensino.

A demanda do setor produtivo por qualificação de mão de obra não é uma questão recente no município que, desde a década de 1950, tem uma unidade do SENAI<sup>227</sup>, o então Centro de Formação Profissional de Anápolis, hoje Faculdade de Tecnologia SENAI Roberto Mange. Esta é a primeira escola técnica fora do eixo Rio-São Paulo e, desde então, tem contribuído com a qualificação profissional de trabalhadores, inclusive, dos que não estão diretamente ligados à indústria. Além dessa instituição, há outras, por exemplo, do setor privado que oferecem cursos mais direcionados ao perfil das atividades econômicas do município, como é o caso da FIBRA e da Faculdade ICTQ.

São relevantes, ainda, os cursos na área da construção civil, mais especificamente os ligados às engenharias (9 habilitações e oferta de 19 cursos); os cursos na área de gestão (7 habilitações e 9 cursos), ligada ou ao setor público ou ao setor privado; e cursos na área da saúde como, por exemplo, Enfermagem (4 cursos), Nutrição (4 cursos), Fisioterapia (3 cursos), Odontologia (3 cursos), Psicologia (3 cursos), Medicina (1 curso) e Radiologia (1 curso).

Em relação à pesquisa e pós-graduação, dos 17 programas de pós-graduação *stricto sensu* da UEG, 9 são ofertados nas unidades acadêmicas dessa instituição em Anápolis. A UniEvangélica, instituição do segmento privado, também oferta ensino de pós-graduação *stricto sensu* a partir de seus 4 programas de pós-graduação, como pode ser observado no Quadro 11, a seguir.

---

<sup>226</sup>

Disponível em [https://www.ueg.br/noticia/55644\\_governo\\_de\\_goias\\_amplia\\_apoio\\_a\\_projetos\\_de\\_pesquisa\\_da\\_ueg](https://www.ueg.br/noticia/55644_governo_de_goias_amplia_apoio_a_projetos_de_pesquisa_da_ueg). Acesso em 20 de janeiro de 2023.

<sup>227</sup>A Escola de Anápolis foi criada em 9 de março de 1952. Informações disponível em: [https://senai.goias.com.br/repositoriosites/repositorio/senai//editor/Image///faculdades/fatec\\_rm/Institucional/historico\\_fatec\\_rm.pdf](https://senai.goias.com.br/repositoriosites/repositorio/senai//editor/Image///faculdades/fatec_rm/Institucional/historico_fatec_rm.pdf). Acesso em 04 de janeiro de 2023.

**Quadro 11 – Programas de Pós-Graduação stricto sensu das IES de Anápolis (2022)**

IES	Programa	Nível/Tipo
UEG	Ciências Aplicadas a Produtos para Saúde	Mestrado Acadêmico
	Ciências Moleculares	Mestrado Acadêmico
	Educação, Linguagem e Tecnologia	Mestrado Acadêmico
	Engenharia Agrícola	Mestrado Acadêmico
	Ensino de Ciências	Mestrado Profissional
	Recursos Naturais do Cerrado	Mestrado e Doutorado Acadêmicos
	Territórios e Expressões Culturais no Cerrado	Mestrado Acadêmico
	Gestão, Educação e Tecnologias <sup>228</sup>	Mestrado Acadêmico
UniEvangélica	Química	Doutorado
	Ciências Farmacêuticas	Mestrado Profissional
	Odontologia	Mestrado Acadêmico
	Sociedade, Tecnologia e Meio Ambiente	Mestrado e Doutorado Acadêmicos
	Movimento Humano e Reabilitação	Mestrado e Doutorado Acadêmico

Levantamento realizado no sítio eletrônicos das IES em 06 de janeiro de 2023.

Disponível em <https://www4.unievangelica.edu.br/ppg> e [https://www.ueg.br/conteudo/15559\\_pos\\_graduacao](https://www.ueg.br/conteudo/15559_pos_graduacao)  
Org.: Autor, 2023.

Além da oferta de ensino superior em Anápolis ser quantitativamente mais expressiva, a diversidade (relativamente às áreas do conhecimento dos cursos) e a complexidade (pós-graduação) sinalizam para questões de ordem qualitativa, que ampliam a diferenciação de Anápolis regionalmente, apesar de, conforme o asseverado por Calixto (2017), essa condição se assegurar em vista das demandas dos centros menos complexos, cujas relações são as de contiguidade.

### 5.3 A atividade comercial varejista

Enquanto a atividade comercial atacadista esteve ligada à consolidação dos papéis regionais de Anápolis, o comércio varejista, desde o século XX, mostrou-se mais importante em Goiânia. Isso porque, não só esse centro urbano, mas também os maiores e mais complexos foram, dada a lógica espacial hegemônica no século XX, privilegiados como lugares de atuação de grandes grupos econômicos – nacionais ou internacionais. Contudo, mais recentemente, Sposito (2009), por exemplo, afirma que há uma tendência de crescimento da concentração<sup>229</sup> de capitais no setor de comércio e serviços. E isso tem levado à mudança dos papéis de centros urbanos no sistema urbano brasileiro, considerando que empresas que

<sup>228</sup> O Programa de Pós-Graduação em Gestão, Educação e Tecnologias tem oferta compartilhada entre uma unidade de Anápolis e outra de Luziânia.

<sup>229</sup> Em Sposito e Sposito (2012) o autor e a autora analisam não apenas a concentração, mas também a centralidade de capitais em torno do setor de comércio e serviços.

antes se inseriam apenas em grandes cidades e regiões metropolitanas, estão expandindo a área sobre a qual atuam. Para a autora:

Ao contrário da atividade de produção industrial, em que a centralização de capitais pode ou não gerar concentração territorial da produção, no caso do setor comercial e de serviços, a centralização de capitais nas mãos de um menor número de grupos econômicos, precisa da *ampliação da base territorial do consumo*, ou seja, maior número de pontos de venda. (SPOSITO, 2009, p.57-8).

Essa ampliação da base territorial implicou a ida de empresas para cidades que pertencem a outros estratos da rede urbana, que não apenas os ocupados pelas metrópoles. As cidades médias, objeto mais direto ligado a esta tese, foram espaços privilegiados, principalmente, porque esses centros urbanos são, segundo Santos e Silveira (2011 [2001]), encruzilhada de verticalidades e horizontalidades ou, ainda, “cidades em globalização”, como denominou Sposito (2009), para quem o consumo tem papel preponderante na internacionalização da economia.

Pensando, portanto, na ampliação da base territorial de atuação de grupos econômicos e na importância que o consumo passa a ter na definição dos papéis regionais das cidades médias, nesta seção, a escolha analítica será alicerçada a partir da abordagem da presença de empresas do ramo de varejo que atuam em múltiplas escalas – de capital nacional ou estrangeiro.

Torna-se oportuno iniciar a análise tendo em vista a presença de *shopping centers* em Anápolis, considerando que esses empreendimentos mantêm fluxos não só a partir da escala da cidade, mas também a partir da região, uma vez que, dada a diferenciação dos produtos e serviços que são comercializados nesses estabelecimentos, atraem pessoas de outros municípios que compõem os fluxos regionais ou, ainda, as *horizontalidades* (SANTOS, 2012 [1996]).

Conforme a Associação Brasileira de Shopping Centers (ABRASCE), em Goiás, estão em operação 33 *shopping centers*, o que posiciona essa unidade da federação como a 6ª mais expressiva em relação ao número de *shopping centers*. Em Anápolis, operam dois deles. Veja-se o Quadro 12 a seguir.

**Quadro 12 - Anápolis/GO: caracterização dos shopping centers (2022)**

<b>Informações</b>	<b>Brasil Park Shopping (BPS)</b>	<b>AnaShopping</b>
Localização	Centro	Vila Santa Izabel (área Norte)
Inauguração	Novembro de 2008	Junho de 1995
Área total do terreno	30.749,59 m <sup>2</sup>	50.000 m <sup>2</sup>
Área total construída	42.411 m <sup>2</sup>	35.069 m <sup>2</sup>
Área Bruta Locável (ABL)	21.621,31 m <sup>2</sup>	29.547 m <sup>2</sup>
Vagas de estacionamento	695	823
Salas de Cinema	5	4
Lojas Âncoras	4	4
Total de lojas	130	84
Pisos de Lojas	3	2
Empreendedores	Orca Construtora e Incorporadora (Aparecida de Goiânia) e Terral Shopping Centers (Goiânia – atuação em SP, RJ, GO e DF)	AutoRio (Anápolis)
Administração	Terral Shopping Centers (Goiânia)	Partner Corporate (Goiânia)
Perfil do usuário	Classe A: 10% Classe B: 69% Classe C: 21%	Classe B: 30% Classe C: 50% Classe D: 20%

Fonte: ABRASCE. Disponível em <https://abrasce.com.br/shopping/brasil-park-shopping/> e <https://abrasce.com.br/shopping/anashopping/>. Acesso em 10 de outubro de 2022.  
Org.: Autor, 2022.

O Anashopping, o primeiro a ser implantado na cidade, em junho de 1995, atualmente, tem um perfil de usuário associado aos segmentos populares<sup>230</sup>, como a própria ABRASCE indicou; também, tendo em vista que, em seu espaço, funcionam uma unidade do *Rápido* e do *Vapt Vupt*, centrais de alguns dos serviços públicos ligados, respectivamente, ao município de Anápolis e ao estado de Goiás, há um reforço do fluxo de todo e qualquer cidadão no estabelecimento, não apenas dos consumidores pretendidos.

O Brasil Park Shopping (BPS) é administrado pela Terral Shopping Centers<sup>231</sup>, que tem sede em Goiânia e, conforme seu sítio eletrônico, atua há mais de 20 anos no mercado, com 11 empreendimentos localizados em Goiás (capital e interior), Distrito Federal, São Paulo e Rio de Janeiro. Esse *shopping center* também tem um apelo maior ao perfil popular,

<sup>230</sup> Aqui não se está problematizando, ou mesmo reforçando, o uso da classificação adotada pela associação, que deixa vaga como são compostos os intervalos de renda, se é que esse é o elemento definidor da classificação. Como parâmetro para a pesquisa, a Fundação Getúlio Vargas, em 2014, adotou a seguinte classificação: Classe E (0 a R\$ 1.254), Classe D (de R\$ 1.255 a R\$ 2.004), Classe C (de R\$ 2.005 a R\$ 8.640), Classe B (de R\$ 8.641 a R\$ 11.261) e Classe A (a partir de R\$11.262). Ainda conforme a fundação, “As classes econômicas são definidas a partir dos rendimentos familiares per capita e estão expressos em preços (R\$) de janeiro de 2014”. A desatualização da classificação, nesse sentido, pode ser um empecilho à leitura dessas classes em dias atuais, considerando a inflação que tem corroído o poder de compra da classe trabalhadora. Disponível em <https://cps.fgv.br/qual-faixa-de-renda-familiar-das-classes>. Acesso em 22 de dezembro de 2022.

<sup>231</sup> Essa empresa pertence ao grupo Terral que “[...] possui 35 anos de atuação no mercado nacional, contando com empresas nas áreas de shopping centers, construção civil, infraestrutura, conservação asfáltica, incorporação e energia”. Disponível em <https://www.terralincorporadora.com.br/sobre-nos>. Acesso em 19 de dezembro de 2022.

mas, conforme a ABRASCE, recebe parcela da população que pertence a estratos de maior poder aquisitivo, como demonstra o Quadro 12.

Durante entrevista<sup>232</sup> realizada com o Sr. Mauri Vieira Alves Junior, Comercial de Lojas da Terral Shopping, no BPS, houve o reforço dessa característica relacionada ao público B/C, já que, segundo ele, o *shopping center* apenas é “conveniente” para o público A, ou seja, mesmo que não direcionado a esse público, não o exclui. Conforme o Sr. Mauri Junior:

[Mauri Junior] O público A em Anápolis, ele não é atendido aqui [...]. A gente costuma dizer que nós somos convenientes para o público A, né? O público A de Anápolis, ele é bem restrito, ele é um público bem pequeno, então a gente, nós não temos um shopping voltado para esse público [...]. Então o nosso shopping, a estrutura do shopping, tudo, a forma como que o shopping ele está hoje para a cidade, ele não está para atender o público A, ele está para ser conveniente para esse público. Então, conveniência é atender ele num presente que ele precisa dar, em alguma coisa que ele precisa fazer de última hora, onde ele não vai buscar os grandes centros, porque esse público naturalmente eles buscam outros grandes centros, são públicos que geralmente não consomem na sua localidade, até por uma série de questões, por questão de exclusividade, por questão de segurança, se a gente poderia pontuar que vários aspectos que fazem com que esse público naturalmente saia [de Anápolis para consumir em outros locais] [...].

Um dos indicativos para que esses empreendimentos tenham lojas com produtos orientados, preferencialmente, para os segmentos considerados de médio e baixo poder aquisitivo é a proximidade com as aglomerações metropolitanas. Decorre também dessa proximidade, as relações de “subordinação” estabelecidas no ramo varejista, que criam dificuldades para a implantação de empresas e para a sustentabilidade de negócios, cujos produtos são orientados para consumo dos segmentos de maior poder aquisitivo. Segmentos que, potencialmente, têm maior mobilidade e, portanto, facilidade para consumir em centros mais dinâmicos que disponibilizam maior oferta de produtos e serviços<sup>233</sup>.

Essa característica tende a ser diferente para cidades médias, inseridas em redes urbanas monocêntricas, haja vista que o relativo maior distanciamento de centros mais complexos amplia as condições, no centro regional, de implantação de empresas que atuam de forma ampla no território (nacional ou global); em decorrência disso, essas empresas têm condições de atrair um público consumidor de uma área mais ampla. Tal característica é observada por Mauri Junior que, ao ser questionado se haveria, para o funcionamento do BPS,

<sup>232</sup> Entrevista realizada no dia 20 de dezembro de 2022, em Anápolis, no Brasil Park Shopping. O arquivo de áudio da entrevista, bem como a sua transcrição, podem ser acessados pelo endereço que consta nas referências bibliográficas do trabalho.

<sup>233</sup> O consumo em centros maiores e mais complexos não pode ser visto apartado das representações que essa prática implica, haja vista que, pra além de suprir a demanda por um produto ou serviço, elementos simbólicos de distinção social participam do ato de consumir fora do local onde se reside.

desvantagens na proximidade de Anápolis com as duas aglomerações metropolitanas, assim responde:

[Mauri Júnior] isso é muito relativo. Eu acredito que ele tanto beneficia quanto ele atrapalha. Depende muito de como a gente olha isso. Não existe uma resposta que eu possa te dar como definitiva disso. Eu te dei um exemplo de possibilidades que fazem com que essa proximidade seja benéfica para a gente [o entrevistado se referia a uma resposta anterior dada por ele de como a proximidade entre Anápolis e Brasília e entre Anápolis e Goiânia beneficiava o BPS ao receber empresas que já operavam nas capitais e, em decorrência da proximidade, decidiam por operar também em Anápolis]. Mas [...] se a cidade de Anápolis estivesse mais distante das capitais, ela pudesse ter um consumo maior de alguns produtos e serviços que acabam tendo uma maior oferta em Goiânia e Brasília. Vou te dar um exemplo disso que é Rio Verde [...]. Rio Verde, como é uma cidade também que se desenvolveu muito economicamente, mas ela está distante da cidade de Goiânia, em uma distância considerável, de mais de 200 quilômetros, ela acaba represando [...] consumos de marcas que são mais desejadas pelas pessoas, são marcas que têm um valor agregado maior e tudo. Então o consumo nessas cidades acaba sendo um pouco maior. Mas em consequência disso também, é muito mais difícil você levar um operador para Rio Verde<sup>234</sup>, porque por causa dessa distância, por exemplo, a pessoa que operacionaliza uma rede de lojas, geralmente eles não buscam operacionalizar algo que esteja a mais de 150 quilômetros dela, porque logisticamente fica muito ruim. Então Rio Verde acaba sofrendo com isso. Mas quando a gente olha para a cidade de Anápolis, essa proximidade, ela acaba sendo natural esse desenvolvimento em parceria com esses grandes centros.

[...]

Então essa proximidade com Goiânia, com os grandes centros, ela tanto nos beneficia quanto também nos atrapalha.

[...]

A gente vai ter perdas e a gente vai ter ganhos [...].

A presença de franquias, nacionais ou internacionais, sobretudo no BPS, mas também na cidade de Anápolis, de uma forma geral, demonstra que, mesmo com a coerção da oferta de produtos e serviços pelas metrópoles, muito mais ampla e qualitativamente diversificada, ainda assim tem havido condições de empresas se inserirem na capital regional e, considerando o consumo local e regional, darem manutenção a seu funcionamento.

Ainda no que se refere aos *shopping centers*, excluindo Goiânia e Brasília, Anápolis é a única cidade em que há salas de cinema com exploração comercial<sup>235</sup> regionalmente. Isso implica dizer que, para as pessoas da região imediata terem acesso a esse tipo de lazer, têm que se deslocar para um desses centros. A condição diferenciada de Anápolis regionalmente é

<sup>234</sup> Vale ressaltar que o único *shopping center* da cidade de Rio verde, o Buriti Shopping, também é administrado pela Terral, empresa onde o entrevistado é trabalhador.

<sup>235</sup> A existência de salas de cinema com exploração comercial em Anápolis não implica dizer que não existam cinemas na região imediata. Em Pirenópolis, por exemplo, cidade que tem seu núcleo histórico tombado, preserva um cinema que tem atividades e sedia eventos, o Cine Pirineus.

geradora de fluxos em direção a esse centro, não só em razão da atividade citada como exemplo, pois, conforme o afirmado pelo Sr. Mauri, há a presença de consumidores de cidades do entorno de Anápolis no BPS. Quando perguntado a respeito dos lugares mais comuns de origem, ele disse que

[...] todas essas cidades que estão aqui vizinhas, por exemplo, Abadiânia [de Goiás], Pirenópolis, Jaraguá, tem muita recorrência. Aí você vai ter aqui Ouro Verde [de Goiás], Campo Limpo [de Goiás], que também consomem muito em Anápolis, então são todas cidades vizinhas [...], mas que consomem muito aqui. Então isso é muito importante, o entorno, ele se faz muito participativo aqui no BPS, isso é muito bom.

Esses centros citados pelo senhor Mauri compõem a área de influência de Anápolis que têm suas demandas por produtos e serviços, ausentes nas cidades locais, supridas na capital regional – condição também explorada na entrevista com as servidoras públicas estaduais da área da saúde, Sandra e Amanda. Essa relação pensada para Anápolis, a partir dos fluxos de centros menos complexos, caracteriza uma interação que comumente é analisada nos estudos das cidades médias e, aqui, abordada, considerando análises de Sobarzo (2009) e de Calixto (2017). No entanto, também há de se considerar fluxos do centro regional para centros maiores e mais complexos, questão ainda pouco explorada nos estudos sobre cidades média, considerando que as relações mais imbricadas entre esses centros, nesses recortes de níveis de hierarquia, aparecem no sistema urbano como uma particularidade de situações geográficas semelhantes, a de Anápolis e as verificadas, também neste trabalho, a partir de São Carlos/SP e de Itajaí/SC.

No caso de Anápolis, pela proximidade, em especial com Goiânia, esse deslocamento e efetivação do consumo, mencionado anteriormente, é relativo, uma vez que não está dado para todos os estratos de renda, mas se concentra no estrato de renda mais elevado, como os próprios *shopping centers* da cidade indicam – a demanda dessa parcela é atendida em outros centros, amiúde, mais complexos. Por outro lado, um facilitador do deslocamento de pessoas entre as cidades é a existência de transporte coletivo, semiurbano, popularmente denominado de “amarelinho”, que liga as duas cidades com um número expressivo de horários ao preço de R\$10 por trajeto, conforme demonstrado no Quadro 9. Essa possibilidade amplia o fluxo de pessoas entre tais cidades; no entanto, não o suficiente para formar um arranjo populacional. Esse olhar para os fluxos da cidade média (e dos centros urbanos menos complexos articulados por ela) para um centro de maior importância é bem particular da situação geográfica de centros regionais que se inserem em redes urbanas policêntricas.

Em relação a Brasília, as possibilidades de transporte não são equiparáveis às verificadas em Goiânia, em razão da quantidade de horários, da distância maior e do preço das passagens, que são mais elevados, levando-se em conta que não há opções de ônibus semiurbanos que fazem o trajeto. Com isso a quantidade de pessoas e a diversidade de público que realizam os fluxos diminui consideravelmente entre essas cidades. Situação que reforça a premissa de que, potencialmente, os segmentos de maior poder aquisitivo, pelo uso do automóvel particular, têm maiores chances de realizar esses deslocamentos para o consumo.

Ainda sobre a proximidade de Anápolis com as aglomerações metropolitanas, o Sr. Mauri Junior aponta o seguinte:

Há cinco anos atrás, quando eu entrei na Terral, eu também tinha muito essa percepção [...] de que o anapolino sempre vai consumir em Goiânia. E aí quando você chega em Goiânia, você descobre que lá eles têm o mesmo pensamento, porque o goiano [...] que tem muito dinheiro, talvez para aquela região, ele acaba indo consumir em São Paulo. Eu imagino que São Paulo também aconteça da mesma forma. Esse público muito qualificado acaba consumindo fora até do país. Então, eu entendo como cíclico esse caminho que a sociedade toma. Ela evolui e evoluindo ela começa a expandir o seu gosto, o seu consumo para grandes centros, para lugares onde têm uma oferta maior de produtos e de serviços. Então quando você olha hoje Anápolis, Anápolis tem se desenvolvido muito, melhorando cada dia mais a qualidade dos produtos, a qualidade das lojas, a qualidade até do que está fora do shopping. Quando você olha, por exemplo, a parte gastronômica da cidade é algo que se desenvolveu muito e muito desse desenvolvimento ele está também relacionado a essa proximidade dos grandes centros. Porque se Anápolis não estivesse tão próximo, talvez *a gente não tivesse um olhar tão crítico* para essa gastronomia que hoje quando você olha... Se a gente olhar a cidade de 5 anos para cá, hoje Anápolis se tornou talvez uma referência na área gastronômica. Cinco anos atrás lugares de alta gastronomia você contava nos dedos, ali tinha dois, três lugares que você poderia ter como referência. Hoje Anápolis tem mais de 15 operações muito qualificadas de alta gastronomia que você possa consumir em Anápolis. (destaque nosso).

Ao que parece, pela fala do entrevistado, há uma representação ao mesmo tempo frequente e negativa que recai sobre Anápolis, quando essa cidade é comparada, especialmente, com a capital estadual. Tal ideia, quando centrada, de forma objetiva, no tamanho demográfico e na oferta de produtos e serviços, é plausível, dada a complexidade própria da aglomeração metropolitana, incomparavelmente superior à da presente no/do centro regional. Quando o entrevistado chama a atenção para o olhar crítico do anapolino, faz referência a essa comparação entre os centros, a qual se marca por uma certa exigência de qualidade de [produtos e] serviços que, para ele, é fruto da proximidade entre esses centros. Isso fomenta a comparação e retroalimenta a percepção de que Anápolis é menos complexa. Nesse sentido, o que se coloca para esta tese é o interesse maior pela comparação com outros

centros que desempenham papéis de intermediação na rede urbana do que, necessariamente, com as metrópoles, cuja complexidade foi tratada ao longo do trabalho.

Por esses aspectos, com vistas a se averiguar como Anápolis tem se articulado a centros que integram diversas redes urbanas, a proposta analítica parte da leitura do consumo e, para tal, o setor comercial varejista foi privilegiado, em especial, a presença de empresas do segmento alimentício, do segmento de moda, vestuário e de calçados e os hiper e supermercados.

De acordo com o Quadro 13, na sequência, foi posteriormente aos anos de 2000, que, por exemplo, redes de capital internacional de hiper e supermercados se instalaram na cidade. Inicialmente, o grupo Carrefour, em parceria com a Orca Construtora e Incorporadora, foi o responsável pela implantação do BPS que, em uma de suas lojas âncoras, recebeu o Hipermercado Carrefour.

Em 2015, na proximidade imediata do BPS, implantou-se uma unidade do Bretas Supermercado, empresa de capital estrangeiro (chileno) que, no Brasil, tem sua sede em Goiânia. Além desses, há uma unidade do Atacadão e do Assaí Atacadista. O primeiro, implantado em 2015, integra o grupo Carrefour e tem sede em São Paulo/SP; o segundo, implantado em 2019, integra o grupo Casino (capital francês), cuja sede no Brasil também se localiza em São Paulo/SP. Apesar dos nome das empresas fazerem referência ao comércio atacadista, elas funcionam também com vendas no formato varejo, por isso foram consideradas nesta seção.

**Quadro 13 - Anápolis/GO: Hiper e supermercados (2023)**

<b>Grupo</b>	<b>Loja</b>	<b>Origem do Capital</b>	<b>Inauguração</b>	<b>Localização</b>
Carrefour	Hipermercado Carrefour	França/São Paulo (Brasil)	2008	BPS
	Atacadão		2015	BR 060, St. Tropical
Casino	Assai	França/São Paulo (Brasil)	2019	Av. Universitária, Jardim Bandeirante
Pérola	Pérola Supermercado	Anápolis	2010	Calixtópolis e Bairro de Lourdes
Rio Vermelho	Rio Vermelho Supermercado	Anápolis	198?	Jundiá
	Rio Vermelho Atacadista		-	Maracanã
Cencosud	Bretas Supermercado	Chile/Goiânia (Brasil)	2015	Cidade Jardim
Supermercado Atende Mais	Supermercado Atende Mais	Anápolis	2007	Vila Industrial e Jardim Gonçalves
Rede de Supermercados Floresta	Floresta Supermercados	Anápolis	1992	Centro principal, Maracanã, Jardim Brasília
Super Vi	Supervi Supermercados	Goiânia	-	Centro principal, Vila Jaiara, Vila Sta. Maria de Nazareth, Vila São Jorge, Jardim Goiano, Jardim América, JK Nova Capital
	Super Vi Atacado		-	Jardim Alexandrina
	Hiper Vip Supermercado		-	Anashopping

Fonte: Sítio eletrônico das empresas.

Org.: Autor, 2023.

Essas lojas, pelos preços praticados, pela diversidade/variedade de produtos e possibilidades do crédito, redefinem as práticas de consumo, que vão desde a escala da cidade até a região, impondo às empresas locais, para as que têm condições de aderir à lógica da competitividade, a adequação às normas desses agentes que atuam em diferentes escalas geográficas.

Ainda, conforme observado no Quadro 13, as empresas ligadas ao comércio atacadista, atividade econômica que contribuiu para a formatação dos papéis regionais de Anápolis, diversificaram as atividades e passaram a atender, também, o comércio varejista. É o caso, por exemplo, do grupo Pérola e do grupo Rio Vermelho, este com uma diferença – tem uma loja que funciona no formato atacarejo.

O Quadro 14, a seguir, mostra, por sua vez, unidades de lojas que integram grupos comerciais ligados ao varejo e que se inserem em Anápolis (quando oportuno, será utilizado o *ranking* elaborado pela *Revista Exame* das Melhores e Maiores empresas do ano de 2022 para demonstrar a expressividade da atuação delas).

**Quadro 14 - Anápolis/GO: rede de lojas de departamento, móveis, eletrônicos e eletrodomésticos (2023)**

Rede	Origem do capital	Quantidade de lojas	Localização
Lojas Americanas <sup>236</sup>	Rio de Janeiro, RJ	4	Centro principal, BPS e Anashopping e Vila Jaiara
Magazine Luiza	Franca, SP	3	Centro principal (2) e Vila Jaiara
Novo Mundo	Goiânia, GO	3	Centro principal (2) e Vila Jaiara
Casas Bahia	São Caetano do Sul, SP	2	Centro principal e Vila Jaiara
Fujioka	Goiânia, GO	2	Centro principal
Kalunga	São Paulo, SP	1	BPS
Eletrosom	-	1	Centro principal e Vila Jaiara
Pontofrio	São Paulo, SP	1	Centro principal
Lojas Havan	Brusque, SC	1	Jardim Eldorado
Pernambucanas	São Paulo, SP	1	Centro principal
MMartan	São Paulo, SP	1	BPS
iPlace	Dois Irmãos, RS	1	BPS
Samsung	Suwon, Coreia do Sul / São Paulo	1	BPS

Fonte: Sítios eletrônicos das lojas e <https://brasilparkshopping.com.br/>  
Acesso em 06 de janeiro de 2023.  
Org.: Autor, 2023.

A primeira empresa, a Lojas Americanas, com sede no Rio de Janeiro, tem 4 unidades na cidade e ficou posicionada na 38<sup>a</sup> entre as maiores empresas brasileiras. Aparecem também no ranking realizado pela revista, com 3 unidades cada uma delas, a Magazine Luiza, posicionada na 26<sup>a</sup> posição do *ranking*, e a Novo Mundo, empresa de capital regional, que não teve registro no referido *ranking*.

As lojas iPlace e Samsung têm caráter diferenciado, sobretudo, porque ambas disputam mercado na área de tecnologia, em especial, de *smartphones* que se tornou item muito comum entre as pessoas, dado o nível de conectividade com a rede mundial de computadores e com as redes sociais. A iPlace, que revende produtos da prestigiada empresa

<sup>236</sup> Esse grupo adquiriu, em 2021, 70% do grupo Uni.co, que tem como subsidiárias as marcas Puket, Imaginarium, MinD e Lovebrands. Dentre essas, opera em Anápolis uma unidade da Imaginarium.

Apple, com sede na Califórnia (EUA), é de propriedade do grupo Herval<sup>237</sup>, sediado no município de Dois Irmãos, Região Metropolitana de Porto Alegre, assim descreve a sua subsidiária: “A iPlace é a maior Apple Premium Reseller do Brasil onde você encontra toda a linha de produtos e novidades do mundo Apple e, também, acessórios para fotografia, música e saúde”. A Samsung, por sua vez, é uma empresa Sul-Coreana, que tem a sede da América Latina na cidade de São Paulo e duas unidades produtivas no Brasil, uma em Campinas/SP e outra na Zona Franca de Manaus/AM.

As Casas Bahia e a Fujioka<sup>238</sup> operam cada uma a partir de 2 unidades em Anápolis, a primeira pertence ao grupo Via<sup>239</sup>, que ocupou a 29ª posição no *ranking*. A loja, que funciona na Vila Jaiara, atua como um centro de distribuição e se insere em um bairro que, pela centralidade que desempenha, é um sub-centro regional em Anápolis, nos termos dados por Corrêa (1995 [1989]).

As demais empresas elencadas no Quadro 14 funcionam a partir de uma única loja, dentre elas destacam-se a Lojas Havan e a Kalunga, que ocuparam, respectivamente, as posições 79ª e 270ª no ranking da revista Exame. A Fujioka, Eletrosom e Novo Mundo são empresas do comércio varejista, com atuação regionalizada, embora não restrita ao estado de Goiás. Em relação às anteriores, a área de atuação dessas empresas é mais restrita.

No Quadro 15, são elencadas as empresas, franqueadas ou não, ligadas ao segmento de alimentação, as quais também contribuem para que Anápolis assuma condição diferenciada regionalmente na oferta de produtos.

A empresa com maior número de lojas é a Subway, atua em Anápolis a partir de 5 unidades; tem sede nos EUA e é de capital fechado. A Doce Paladar, empresa de capital local, também atua em Anápolis, a partir de 5 lojas, seu diferencial é a expansão dos negócios para a RMG.

Mesmo que com expressividade numérica diferentes, as empresas Burger King (3 lojas), McDonald's (1 loja), Dunkin' Donuts (1 loja), Pizza Hut (1 loja), Havanna (1 loja), Domino's Pizza (1 loja) e Sorvetes Nestlé<sup>240</sup> (1 loja) dão intensidade à internacionalização da

---

<sup>237</sup> Disponível em <https://www.herval.com.br/marca/iplace/>. Acesso em 06 de janeiro de 2023.

<sup>238</sup> Não há referência à Fujioka no *ranking*.

<sup>239</sup> O grupo Via, ou Via Varejo S.A., é uma empresa de capital aberto, que tem como subsidiárias Casas Bahia, Pontofrio, banQi, Bartira, Asap Log, I9XP e Extra.com. Nesse sentido, em relação a esse grupo, operam, em Anápolis, duas empresas subsidiárias, as Casas Bahia e a Pontofrio.

<sup>240</sup> Conforme o sítio eletrônico da empresa, os Sorvetes Nestlé são produzidos, distribuídos e comercializados pela Froneri Brasil. A Froneri, por sua vez, é de capital estrangeiro (Reino Unido), tem uma unidade fabril em Jacarepaguá no Rio de Janeiro, “[...] foi criada a partir de uma joint venture realizada entre a Nestlé e a R&R, empresa líder em sorvetes sediada no Reino Unido, em outubro de 2016”. Disponível em <https://www.froneri.com.br/faq/>. Acesso em 06 de janeiro de 2023.

economia em Anápolis. Apesar de elas terem suas sedes em outros países, a maior parte em outros continentes, optaram, no que diz respeito a suas lógicas e estratégias espaciais, por explorar o mercado em Anápolis. No segmento alimentação há dificuldade para empresas brasileiras se inserirem internacionalmente, ou seja, fazendo o vetor oposto ao das citadas. A atuação das franquias nacionais desse segmento, nesse sentido, no que se refere ao território, tem abrangência mais restrita.

**Quadro 15 - Anápolis/GO: Rede de empresas (franquias ou não) ligadas ao segmento de alimentação (2023)**

<b>Franquias</b>	<b>Origem do capital</b>	<b>Quantidade de lojas</b>	<b>Localização</b>
Subway	Milford, Connecticut, EUA	5	Jundiaí, Cidade Jardim, Vila Santa Isabel, Vila Jaiara, BPS e Anashopping
Doce Paladar	Anápolis, GO	5	BPS, Lojas Havan, Jardim Eldorado, 2 lojas no Centro principal
Burger King	Miami, Flórida, EUA	3	Jundiaí, BPS e Anashopping
Giraffas	Brasília, DF	3	Jundiaí, BPS e Anashopping
Bob's	Rio de Janeiro, RJ	2	BPS e Anashopping
Mini Kalzone	Florianópolis, SC	2	BPS e Anashopping
McDonald's	Chicago, Illinois, EUA	1	Andracel Center,
Dunkin' Donuts	Canton, Massachusetts, EUA	1	BPS
Pizza Hut	Plano, Texas, EUA	1	BPS
American Cookies	Brasília, DF	1	BPS
Havana	Mar del Plata, Argentina	1	BPS
Coco Bambu	-	1	Jundiaí
Milky Moo	Goiânia, GO	1	BPS
BubbleMix	Curitiba, PR	1	BPS
PopCorn Gourmet	Goiânia, GO	1	BPS
Domino's Pizza	Ann Arbor, Michigan, EUA	1	Jundiaí
Divino Fogão	São Paulo, SP	1	BPS
Fon Pin	Goiânia, GO	1	BPS
Grietto	Indaiatuba, SP	1	BPS
Sorvetes Nestlé	Vevey, Vaud, Suíça	1	BPS
QG Jeitinho Caseiro	Goiânia, GO	1	BPS
Café S/A	Goiânia, GO	1	Jundiaí
Kopenhagen	Extrema, MG	1	Jundiaí

Fonte: Sítios eletrônicos das lojas e <https://brasilparkshopping.com.br/>  
 Acesso em 06 de janeiro de 2023.  
 Org.: Autor, 2023.

Ainda a respeito de empresas desse segmento, vale destacar que a maior parte delas se insere, exclusivamente, no BPS, diferenciando esse empreendimento e sua localização na cidade de Anápolis. Fogem a esse padrão: a Burger King que, por ter 3 lojas na cidade, diversificou sua inserção, ao se implantar no bairro Jundiaí e no Anashopping; a McDonalds,

que, embora tenha sido implantada em um bairro diferente do BPS, o que a separa daquele empreendimento é apenas uma avenida, o eixo principal da cidade (Avenida Brasil); e, por fim, a Domino's Pizza, que se localiza em um bairro contíguo ao centro (bairro Jundiáí), cuja centralidade resulta da expansão do centro principal, embora se diferencie, uma vez que explora um perfil de consumidor associado ao segmento de renda mais elevado pelos produtos e serviços que são ofertado no local.

Vale ressaltar, a partir do Quadro 15, que 5 empresas implantaram lojas no bairro Jundiáí, exclusivamente nele ou como ampliação do número de filias em Anápolis; são os casos da Burger King, Domino's Pizza, Copenhagen, Café S/A<sup>241</sup> e o prestigiado restaurante Coco Bambu, que atua em uma torre multifuncional, o Edifício Gênesis Office<sup>242</sup>. Essa escolha locacional certamente aponta para uma diferenciação socioespacial, para elementos privilegiados na análise da reestruturação da cidade, nos termos tratados por Sposito (2007, 2018b).

A origem dos capitais que se instalaram e funcionam em formato de franquia e que foram os mais registrados é Goiânia, citada 5 vezes – uma delas diz respeito ao Café S/A, que fez movimento interior-capital. Brasília é a sede de duas empresas, portanto, é a segunda origem mais representativa do segmento de alimentação. Essas informações são importantes porque reforçam a “subordinação”<sup>243</sup> de Anápolis às metrópoles, haja vista que são nelas que se inserem o controle, a gestão dessas franquias.

Ainda em relação ao levantamento de empresas, no Quadro 16, a seguir, pode-se visualizar as que se dedicam ao segmento de moda, vestuário e calçados. Diferentemente do segmento alimentício, em relação à moda, vestuário e calçados, a origem dos capitais que controlam as empresas atuantes em Anápolis, neste segmento, é, em sua maioria, de São Paulo/SP. Como pode ser observado, também, há preponderância de inserção dessas lojas no Brasil Park Shopping, principalmente, das orientadas para os segmentos de renda média e alta. Algumas delas, independentemente do segmento para o qual são direcionados os seus produtos, criaram condições de ampliar a quantidade de lojas indo para o centro principal como, por exemplo, o caso da Andabella, Anacapri, Arezzo, Flávios e Havaianas. Há ainda

---

<sup>241</sup> Apesar de essa empresa ter surgido em 2017, em Anápolis, após expandir unidades para a capital, tornou-se franquia e mudou sua sede essa cidade.

<sup>242</sup> O edifício é de propriedade de uma empresa de capital local, a Engecom Engenharia e Comércio, e representa uma mudança no padrão tipológico de edifícios em Anápolis.

<sup>243</sup> Uma informação que contribuiria para qualificar essa subordinação, embora não tenha sido possível acessá-la, diz respeito à origem do investidor, haja vista que, pela proximidade de Anápolis com a sede das empresas, elas podem simplesmente expandir sua atuação; ou, por outro lado, em Anápolis criou-se condições para que investidores locais adquirissem o direito de exploração da franquia.

casos como, por exemplo, o da Hering, que implantou sua única loja de Anápolis em um bairro, ao norte do BPS.

**Quadro 16 - Anápolis/GO: Rede empresas (franquias ou não) do segmento de moda, vestuário e calçados (2023)**

Lojas	Origem do capital	Quantidade de lojas	Localização
Andabella	Goiânia, GO	4	Centro principal, Anashopping, BPS e Vila Jaiara
Havaianas	São Paulo, SP	3	Anashopping, BPS e Centro principal
Flávios	Goiânia, GO	2	Centro Principal e BPS
Arezzo	São Paulo, SP	2	Centro Principal e BPS
Renner	Porto Alegre, RS	1	BPS
Riachuelo	Natal, RN	1	Centro principal
C&A	Vilvoorde, Bélgica	1	Anashopping
Avenida	Cuiabá, MT	1	Anashopping
Marisa	São Paulo, SP	1	Centro principal
Centauro	São Paulo, SP	1	BPS
Santa Lolla	São Paulo, SP	1	BPS
Usaflex	São Paulo, SP	1	BPS
Carmen Steffens	Franca, SP	1	BPS
Melissa	Sobral, CE	1	BPS
Anacapri	São Paulo, SP	1	Centro principal e BPS
Maresia	-	1	BPS
Scamboo	Goiânia, GO	1	BPS
Forum	Itajaí, SC	1	BPS
Gentleman	Goiânia, GO	1	BPS
Trifil	Itabuna, BA	1	BPS
Constance	Belo Horizonte, MG	1	BPS
Milano	Rio de Janeiro, RJ	1	BPS
Camisaria Colombo	Farroupilha, RS	1	BPS
Hering	Blumenau, SC	1	Cidade Jardim
Lupo	Araraquara, SP	1	BPS
Vivara	São Paulo, SP	1	BPS
Savan Calçados	-	1	Centro principal

Fonte: Sítios eletrônicos das lojas  
Acesso em 06 de janeiro de 2023.  
Org.: Autor, 2023.

Numericamente, a empresa Andabella, de capital regional, foi a que teve o registro de mais lojas, 4 no total. Ainda em relação ao capital regional, a empresa Flávios tem duas lojas e a Savan e a Scamboo apenas uma loja – mais direcionada para segmentos médio e alto de renda.

Ao contrário do que ocorre no ramo de alimentação, as empresas brasileiras de moda, vestuário e calçados, por terem menos dificuldades<sup>244</sup>, em relação à internacionalização, expandem suas atividades para outros países como, por exemplo, as Havaianas, que têm lojas em todos os continentes no mundo. Esse movimento, portanto, é diferente em relação àquele que exporta produtos, pois não implica, necessariamente, a presença do agente econômico no formato varejista, no país estrangeiro.

Dentre essas empresas, aparecem no *ranking* Melhores e Maiores Empresas da *Revista Exame*: Renner, 73ª posição; Riachuelo, 108ª posição; C&A, 146ª posição; SBF group (Centauro), 148ª posição; Alpargatas (Havaianas), 173ª posição; Arezzo (Arezzo & Co tem como subsidiárias as empresas Arezzo e Anacapri), 210ª posição; Lojas Marisa, 236ª posição; Grendene (Melissa), 247ª posição; Hering, 316ª posição; Vivara, 333ª posição; Lupo, 347ª posição. Além disso, vale ressaltar que todas essas empresas, registradas no *ranking*, têm capital aberto na bolsa de valores, o que implica menor aderência territorial, uma vez que o que orienta as estratégias espaciais e assegura as escolhas locacionais é a ampliação dos ganhos, do lucro.

Entre essas empresas que atuam de forma mais ampla no território, nacional ou internacional, nenhuma delas têm sede na cidade de Anápolis. Ou seja, elas impõem um redesenho no conjunto de relações mantidas pelo centro regional e, ao mesmo tempo, subordina-o ao comando de outros lugares que, de forma combinada e contraditória, acaba por reforçar a sua centralidade regional.

Embora a presença em centros regionais desses agentes econômicos, que atuam em múltiplas escalas, seja um indicativo daquilo que Santos (2012 [1996]) denominou de verticalidades, a escolha locacional feita por tais agentes não deve ser lida desassociada da centralidade exercida pelo centro urbano em que o grupo econômico ou o agente passou a atuar. Ou seja, é considerando o potencial de consumo, dado pelas relações de contiguidade, portanto, das horizontalidades, que determinadas situações geográficas são interessantes ou não a essas empresas. Essa característica reforça a indissociabilidade entre verticalidades e horizontalidades, conforme destacado pelo referido autor. Ainda sob essa perspectiva, estabelece-se uma relação de dupla dependência, segundo já apontava Calixto (2017), uma vez que a atuação desses agentes econômicos reforça a centralidade regional do centro

---

<sup>244</sup> Além da questão cambial que atinge todos os segmentos, o alimentício tem dificuldade em relação ao fornecimento de produtos para preparo como, também, questões ligadas ao paladar dos habitantes dos locais em que se pretende atuar.

urbano, que depende, ao mesmo tempo, dos consumidores da escala da cidade e dos de municípios vizinhos, para assegurar a reprodução de suas atividades.

Se a atividade produtiva tem vinculado Anápolis a uma rede de relações baseadas em saltos escalares, reproduzindo lógicas de interações em múltiplas escalas, o setor de comércio varejista reforça essa característica, como pode ser observado a partir da origem dos capitais de empresas que estão atuando em Anápolis (ver do Quadro 13 ao Quadro 16). Se, a partir da atuação desses agentes econômicos, a cidade de Anápolis tem se diferenciado regionalmente e, ao mesmo tempo, sua economia tem, progressivamente, sido internacionalizada, o peso com que ocorrem as mudanças se sobrepõe ao das permanências, que está mais ligado às atividades de empresas de capital local/regional, as quais pouco ou nada incorporaram dos processos de modernização.

Relativamente aos segmentos de alimentação e de moda, vestuário e calçados, cabe uma ressalva. Por se tratarem de empresas franqueadas, há a possibilidade de o investidor da unidade em operação, em Anápolis, não ser a própria marca em questão, o que dificulta a leitura acerca da atividade relacionada ao comércio varejista. Seria possível, a partir dessa informação, avaliar, por exemplo, se os investidores são regionais (de Brasília ou de Goiânia, por exemplo) ou locais, que investiram em determinadas franquias para reproduzir seu capital.

Na entrevista com o senhor Mauri Junior, ele se referiu a empresas que atuam no BPS e que têm como investidores agentes que, por operarem nas metrópoles, escolheram atuar também em Anápolis. Caso essa escolha seja feita por um franqueado e não pela franquia em si, ela aponta para uma subordinação maior da capital regional em relação às aglomerações metropolitanas, ou seja, são nelas que estariam localizados o controle dessas empresas franqueadas que atuam no BPS, muito embora essa afirmação seja insuficiente para se verificar o comportamento de todo o setor de comércio varejista.

Mesmo que a análise esteja sendo realizada, a partir desse recorte (comércio varejista), o que traz certos limites à compreensão do todo, essa escolha se demonstrou acertada no sentido de se poder comparar, tendo em vista estudos das cidades médias<sup>245</sup>, os agentes e os grupos que atuam nelas e em Anápolis. Isso foi importante para se verificar em que medida a situação geográfica de Anápolis, que tem na proximidade com as metrópoles um elemento fundamental, cercearia determinadas empresas que se implantassem na capital regional. A partir da comparação com outros estudos, em relação à atividade do comércio

---

<sup>245</sup> Os estudos aos quais fazemos referência são os realizados pela ReCiMe e publicados por diversos autores como, por exemplo, Oliveira; Calixto; Soares (2017), Elias; Pequeno (2010), Melazzo (2012), Soares (2010) e Sobarzo (2009, 2010).

varejista, o que se percebe é que, em Anápolis, há semelhanças com os demais centros estudados pela ReCiMe, isto é, a situação geográfica não foi um empecilho para a atuação de agentes que, comumente, se inserem em centros que desempenham papéis regionais. O que difere, certamente, é a abrangência da área a partir da qual os fluxos em direção a Anápolis ocorrem, a qual é inferior à das cidades que se inserem em redes urbanas monocêntricas. Essa questão foi previamente constatada, considerando a pequena quantidade de centros urbanos que Anápolis articula em sua área de influência e o fato de esse centro não formar uma região intermediária, mas imediata.

Como a oferta de produtos e serviços é muito superior, qualitativa e quantitativamente, nas aglomerações metropolitanas, a proximidade entre os três principais centros do arranjo urbano-regional pode reforçar a condição de oferta inferior verificada no centro regional, o que tem sentido de ser, mas que, sob uma ótica da percepção, pode operar em desfavor da capital regional, criando representações de inferioridade em relação a Anápolis. Essa questão, obviamente, abre outros planos de análise que não serão contemplados nesta pesquisa.

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Para o fechamento deste trabalho, é oportuno que sejam retomados alguns elementos relativos à sua elaboração, com vistas a chegar a algum grau de síntese, mas também, dadas as possibilidades dos eventos e das mudanças pelas quais o mundo tem passado, apontar possibilidades de desdobramento da pesquisa.

A questão central da tese esteve atrelada à reafirmação da situação geográfica como elemento essencial para a definição dos papéis regionais de centros urbanos identificados como cidades médias. Para que houvesse essa reafirmação, tomou-se como estudo de caso a situação geográfica de Anápolis, uma vez que ela se apresenta com certo grau de peculiaridade, conforme expressão de Sposito (2001); ou, na esteira da proposta de Batella (2013), ela pode ser estudada em uma condição limiar. Assim, de imediato, diferentemente do que é comum a estudos em torno das cidades médias, neste, procurou-se abordar as relações da cidade média com as aglomerações metropolitanas, bem como com os centros urbanos sob os quais o centro regional exerce centralidade.

A proximidade com as cidades-capitais, e o processo de metropolização que tem ampliado o território urbano das aglomerações metropolitanas podem sugerir que a capital regional passe a ser incorporada ao espaço metropolitano, o que descaracterizaria ou anularia a centralidade desse centro urbano. Ideia que, ao longo do trabalho, por meio de estudos regionais do IBGE, foi sendo desconstruída a partir de dois caminhos: o primeiro leva em conta a crítica a respeito das delimitações arbitrárias das regiões metropolitanas, em especial a da RMG e a da RIDE, que desconsideram as interações espaciais entre centros urbanos. O segundo caminho diz respeito à centralidade de Anápolis, uma capital regional C (IBGE, 2020). Tanto nas publicações do IBGE como nos levantamentos realizados por esta pesquisa, demonstrou-se que há a permanência do desempenho de papéis regionais, atualmente mais complexos do que no passado, dada a situação geográfica de Anápolis e as interações espaciais dela decorrentes.

É válido registrar que essas funções foram consolidadas espaço-temporalmente, pois, antes mesmo da implantação das cidades-capitais, Anápolis exercia papéis de intermediação na rede urbana, com um diferencial, os centros mais complexos com os quais mantinha interações eram aqueles localizados no Sudeste – o que reforça a primazia exercida, sobretudo, por São Paulo no sistema urbano brasileiro. Além disso, as redes urbanas articuladas pelos principais centros do arranjo-urbano regional foram analisadas em suas mudanças e permanências. Esse procedimento permitiu discordar de leituras que se centram apenas nos aspectos que promoveram o descontinuar do dinamismo econômico verificado em Anápolis, até os anos de 1950, momento em que Goiânia assume a hegemonia econômica

regional. Sob a perspectiva das mudanças, é fato que a área de influência de Anápolis perdeu complexidade, no entanto, esse centro regional foi sendo beneficiado pelos investimentos públicos e pelo papel de gestão das capitais que, ao mesmo tempo em que impunha um reordenamento hierárquico nas relações, na rede urbana regional, possibilitava que Anápolis se especializasse e exercesse funções complementares às das metrópoles de Goiânia e de Brasília.

Nesse sentido, não se trata de relativizar a situação geográfica, mas é dessa relação de proximidade com as metrópoles que se pode pensar sobre papéis urbanos de Anápolis, sobretudo no presente, em que os três principais centros formam um arranjo urbano-regional, cuja concentração populacional é a terceira maior do país. O conceito de arranjo urbano-regional, cunhado por Cunha (2009), não restringe que a formação dessa estrutura espacial se dê a partir da polinucleação, uma característica da rede urbana do planalto central, onde coexistem duas metrópoles próximas, sem que haja a subordinação de uma pela outra, questões já destacadas por autores como, por exemplo, Arrais (2004) e Luz (2009).

Na defesa da polinucleação não se nega que haja relações hierárquicas no arranjo, especialmente, porque os principais centros do arranjo urbano-regional são classificados em estratos diferentes – metrópole nacional, metrópole e capital regional C (IBGE, 2020) –, o que pressupõe, portanto, o estabelecimento de posições hierárquicas. A polinucleação possibilita que se valorize a ideia das relações de complementaridade, considerando que cada um dos centros urbanos e aglomerações metropolitanas assumam papéis distintos no arranjo urbano-regional. Relativamente a Anápolis, o destaque é o setor produtivo, o qual tem, na composição da receita das aglomerações metropolitanas, pequena representatividade, uma vez que as funções dessas aglomerações se ancoram, sobretudo, no setor de comércio e serviços.

O setor produtivo em Anápolis, cujo espaço de gestão não está nas aglomerações metropolitanas próximas, não atende às demandas exclusivamente regionais. As atividades econômicas ligadas a esse setor redefinem os papéis urbanos desse centro regional e redesenham, a partir das interações com espaços próximos e distantes, a sua participação na divisão territorial do trabalho, “subordinando-se” menos às metrópoles do arranjo urbano-regional e articulando-se mais a espaços distantes, nacionais e internacionais. Desse modo, mesmo que haja concentração e centralização de capital nas metrópoles de Goiânia e de Brasília, Anápolis ainda recebe investimentos públicos e privados que sustentam a sua condição de centralidade e de relativa independência na divisão territorial do trabalho, no arranjo urbano-regional.

Essa característica reforça, por exemplo, a tese de Catelan (2013) de que as relações heterárquicas estão presentes na conformação das interações espaciais entre centros urbanos de diversos portes e papéis. No caso específico de Anápolis, em função de sua condição de cidade *em e da* globalização, há a diferenciação e a especialização de seus papéis nas redes urbanas, articuladas pelo arranjo urbano-regional, o que possibilita relações que se dão em escalas mais abrangentes sem que haja a mediação das metrópoles próximas.

Tal seletividade espacial, operada pelo capital produtivo, não pode ser vista apartada da densidade técnica presente no município de Anápolis, que concentra objetos técnicos, especialmente os que cumprem funções ligadas à logística, densidade que diferencia esse centro regionalmente e permite que ele seja uma localização interessante do ponto de vista da reprodução do capital, para que empresas diminuam custos e maximizem lucros. A ideia de localização estratégica, como comumente aparece no trabalho, tem de ser vista também a partir da concentração populacional das aglomerações metropolitanas a qual certamente é um dos elementos que tornam a situação geográfica de Anápolis tão afeita aos negócios que atendem a economia globalizada, cuja expressão maior é a representatividade, no arranjo urbano-regional, das importações realizadas em seu território.

O setor de serviços, analisado sob a perspectiva da oferta de serviços de saúde e de ensino superior, demonstrou-se quantitativa e qualitativamente superior ao dos demais centros integrantes da região imediata de Anápolis. Essa condição sustenta a centralidade regional e a posição de capital regional, assegurada por uma relação de interdependência estabelecida entre centros urbanos. Por parte daquele que oferta, a dimensão do que é ofertado tem relação com a escala local, mas também com as demandas regionais, que asseguram a condição diferenciada dessa capital regional. A região imediata, nesse sentido, é importante para se verificar a abrangência da área, a partir da qual as pessoas se deslocam para terem acesso a produtos e serviços na cidade média. No caso de Anápolis, por se inserir em uma rede urbana policêntrica, a área de influência é mais exígua do que a de outras situações geográficas de cidades médias.

Quanto ao PIB, o de Anápolis é um dos maiores verificados no Centro-Oeste, montante que se expressa e se desdobra, mesmo que desigualmente, em condições de consumo de produtos e serviços por seus habitantes. A demanda por consumo – diferenciada localmente, por exemplo, pelos salários elevados do serviço militar e pelo setor produtivo – tem sido suprida por empresas atuantes em múltiplas escalas geográficas, o que corrobora para que os papéis urbanos de Anápolis sejam redefinidos e para que se imprimam novas

relações entre a capital regional e os centros de diversos portes e importâncias de variadas redes urbanas.

Assim, o estudo sobre Anápolis, tendo em vista sua situação geográfica, foi um caminho analítico relevante, pois permitiu dissecar interações mantidas por esse centro urbano considerando-se os diferentes setores de sua economia, o que revelou a “sua geometria variável”, como bem chamou Santos e Silveira (2011 [2001]), das relações mantidas entre a escala local e a global. Vale ressaltar que, do ponto de vista do setor produtivo, Anápolis concentra objetos técnicos e agentes econômicos que atuam em múltiplas escalas, colocando-se no arranjo urbano-regional de forma distinta e complementar às aglomerações metropolitanas; contudo, sob a perspectiva do setor de comércio e serviços, apresenta uma realidade mais afeita às cidades médias, com oferta de produtos e serviços, quantitativa e qualitativamente, inferior à verificada nas aglomerações metropolitanas.

A expressão “mais afeita” não significa que não estejam ali presentes agentes de atuação extrarregional, inclusive aqueles que operam internacionalmente, cuja atuação mantém e é mantida pelos consumidores locais e, também, por aqueles que compõem os fluxos regionais a partir de municípios no entorno de Anápolis. Como a oferta de produtos e serviços nas metrópoles próximas é mais expressiva, estabelece-se uma relação de coerção à implantação e ao funcionamento de determinadas atividades em Anápolis; desse modo, a escolha pelo consumo em um centro específico ou em outro será influenciada, principalmente, pela origem (proximidade maior com uma ou outra cidade) e pelo segmento de renda dos consumidores.

Essa separação entre os setores da economia permitiu avaliar situações geográficas distintas em relação a um e a outro setor, uma vez que a intensidade e a abrangência territorial em que as interações ocorrem e são mantidas são distintas. A distinção traduz-se na forma com que são desenhadas as relações no arranjo urbano-regional, ou seja, mais de “subordinação” em relação ao setor de comércio e serviços e mais de diversidade e complementaridade em relação ao setor produtivo. Não se trata, portanto, de algo fechado e rígido, mas de interdependências e correlações. Isso relativamente aos centros maiores, uma vez que a questão central da pesquisa envolve indagações no que diz respeito à permanência do papel de intermediação regional desempenhado por Anápolis. Quanto aos centros menores, sobretudo no que tange à saúde e à educação, há concentração de oferta em Anápolis, apesar

de sua composição ser dependente também das demandas regionais, o que necessitaria de pesquisas específicas para dimensionar essa participação<sup>246</sup>.

Assim, i) tomando emprestado o pressuposto analítico apontado por Sposito (2018a), o de que a realidade é formada pela coexistência de lógicas que se constituem tanto pelas rupturas como pelas permanências (espaciais e temporais), e ii) tomando emprestado o pressuposto das limiares levantado por Batella (2013), pode-se afirmar que a inserção de Anápolis em um arranjo urbano-regional, composto por duas aglomerações metropolitanas e por uma cidade média, conforma uma realidade singular, que se apresenta em construção, cujo futuro depende de como as interações entre esses centros se dará. Por ora, apesar de as relações produzidas a partir de descontinuidades geográficas estarem redefinindo os papéis urbanos desses centros, por meio da ampliação da intensidade e da área sobre a qual ocorrem as interações espaciais, verifica-se que houve a manutenção do papel de intermediação de Anápolis, tal como o aqui demonstrado – Anápolis não foi incorporada a uma das aglomerações metropolitanas.

Por fim, para abordar questões que não foram contempladas nesta pesquisa convém chamar a atenção, ainda, para o fato de que a posição mais central no território, assim como a possibilidade de funcionamento do aeroporto de cargas e do centro de distribuição internacional dos Correios podem ampliar as possibilidades de Anápolis concentrar empresas e papéis ligados à logística, sobretudo, em momento como o atual em que as compras *online*, o *e-commerce*, têm redesenhado as relações entre empresa e clientes e entre empresas e a logística. A construção de grandes galpões para aluguel, sob administração de fundos imobiliários, são indicativos de mudanças, na escala da cidade, acerca da absorção dessas demandas colocadas, por exemplo, pelo *e-commerce*.

Além desse aspecto, cabe ressaltar que, em oposição à relevância já destacada em torno de Anápolis, em especial à ligada ao setor produtivo, pouco ou nada se diz sobre as condições de vida e de renda da população como um todo, especialmente, quando se pensa na riqueza gerada em Anápolis, que possui o 5º maior PIB do Centro-Oeste. É inegável, por assim dizer, que haja uma seletividade espacial em Anápolis e que o município seja um ponto luminoso (SANTOS, 2012 [1996]) no território. Essa constatação carrega consigo uma responsabilidade com a abordagem acerca daquilo que o espaço luminoso tem ofuscado, ou seja, as contradições e as desigualdades que foram/são, dialeticamente, criadas pela concentração de capital.

---

<sup>246</sup> Em Moreno (2013), por exemplo, considerando a oferta de ensino superior em Dourados/MS, verificou-se que 1/3 das vagas do ensino superior é preenchida por alunos oriundos da região daquela cidade média.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). *Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: resumo anual 2019*. Brasília, DF: ANAC, 2021a. Disponível em: [https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/arquivos?b\\_start:int=20](https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/arquivos?b_start:int=20). Acesso em: maio de 2022.
- \_\_\_\_\_. *Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: resumo anual 2020*. Brasília, DF: ANAC, 2021b. Disponível em: [https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/arquivos?b\\_start:int=20](https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/arquivos?b_start:int=20). Acesso em: maio de 2022
- ALVES, Luiz Batista. *Produto Interno Bruto dos municípios do Estado de Goiás – 2019*. Goiânia: Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos, 2021.
- ANÁPOLIS. *Projeto de lei complementar nº 006 de 23 de junho de 2021*. Revoga a Lei Complementar nº 422, de 26 de agosto de 2019 e da outras providências. Anápolis, Goiás, 2021. Disponível em: [https://sapl.anapolis.go.leg.br/media/sapl/public/materialegislativa/2021/21764/projeto\\_de\\_lei\\_complementar\\_no\\_006-2021\\_e\\_anexos.pdf](https://sapl.anapolis.go.leg.br/media/sapl/public/materialegislativa/2021/21764/projeto_de_lei_complementar_no_006-2021_e_anexos.pdf).
- ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.). *Cidades médias brasileiras*. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.
- ARRAIS, Tadeu Alencar. Entre a rede urbana e a cidade-região: o que há de novo no centro goiano? Artigo originalmente publicado nos Anais do X ENANPUR (Encontro Nacional da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional) realizado em Belo Horizonte, no mês de maio de 2003. Disponível em [https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/215/o/arrais\\_tadeu\\_alencar\\_entre\\_rede\\_urbana.pdf](https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/215/o/arrais_tadeu_alencar_entre_rede_urbana.pdf). Acesso em 08 de maio de 2020.
- \_\_\_\_\_. *A região como arena política: um estudo sobre a produção da região urbana Centro-Goiano*. Goiânia: Editora Vieira, 2007.
- \_\_\_\_\_. *A produção do território goiano: economia, urbanização, metropolização*. Goiânia: Editora UFG, 2016.
- ARRAIS, Tadeu Alencar; CASTILHO, Denis; AURÉLIO NETO, Onofre Pereira. *GEOgraphia*, ano18, n.36, 2016, p.62-85.
- ARRIEL, Marcos Fernando. *A dinâmica produtiva e espacial da indústria goiana*. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Socioambientais (IESA), Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia Goiânia, 2017.
- ARROYO, Mônica M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, Mônica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. *Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografias, 2015, p.37-49.
- AURÉLIO NETO, Onofre Pereira. *Estratégia espacial no mercado mundial de carne: a internacionalização do setor frigorífico brasileiro*. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Socioambientais (IESA), Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia Goiânia, Goiânia, 2018.
- BARROS, Cezar Freitas Barros. *As costuras de uma oligarquia e seus arremedos: estratégias de reprodução do poder na produção do espaço urbano de Anápolis (1936/1976)*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2018.
- BATELLA, Wagner Barbosa. *Os limiares das cidades médias: reflexões a partir da cidade de Teófilo Otoni-MG*. 2013. 228 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista Júlio

- de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2013. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/105083>>.
- BESSA, Kelly Cristine Fernandes de Oliveira. *Convergências e divergências da urbanização em áreas de cerrado: a dinâmica urbano-regional de Uberaba e Uberlândia (MG)*. 2007. 371f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2007.
- \_\_\_\_\_. Proposições para análise da diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: as noções de convergência e divergência. *GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*, [S. l.], v. 14, n. 2, p. 34-58, 2010. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2010.74169. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74169>. Acesso em: 13 nov. 2021.
- \_\_\_\_\_. Os processos de diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: tipos e exemplos brasileiros. *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium, Uberlândia*, v. 3, n. 1, p. 90-101, jan./jun. 2012
- BEAUJEU-GARNIER, J. 1980. *Geografia Urbana*. Trad. Raquel S. de Brito. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1983.
- BORGES, B.G. *O despertar das dormentes*. Goiânia: Cegraf, 1990.
- BOURDIEU, Pierre. A Identidade e a Representação: elementos para uma reflexão crítica sobre a ideia de região. In: *O Poder Simbólico*. Tradução de Fernando Tomaz. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.
- BRAGA, Vanderlei. *Logística e uso do território brasileiro: tipologia e topologia de nós logísticos e o projeto da Plataforma Multimodal de Goiás (PLMG)*. 219p. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP, 2013.
- CALIXTO, M. J. M. S. A centralidade regional de uma cidade média no estado de Mato grosso do Sul. Uma leitura da relação entre diversidade e complementaridade. In: OLIVEIRA, H. C. M. (Org.); CALIXTO, M. J. M. S. (Org.); SOARES, Beatriz Ribeiro (Org.) . *Cidades Médias e Região*. 1ª. ed. São Paulo: UNESP/Cultura Acadêmica, 2017. v. 1., p.57-100.
- \_\_\_\_\_. O processo de consolidação da centralidade regional de Dourados-MS na rede urbana: uma contribuição para a análise de uma cidade média. *GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*, [S. l.], v. 23, n. 3, p. 582-601, 2019. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2019.159878. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/159878>. Acesso em: 16 nov. 2021.
- CAMAGNI, Roberto. *Economía Urbana*. Barcelona: Antonio Bosh S.A., 2004
- CAMAGNI, Roberto P.; SALONE, Carlo. Network urban structures in Northern Italy: elements for a theoretical framework. *Urban Studies*, Oxfordshire, UK: Routledge, v. 30, n. 6, p. 1053-1064, 1993.
- CARDOSO, Maria Francisca Tereza Cavalcanti. Organização urbana. In: *Geografia do Brasil: grande região Centro-oeste*. Rio de Janeiro: IBGE, 1988. v. 4. p. 189-233.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.
- \_\_\_\_\_. A metrópole de São Paulo no contexto da urbanização contemporânea. *Estudos Avançados*, v.23, n.66, 2009. Disponível em

<https://www.scielo.br/j/ea/a/XwS46QJPfBHP8nF3HRz9tyh/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em 07 de novembro de 2022.

- CASTILHO, Dênis. *Modernização territorial e redes técnicas em Goiás*. 2014. 224 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.
- CASTILHO, Denis; ARRAIS, Tadeu Alencar. A Ferrovia Norte-Sul e a economia regional do centro-norte do Brasil. *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, 29 (2): 209-228, mai/ago/2017.
- CATAIA, M. A., & RIBEIRO, L. H. L. (2017). Análise de situações geográficas: notas sobre metodologia de pesquisa em geografia. *Revista da ANPEGE*, 11(15), 9–30. <https://doi.org/10.5418/RA2015.1115.0001>. Acesso em 10 de setembro de 2020.
- CATALÃO, Igor. *Diferença, dispersão e fragmentação socioespacial: explorações metropolitanas em Brasília e Curitiba*. 2013. 190 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2013. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/77197>>.
- CATELAN, Márcio José. *Heterarquia Urbana: interações espaciais interescolares e cidades médias*. 1. ed. São Paulo: Editora UNESP, 2013. v. 1. 291p .
- CAVALCANTI, Isabel Machado *et al.* (Org.). *Um olhar territorial para o desenvolvimento: Centro-Oeste*. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2014.
- CHEPTULIN, Alexandre. *A dialética materialista: categorias e leis da dialética*. Tradução de Leda Rita Cintra Ferraz São Paulo: Alfa-Omega, 1982.
- CHRISTALLER, W. *Central places in Southern Germany*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.
- CLAVAL, Paul. *Epistemologia da geografia*. Trad. Margareth de Castro Afeche, Joana Afeche Pimenta. 2 ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2014.
- CORRÊA, Roberto Lobato. As redes de localidades centrais nos países subdesenvolvidos. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 50, n. 1, p. 61-83, jan./mar. 1988, disponível em: <[http://biblioteca.ibge.gov.br/colecao\\_digital.htm](http://biblioteca.ibge.gov.br/colecao_digital.htm)>. Acesso em: setembro de 2021.
- \_\_\_\_\_. *A rede urbana*. São Paulo: Editora Ática, 1989a.
- \_\_\_\_\_. Os centros de gestão do território e seu estudo. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 51, n. 4, p. 109-119, 1989b.
- \_\_\_\_\_. 1989. *O espaço urbano*. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.
- \_\_\_\_\_. Os centros de gestão do território. *Revista Território*. Rio de Janeiro, ano 1, n.1, p.23-30, 1996.
- \_\_\_\_\_. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- \_\_\_\_\_. Rede urbana e formação espacial – uma reflexão considerando o Brasil. *Revista Território*. Rio de Janeiro, ano V, n.8, p.121-129, jan./jun.2000.
- \_\_\_\_\_. Reflexões sobre a dinâmica recente da rede urbana brasileira. Encontro Nacional da ANPUR, IX, 2001, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: ANPUR, vol. 1, 2001, p.424-430.
- \_\_\_\_\_. Uma nota sobre o urbano e a escala. *Território*. Rio de Janeiro, v. 7, n. 11, 12 e 13, set./out., 2003, p.133-136.

- \_\_\_\_\_. A rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre uma temática à margem. *Cidades*, Presidente Prudente, v.1, n.1, p.65-78, jan./jun.2004a.
- \_\_\_\_\_. Posição geográfica de cidades. *Cidades*. v. 1, n. 2, 2004b, p.317-323
- \_\_\_\_\_. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades médias: espaços em transição*. 1. ed. - São Paulo: Expressão Popular, 2007.
- \_\_\_\_\_. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. *Cidades*. Presidente Prudente, v. 9, n. 16, 2012, p.204-218.
- \_\_\_\_\_. Notas sobre diferenciação espacial. *Geosp*, v. 26, n. 1, e-193069, abr. 2022. ISSN 2179-0892. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/193069>. doi:<https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geosp.2022.193069>.
- 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*. Goiânia-GO, 2009. 213 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Sócio Ambientais/Universidade Federal de Goiás Goiânia.
- DAMIANI, Amélia Luisa et al (org.). *O espaço no fim do século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999.
- DAVIDOVICH, Fany. MetrÓpole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro. *Cadernos MetrÓpole* n. 6, pp. 67-77, 2º sem. 2001.
- DELOITTE TOUCHE TOHAMATSU. *Projeto Básico do Complexo da Plataforma Logística Multimodal de Goiás no município de Anápolis*. Julho, 2013.
- ELIAS, Denise. Agricultura e produção de espaços urbanos não metropolitanos: notas teórico-metodológicas. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades médias: espaços em transição*. 1. ed. - São Paulo: Expressão Popular, 2007, p.113-138.
- ELIAS, Denise; PEQUENO, Renato. Aprofundamento das desigualdades socioespaciais. In: Sposiito, Maria Encarnação; Elias, Denise S; Soares, Beatriz Ribeiro. (Org.). *Agentes econômicos, reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró*. 1ed.São Paulo: Expressão Popular, 2010, v.1, p.114-131.
- ESTEVAM, Luis Antonio. *O tempo da mudança: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás*. Campinas-SP, 1997. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia/Universidade Estadual de Campinas.
- FAISSOL, Speridião. *O “Mato Grosso de Goiás”*. Rio de Janeiro: SERGRAF do IBGE, 1952.
- FACCIN, Ana Carolina Torelli Marquezini. *Complexo soja no Mato Grosso do Sul: competitividade regional e vulnerabilidade territorial*. 2017. 214 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, MS, 2017.
- FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE GOIÁS (FIEG). *Polos industriais do estado de Goiás*: Anápolis. Goiânia: FIEG, 2014.
- FERRARI, Onórina Fátima. Indústria. In: *Geografia do Brasil: região Centro-Oeste*. Rio de Janeiro: IBGE, 1988. v. 1. p. 171-188.

- FRANÇA, Maria Sousa. A formação histórica de Anápolis e sua área de influência regional. VII Simpósio Nacional – ANPUH: Belo Horizonte, 2 a 8 de setembro de 1973. In: *Anais...*, 1974.
- GEORGE, Pierre. *Sociologia e Geografia*. Trad. Sergio Miceli. São Paulo/Rio de Janeiro: Companhia Editora Forense, 1969.
- \_\_\_\_\_. 1980. *Geografia urbana*. Tradutoras Eni Tenorio dos Santos et al. São Paulo: DIFEL, 1983.
- GOIÁS (Estado). *Lei nº 14.040, de 21 de dezembro de 2001*. Autoriza o Estado de Goiás a implementar o Projeto Plataforma Logística Multimodal de Anápolis e dá outras providências. Goiânia, Goiás, 2001. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/api/v2/pesquisa/legislacoes/81606/pdf>.
- GOIÁS (Estado). *Lei nº 14.293, de 31 de outubro de 2002*. Autoriza a desapropriação das áreas que especifica, para a implantação da Plataforma Logística Multimodal de Anápolis. Goiânia, Goiás, 2002. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/api/v2/pesquisa/legislacoes/81855/pdf>
- GOIÁS (Estado). *Lei nº 14.425, de 12 de maio de 2003*. Altera as Leis nº 13.919, de 4 de outubro de 2001, e 14.040, de 21 de dezembro de 2001, nas partes que especifica. Goiânia, Goiás, 2003.
- GOIÁS (Estado). *Lei nº 21.069, de 23 de julho de 2021*. Autoriza o Poder Executivo a transferir os imóveis que especifica, à Companhia de Desenvolvimento Econômico de Goiás – CODEGO, para a realização de seu capital. Goiânia, Goiás, 2021. Disponível em: [https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa\\_legislacao/104246/lei-21069](https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/104246/lei-21069).
- GUIMARÃES, M. R. S. Sistema urbano. In: *Geografia do Brasil: grande região Centro-oeste*. Rio de Janeiro: IBGE, 1977. v. 4. p. 329-358.
- GUIMARÃES, Fábio de Macedo Soares. O planalto central e o problema da mudança da capital do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia (RGB)*. Rio de Janeiro: IBGE, Conselho Nacional de Geografia, Ano XI, n 4, p.471- 542, out-dez, 1950.
- HADDAD, Marcos Bittar. *Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília: estruturação, interrupção e retomada das políticas públicas*. 2011. 138 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2011.
- HADDAD, M. B.; MOURA, R. Dinâmicas de expansão do arranjo urbano-regional Brasília-Anápolis-Goiânia. *Cadernos Metrópole (PUCSP)*, v. 18, p. 583-603, 2016.
- HADDAD, Marcos Bittar; CUNHA, Débora Ferreira da; MENESES, Marcela Ruggeri. Dinâmica socioeconômica do arranjo-urbano regional Brasília-Anápolis-Goiânia In: MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lucia C. de Freitas (orgs.). *Espaços Metropolitanos: processos, configurações, metodologias e perspectivas emergentes*. 1. ed. - Rio de Janeiro : Letra Capital, 2021, p.194-224.
- HAESBAERT, Rogério. Região, Diversidade Territorial e Globalização. *GEOgraphia*, 1(1), 1999, 15-39. <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia1999.v1i1.a13361>.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: LOYOLA, 2014 [1989].
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010*.

- \_\_\_\_\_. *Estimativa populacional (2019)*. Disponível em [https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas\\_de\\_Populacao/Estimativas\\_2019/POP2019\\_20220905.pdf](https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2019/POP2019_20220905.pdf). Acesso em outubro de 2021.
- \_\_\_\_\_. *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas (1966)*. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.
- \_\_\_\_\_. *Regiões de influência das cidades brasileiras (1978)*. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Regiões de influência das cidades brasileiras (1993)*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.
- \_\_\_\_\_. *Regiões de influência das cidades brasileiras (2007)*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- \_\_\_\_\_. *Regiões de influência das cidades brasileiras (2018)*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.
- \_\_\_\_\_. *Produto Interno Bruto dos municípios 2002, 2010, 2018 e 2019*. Disponível em: [https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?=&t=pib-por-municipio&utm\\_source=landing&utm\\_medium=explica&utm\\_campaign=pib](https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?=&t=pib-por-municipio&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=pib). Acesso em 08 de abril de 2021.
- \_\_\_\_\_. *Gestão do Território: 2014 / IBGE, Coordenação de Geografia*. - Rio de Janeiro: IBGE, 2014. Disponível em: [https://geofp.ibge.gov.br/organizacao\\_do\\_territorio/redes\\_e\\_fluxos\\_geograficos/gestao\\_do\\_territorio/gestao\\_do\\_territorio\\_2014.pdf](https://geofp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/redes_e_fluxos_geograficos/gestao_do_territorio/gestao_do_territorio_2014.pdf). Acesso em: maio de 2022.
- \_\_\_\_\_. *Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil / IBGE, Coordenação de Geografia*. - 2. ed. - Rio de Janeiro: IBGE, 2016. e-Book (PDF).
- \_\_\_\_\_. *Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias: 2017 / IBGE, Coordenação de Geografia*. - Rio de Janeiro: IBGE, 2017a. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100600.pdf>. Acesso em maio de 2022.
- \_\_\_\_\_. *Ligações rodoviárias e hidroviárias: 2016 / IBGE, Coordenação de Geografia*. - Rio de Janeiro: IBGE, 2017b. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100602.pdf>. Acesso em: maio de 2022.
- \_\_\_\_\_. *Ligações aéreas: 2019-2020 / IBGE, Coordenação de Geografia*. - Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101891.pdf>. Acesso em: maio de 2022.
- INSTITUTO MAURO BORGES (IMB). *Goiás em dados (2017)*. Junho – 2018. Disponível em: <https://www.imb.go.gov.br/files/docs/publicacoes/goias-em-dados/godados2017.pdf>. Acesso em 28 de outubro de 2021.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA (INEP). *Microdados do Censo da Educação Superior 2019*. [online]. Brasília: Inep, 2020. [citado 2022-12-18]. Disponível em: <[https://download.inep.gov.br/microdados/microdados\\_censo\\_da\\_educacao\\_superior\\_2019.zip](https://download.inep.gov.br/microdados/microdados_censo_da_educacao_superior_2019.zip)>.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA (IPEA); UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS (UNICAMP); INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana*. Brasília: IPEA, 2001, v.1.

- KELLER, Elza Coelho de Souza; MAGNANINI, Ruth Lopes da Cruz. População. In: *Geografia do Brasil: região Centro-oeste*. Rio de Janeiro: IBGE, 1977, v.4, p. 113-19.
- KOSIK, Karel. *Dialética do concreto*. Trad. De Célia Neves e Alderico Toríbio, 2. ed. Rio de Janeiro: Terra e Paz, 1976.
- LEFEBVRE, Henri. 1970. *A revolução urbana*. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.
- LENCIONI, Sandra. Cisão territorial da indústria e integração regional no estado de São Paulo. In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antônio; GALVÃO, Antônio Carlos Filgueira. *Regiões e cidades, cidades nas regiões*. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR., 2003, p.465-475.
- \_\_\_\_\_. Concentração e Centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. *Revista de Geografia Norte Grande (Impressa)*, v. 1, p. 1-8, 2008.
- \_\_\_\_\_. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, n.120, jan./jun. de 2011, p.133-148.
- \_\_\_\_\_. Metropolização. *Geographia (UFF)*, v. 22, p. 173-178, 2020. Recuperado de <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/43103>, acesso em 23 de setembro de 2021.
- LUKÁCS, Georg. *Introdução a uma estética Marxista: Sobre a Particularidade como Categoria da Estética*. Trad. de Carlos Nelson Coutinho e Leandro Konder, 1. ed.. São Paulo: Instituto Lukács, 2018.
- LUZ, Janes Socorro da. *A (Re)Produção do Espaço de Anápolis/GO: a trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2000*. Uberlândia-MG, 2009. 349 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia.
- \_\_\_\_\_. A inserção de Anápolis/GO no contexto da dinâmica regional. *Revista Anápolis Digital*, v. 01, n. 1, 2010.
- LUZ, Janes Socorro da; RIBEIRO, Idelmar da Silva. A importância do aglomerado farmacêutico do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) para o desenvolvimento local/regional. *Building the way - Revista do Curso de Letras da UEG*, v. 8, n. 1, abril/2018
- MAIA, Doralice Sátyro. De cidade Boca de Sertão a cidade Ponta de Trilho ou cidade ferroviária: a implementação da ferrovia e a reconfiguração do Núcleo Primaz. In: MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon. *Centro e centralidade em cidades médias*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.
- MÁXIMO PEREIRA, Pedro Henrique. *O entre-Metrópoles Goiânia-Brasília: história e metropolização*. Brasília-DF, 2019. 330 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília.
- MELAZZO, Everaldo Santos. Marília: Especialização industrial e diversificação do consumo. Trajetórias de uma cidade média. In: Maria Encarnação Beltrão Sposito; Denise Elias; Beatriz Ribeiro Soares. (Org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília*. São Paulo: Outras Expressões, 2012, p.161-280.
- MENDONÇA, Fernanda Antônia Fontes; SOARES, Évelyn Cristiane Moreira; OLIVEIRA, Simone Borges Camargo de. Análise da rede urbana formada pelas cidades de Goiânia-Anápolis-Brasília com foco na colaboração da cidade de Anápolis. In: CURADO, João

- Guilherme da Trindade, D'ABADIA, Maria Idelma Vieira, SILVA, Mary Anne Vieira (Orgs.). *Devoção, arte e território*. Anápolis: Editora UEG, 2019.
- MIYAZAKI, Vitor Koiti. *Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista*. 2013. 305 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2013. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/105090>>.
- MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, María Laura (Org.). *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC/ ANPUR, 1994. p.169-181.
- \_\_\_\_\_. *O que é o urbano, no mundo contemporâneo*. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2006. 14p. (Texto para discussão; 281).
- MOREIRA, Ruy. Da região à rede e ao lugar: a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo. In: LIMONAD, Ester (org.). *Etc espaço, tempo e crítica* [recurso eletrônico]. 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2019.
- MORENO, Bruno Bomfim. *A centralidade do ensino superior e o processo de redefinição socioespacial em Dourados/MS*. 2013. 278 p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados-MS, 2013.
- MOURA, Rosa. *Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba / Rosa Moura*. Curitiba, 2009. 242 p. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Paraná.
- MOURA, R.; HADDAD, M. B. O arranjo urbano-regional Brasília-Anápolis-Goiânia. *Biblio 3w* (Barcelona), v. XX, p. 01-31, 2015a.
- MOURA, R.; HADDAD, M. B. Brasília, Anápolis e Goiânia: um arranjo urbano-regional. *Bahia Analise & Dados*, v. 25, p. 303-325, 2015b.
- MOYSÉS, Aristides. *Goiânia: metrópole não planejada*. Goiânia: Editora da UCG, 2004.
- OFFNER, J. M. Territorial deregulation: local authorities at risk from technical networks. *International Journal of Urban and Regional Research*, Malden, MA: Wiley Interscience, v. 24, n. 1, p.165-182, Mar. 2000.
- OLIVEIRA, H. C. M.; CALIXTO, M. J. M. S.; SOARES, Beatriz Ribeiro (Orgs.). *Cidades Médias e Região*. 1ª. ed. São Paulo: UNESP/Cultura Acadêmica, 2017.
- POLONIAL, Juscelino Martins. *A estrada de ferro e a urbanização de Anápolis: 1907-35*. Goiânia, 1995. 145 p. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Goiás.
- \_\_\_\_\_. *Ensaio sobre a história de Anápolis*. Goiânia: Kelps, 2011.
- SOMAIN, RENÉ. Geografia do programa Mais Médicos, *Confins* [En ligne], 20 | 2014, mis en ligne le 30 mars 2014, consulté le 05 janvier 2023. URL : <http://journals.openedition.org/confins/9017> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/confins.9017>.
- REDAÇÃO EXAME. Melhores e Maiores 2019 — As 500 maiores empresas do Brasil. *Revista Exame*, 29 de agosto de 2019. Disponível em <https://exame.com/revista-exame/500-maiores-empresas-3/>. Acesso em 30 de novembro de 2022.

- \_\_\_\_\_. Melhores e Maiores 2022 — As 500 maiores empresas do Brasil. *Revista Exame*, 13 de setembro de 2022. Disponível em <https://exame.com/edicoes/melhores-maiores-2022/>. Acesso em 30 de novembro de 2022.
- RIBEIRO, Idelmar da Silva. *O Arranjo Produtivo Local Farmacêutico de Goiás: as empresas do Distrito Agroindustrial de Anápolis (GO), 2000 a 2016*. Dissertação (Mestrado Interdisciplinar em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado). Universidade Estadual de Goiás, Campus de Ciências Socioeconômicas e Humanas, Anápolis, 2018.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (org.). *Hierarquização e identificação dos espaços urbanos*. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009.
- RIBEIRO, Luiz Henrique Leandro. *Território e macrossistema de saúde: os programas de fitoterapia no sistema único de saúde (SUS)*. Tese (Doutorado em Geografia). Campinas-SP. Universidade Estadual de Campinas 2015.
- SANTOS, César Simoni. Escalas geográficas: instrumentos de observação ou objeto da investigação? In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SANTOS, César Simoni; ALVAREZ, Isabel Pinto (orgs.). *Geografia urbana crítica: teoria e método*. São Paulo: Contexto, 2018, p.89-108.
- SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo: AGB, n. 54, p. 81-99, jun.1977.
- \_\_\_\_\_. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.
- \_\_\_\_\_. 1979. Uma revisão da Teoria dos Lugares Centrais. In: \_\_\_\_\_. *Economia Espacial*. São Paulo: Edusp, 2003. p.125-136.
- \_\_\_\_\_. 1993. *Urbanização Brasileira*. São Paulo: Edusp, 2009.
- \_\_\_\_\_. 1994. *Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. São Paulo: Edusp, 2013.
- \_\_\_\_\_. 1996. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 2012.
- \_\_\_\_\_. O Lugar: Encontrando o Futuro. *Rua*, Revista de Arquitetura e Urbanismo, BAHIA, v. 6, p. 34-39, 1997.
- \_\_\_\_\_. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 26ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2017 [2000].
- \_\_\_\_\_. *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Edusp, 2021.
- SILVA, Cleiton Ferreira da et al. Entrevistas com agentes bem informados: perspectivas para a análise da fragmentação socioespacial. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos (orgs.). *Metodologia de pesquisa em estudos urbanos: procedimentos, instrumentos e operacionalização*. Rio de Janeiro: Consequência, 2022.
- SILVA, Júlia Bueno de Moraes. *O interior e sua importância no projeto centralizador do Brasil: Anápolis anos 20-30*. Dissertação (Mestrado em História). Goiânia: Universidade Federal de Goiás – UFG, 1997.
- SILVEIRA, Maria Laura. Uma situação geográfica: do método à metodologia. *Revista Território*, ano IV, n.6: p.21-28, jan/jun. 1999.
- SOARES, Beatriz Ribeiro. Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização. *Formação* (Online). Presidente Prudente: v. 1, n. 6, 1999. Disponível

em:<<http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1167>>. Acesso em: 5 de fevereiro de 2013.

- SOARES, Beatriz Ribeiro. Uberlândia (MG): leituras geográficas de uma cidade média em transição. In: ELIAS, Denise; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOARES, Beatriz Ribeiro (organizadoras). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Tandil e Uberlândia*. São Paulo: Expressão popular, 2010, p.157-285.
- SOBARZO, Oscar. Passo Fundo: uma cidade média do sul do Brasil na encruzilhada das horizontalidades e das verticalidades. In: Bellet Sanfeliu, Carmen; Sposito, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida, 2009, v. , p. 145-158.
- \_\_\_\_\_. Passo Fundo: cidade média com funções comerciais, de serviços e de apoio ao agronegócio. In: Maria Encarnação Beltrão Spósito; Denise Elias; Beatriz Ribeiro Soares. (Org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional - Passo Fundo e Mossoró*. 1ed.São Paulo: Expressão Popular, 2010, v. , p. 29-100.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *ABC do desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- \_\_\_\_\_. *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. Rio de Janeiro: Betrand Brasil, 2018.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: GASPERR, 2001, p.609-643.
- \_\_\_\_\_. *O chão em pedaços: urbanização economia e cidades no Estado de São Paulo*. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 2005 [tese de livre docência]. 508 p.
- \_\_\_\_\_. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades Médias: Espaços em Transição*. 1. ed. - São Paulo: Expressão Popular, 2007a, p.233-253.
- \_\_\_\_\_. (org.). *Cidades Médias: Espaços em Transição*. 1. ed. - São Paulo: Expressão Popular, 2007b.
- \_\_\_\_\_. Globalização, consumo e papéis intermediários de cidades médias no Brasil. In: Carmen Bellet Sanfeliu; Maria Encarnação Beltrão Sposito. (Org.). *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*. 1a.ed. Lleída: Edicions de la Universitat de Lleída, 2009, v., p. 41-69.
- \_\_\_\_\_. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. *GEOGRAFIA*, Rio Claro, v. 35, n. 1, p. 51-62, jan./abr. 2010.
- \_\_\_\_\_. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2011.
- \_\_\_\_\_. *Metropolização do espaço: cidades médias, lógicas econômicas e consumo*. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João, MATTOS, Célia de. *Desafios da metropolização do espaço*. 1. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2015, p.125-151.
- \_\_\_\_\_. O espaço e o tempo como continuidades e descontinuidades geográficas. In: SERPA, Ângelo; CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Geografia urbana: desafios teóricos contemporâneos*. Salvador: EDUFBA, 2018a.

- \_\_\_\_\_. Reestruturação econômica, urbana e da cidade: os papéis intermediárias de cidades médias em múltiplas escalas. In: Diana Lan, Luis Adriani, Eliseu Savério Sposito. (Org.). *Reestructuración productiva e industria, en ciudades intermedias de Argentina y Brasil*. 1ed.Tandil: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2018b, v. 1, p. 189-207
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão et al. O Estudo das Cidades Médias Brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades Médias: Espaços em Transição*. 1. ed. - São Paulo: Expressão Popular, 2007, p.35-68.
- SPOSITO, M. Encarnação Beltrão; CATELAN, Márcio José. Hierarchy and heterarchy in Brazil's urban network. *Brazilian Geographical Journal: geosciences and humanities research medium*, v. 5, p. 556-574, 2014.
- SPOSITO, M. Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério. Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias. In: *XII Seminário da Rede Ibero-americana de Pesquisadores sobre Globalização e Território (RII)*, 2012, Belo Horizonte. Trabalhos. Belo Horizonte: UFMG, 2012. v. 1. p. 1-17.
- \_\_\_\_\_. Qualidade e quantidade. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério. *A construção de uma pesquisa em ciências humanas*. São Paulo: Contexto, 2022.
- SPOSITO, Maria E. B., WHITACKER, Arthur M. *Cidade e campo: relações e contradições entre urbano e rural*. São Paulo: Expressão Popular, 2006.
- URBAN SYSTEMS. *Melhores cidades para fazer negócio 2.0*. Versão 2020.
- VARGAS, Lucas Gabriel Corrêa. *Representações sociais do progresso*. Uma perspectiva a partir da chegada da estrada de ferro em Anápolis, GO. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade). Faculdade de Artes Visuais (FAV)/Universidade Federal de Goiás (UFG). Goiânia-GO, 2015.
- VELTZ, Pierre. *Mondialisation, villes et territoires: l'économie d'archipel*. Paris: Universitaires de France, 1996. 262 p.(Economie en liberté, 0768-0988).
- VILLAÇA, Flávio. *O espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 2009.



**Áudio**

[https://drive.google.com/drive/folders/1Ln0g\\_FtCgG851lu3Hyby9bwzQE4oYMx4?usp=sharing](https://drive.google.com/drive/folders/1Ln0g_FtCgG851lu3Hyby9bwzQE4oYMx4?usp=sharing)

**Transcrição**

<https://drive.google.com/drive/folders/1M7ZnSjjAJOPcMOZqd1FZCKzHeVPH65aP?usp=sharing>