



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS

Campus Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas

Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu interdisciplinar

“Território e Expressões Culturais no Cerrado”

GEDEILDA DE OLIVEIRA RODRIGUES

TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO:

Análise dos eixos viários como vetores de desenvolvimento em Anápolis-GO

Anápolis- GO

2025

GEDEILDA DE OLIVEIRA RODRIGUES

TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO:

Análise dos eixos viários como vetores de desenvolvimento em Anápolis-GO

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* Interdisciplinar em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado da Universidade Estadual de Goiás para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades: Territórios e Expressões Culturais no Cerrado, na área interdisciplinar, linha de pesquisa: Dinâmicas territoriais e relações de poder.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo de Mello

Anápolis- GO

2025

GEDEILDA DE OLIVEIRA RODRIGUES

TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO:

Análise dos eixos viários como vetores de desenvolvimento em Anápolis-GO

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* Interdisciplinar em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado da Universidade Estadual de Goiás para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades: Territórios e Expressões Culturais no Cerrado, na área interdisciplinar, linha de pesquisa: Dinâmicas territoriais e relações de poder.

Banca examinadora

Prof. Dr. Marcelo de Mello
Orientador
PPGTECCER/UEG

Profa. Dra. Janes Socorro da Luz
Membro Interno do TECCER
PPGTECCER/UEG

Prof. Dr. Bruno Augusto de Souza
Membro Externo do TECCER
SME/Goiânia

Anápolis, setembro de 2025.

*A verdadeira coragem é ir atrás de seu sonho mesmo quando
todos dizem que é impossível.*
Cora Coralina

A todas as pessoas corajosas que lutam por uma sociedade fraterna

AGRADECIMENTO

Durante o desenvolvimento desta pesquisa, tive o privilégio de contar com o apoio de diversas pessoas, às quais registro meu sincero reconhecimento e gratidão. Primeiramente, a Deus, por sua constante proteção e por me capacitar para alcançar meus sonhos. Aos meus pais, Geraldo e Maria Hilda, por todo suporte ao longo da minha vida. Ao meu irmão, Gedeilson, que, apesar das limitações, sempre foi um incentivador carinhoso e presente.

Agradecimento ao meu esposo, Renato Rodrigues, um grande incentivador deste estudo. Seu apoio e cuidado durante esse período foram essenciais para a concretização desse projeto. Ao meu filho, Pedro Miguel, apesar de criança, foi a esperança de um dia vê-lo orgulhoso das minhas conquistas que me impulsionaram a seguir firme até a conclusão desta formação.

Minha eterna gratidão ao professor Marcelo de Mello, que, ao longo de toda essa jornada, foi sempre prestativo, otimista e acolhedor, tornando os desafios desse percurso mais leves. Sou profundamente grata por todo o conhecimento compartilhado, sua sabedoria, humildade e a forma dedicada com que conduziu esta pesquisa foram fundamentais para que eu pudesse concluir este estudo. Também estendo meus sinceros agradecimentos aos professores Janes Socorro da Luz, Arlete Mendes Rosa e Bruno Augusto de Sousa pela atenção, dedicação e valorosa orientação na conclusão desta pesquisa.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu Interdisciplinar em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER), deixo registrado meu apreço pelo conhecimento compartilhado durante esse período, em especial à coordenadora Divina Aparecida Leonel Lunas por todo o apoio e acolhida. Também aos colegas do TECCER, obrigada pela parceria nos momentos desafiadores. Sou grata aos meus bons amigos da vida, pela amizade sincera e incentivos nos momentos de fraqueza.

Agradeço aos meus alunos do CEPMG César Toledo, em especial à turma do 9º ano de 2022, que, naquele ano, ao me perguntarem sobre meu projeto de vida, despertando este antigo sonho. Estou feliz em vê-los concluindo seus estudos no mesmo ano em que encerro o mestrado. Que bom que não desistimos dos nossos sonhos.

Gratidão sincera a todos, pois esta conquista é reflexo de todo o apoio que recebi ao longo do caminho, mostrando que sonhos compartilhados se tornam mais leves e possíveis.

RESUMO

O espaço urbano está em constante transformação, influenciado pelas dinâmicas econômicas, sociais e temporais. Em Anápolis, Goiás, essa realidade também se manifesta, especialmente em função dos investimentos públicos e privados direcionados a determinados setores da cidade, com destaque para alguns eixos viários estratégicos, que são importantes redes de integração. Em certas avenidas, observa-se uma maior oferta de serviços e comércios, tanto públicos quanto privados, o que contribui para a valorização dessas áreas. Esses locais, ao concentrarem infraestrutura e atividades econômicas, tornam-se vetores de desenvolvimento urbano, ou seja, espaços que impulsionam o crescimento da cidade ao facilitar o acesso a áreas de maior valor econômico e promover a circulação de bens, pessoas e capitais. Alguns desses vetores podem se tornar zonas luminosas, ao atrair mais capital, gerar empregos e apresentar elevado valor econômico. Por outro lado, há avenidas onde os impactos dessas transformações são menores. Nesses lugares, há carência de investimentos públicos e privados, o que resulta em problemas na infraestrutura básica e na oferta limitada de serviços. São áreas menos valorizadas no mercado imobiliário e ocupadas predominantemente por uma população com menor poder aquisitivo, conhecidas como zonas opacas. Essa divisão espacial entre zonas luminosas e opacas gera processos de segregação socioespaciais, refletidos na disparidade entre classes sociais presentes nessas redes urbanas. Essas desigualdades são evidentes nas características das moradias, na qualidade dos espaços urbanos e na configuração da paisagem, reforçando a fragmentação e a segregação socioespacial em Anápolis. Assim, os vetores de desenvolvimento atuam como motores que dinamizam partes específicas da cidade, ao passo que outras redes de integração permanecem marginalizadas, evidenciando as contradições do crescimento urbano e a necessidade de políticas que promovam maior equilíbrio e integração territorial.

Palavras-chave: Eixos Viários. Vetores de Desenvolvimento. Segregação.

ABSTRACT

Urban space is constantly changing, influenced by economic, social, and temporal dynamics. In Anápolis, Goiás, this reality is also evident, especially due to public and private investments directed at certain sectors of the city, particularly some strategic road arteries, which are important integration networks. On certain avenues, there is a greater supply of services and businesses, both public and private, which contributes to the appreciation of these areas. By concentrating infrastructure and economic activities, these locations become vectors of urban development—spaces that drive the city's growth by facilitating access to areas of greater economic value and promoting the circulation of goods, people, and capital. Some of these vectors can become luminous zones, attracting more capital, generating jobs, and offering high economic value. On the other hand, there are avenues where the impacts of these transformations are less pronounced. In these areas, there is a lack of public and private investment, resulting in problems with basic infrastructure and a limited supply of services. These are areas with lower real estate value and predominantly occupied by a population with lower purchasing power, known as opaque zones. This spatial division between luminous and opaque zones generates processes of socio-spatial segregation, reflected in the disparity between social classes present in these urban networks. These inequalities are evident in the characteristics of housing, the quality of urban spaces, and the configuration of the landscape, reinforcing the fragmentation and socio-spatial segregation in Anápolis. Thus, development vectors act as engines that energize specific parts of the city, while other integration networks remain marginalized, highlighting the contradictions of urban growth and the need for policies that promote greater balance and territorial integration.

Keywords: Road Axes. Development Vectors. Socio-spatial Segregation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa: Vilas que circundavam o futuro território de Anápolis - Século XIX...	18
Figura 2 - Gomes de Souza Ramos, pioneiro e fundador da cidade de Anápolis.....	20
Figura 3 - Linha do tempo - período pré-mecânico da rede em Anápolis	23
Figura 4 - Inauguração da Estação Ferroviária, Anápolis - 1935	26
Figura 5 - Mapa de localização de Anápolis e a futura Capital Federal - Década de 1960.	29
Figura 6 - Linha do Tempo - Período mecânico intermediário da rede em Anápolis.....	30
Figura 7 - Mapa de localização das rodovias que circundam Anápolis	33
Figura 8 - Convite para a festa da retirada dos trilhos da cidade de Anápolis.....	34
Figura 9 - Linha do tempo - Período atual da rede técnico-científico-informacional em Anápolis.....	36
Figura 10 – Croqui - Vila de Santana das Antas em 1904 com os principais acessos e a projeção do Largo de Santana.....	41
Figura 11 - Estação Ferroviária de Anápolis – 1935.....	42
Figura 12 - Tabela- Crescimento da população do município: 1900-1935	43
Figura 13 – Mapa - Rede ferroviária que integra Anápolis a outras regiões do Brasil.....	45
Figura 14 - Presidente Ernesto Geisel na inauguração do DAIA em 1976	46
Figura 15 - Mapa - Diversas redes que integram Anápolis ao Brasil e ao mundo	54
Figura 16 - Reportagem sobre os investimentos da CAO A em Anápolis	55
Figura 17 - Crescimento populacional percentual da população de Anápolis desde 1950.....	58
Figura 18 - Mapa de localização da Avenida Pedro Ludovico em Anápolis	65
Figura 19 - Matérias sobre a Avenida Pedro Ludovico no Jornal <i>O Anápolis</i> na década de 1960	67
Figura 20 - Planta do Bairro Jundiaí (1953)	68
Figura 21 - Mapa de localização das Avenidas Santos Dumont e Jundiaí, em Anápolis...	70
Figura 22 - Mapa de localização da Avenida Brasil, em Anápolis	73
Figura 23 - Avenida Fernando Costa e a antiga fábrica de tecidos a oeste – 1951.....	74
Figura 24 - Mapa de localização da Avenida Fernando Costa, em Anápolis	76
Figura 25 - Transformações da Avenida Fernando Costa	77
Figura 26 - Prefeitura de Anápolis e Ginásio Internacional, na Avenida Brasil	84

Figura 27 - Hospital de Urgências, na Avenida Brasil	84
Figura 28 - Ciclovia e canteiro lateral, na Avenida Brasil	85
Figura 29 - Entrada do condomínio Sunflower, na Avenida Brasil	85
Figura 30 - Início do Parque Linear da Avenida Brasil Norte	86
Figura 31 - Viadutos integrados, conectando as avenidas Goiás e Barão do Rio Branco à Avenida Brasil	87
Figura 32 - Viaduto Ildefonso Limírio Gonçalves, na Avenida Brasil	87
Figura 33 - Concessionárias de veículos de marcas internacionais na Avenida Brasil ...	88
Figura 34 - Maior <i>shopping center</i> da cidade de Anápolis e supermercado Carrefour....	89
Figura 35 - <i>Zona luminosa</i> , predomínio do <i>tempo rápido</i>	89
Figura 36 - Unidade administrativa e de atendimento da Saneago na Avenida Pedro Ludovico.....	91
Figura 37 - Cemitério Parque. Acesso principal pela Avenida Pedro Ludovico	91
Figura 38 - Instituto Médico Legal na Avenida Pedro Ludovico	92
Figura 39 - Instituto Federal de Goiás na Avenida Pedro Ludovico	92
Figura 40 - Fazenda às margens da Avenida Pedro Ludovico	93
Figura 41 - Início da Avenida Pedro Ludovico - Pista duplicada e sem canteiro	93
Figura 42 - Trecho central da Avenida Pedro Ludovico - Pista simples nos dois sentidos	94
Figura 43 - Trecho final da Avenida Pedro Ludovico- Pista dupla com canteiro.....	94
Figura 44 - Comércio de pequeno porte da Avenida Pedro Ludovico	95
Figura 45 - <i>Zona opaca</i> , predomínio do <i>tempo lento</i>	96
Figura 46 - Espaço da Avenida Pedro Ludovico em 2011 e em 2025 - Intensas transformações	98
Figura 47 - Espaço da Avenida Pedro Ludovico em 2011 e em 2025 - Pequenas transformações	99
Figura 48 - Disparidade dos estabelecimentos presentes na Avenida Brasil na Avenida Pedro Ludovico.....	108

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
 CAPÍTULO 1- ANÁPOLIS: TERRITÓRIO EM TRANSFORMAÇÃO.....	15
1.1 A influência da rede na história de Anápolis	15
1.1.1 Período pré-mecânico da rede	16
1.1.2 Período mecânico intermediário da rede	24
1.1.3 Período atual da rede técnico-científico-informacional	31
1.2 Eixos viários e o processo genético e atual das redes	37
 CAPÍTULO 2 - ANÁPOLIS E AS NOVAS RELAÇÕES DE PRODUÇÃO EM ESCALA MUNDIAL	48
2.1 Anápolis e as redes técnicas no contexto do novo arranjo produtivo global.....	49
2.2 O processo de transformações de eixos viários em vetores de desenvolvimento.....	57
2.3 Eixos viários, vetores de desenvolvimento e metamorfoses espaciais em Anápolis	62
2.3.1 Avenida Pedro Ludovico - Setor Sudoeste de Anápolis	64
2.3.2 Avenida São Francisco e Santos Dumont - Setor Leste de Anápolis	68
2.3.3 Avenida Brasil - Setor Norte e Sul de Anápolis	71
2.3.4 Avenida Fernando Costa - Setor Norte de Anápolis	74
2.4 Análise dos eixos viários e a formação do tempo rápido e do tempo lento.....	77
 CAPÍTULO 3 - AS REDES E OS PROCESSOS INTEGRADOR E SEGREGADOR.....	79
3.1 Análise dos vetores de desenvolvimento para consolidação ou formação de zonas opacas e zonas luminosas	80
3.2 Os agentes responsáveis pelas transformações dos setores de desenvolvimento urbano	97
 CONSIDERAÇÕES FINAIS	105
REFERÊNCIAS	110

INTRODUÇÃO

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), 87,4% da população brasileira vivia em áreas urbanas naquele ano, refletindo um processo intenso de urbanização consolidado ao longo das últimas décadas. Esse elevado índice evidencia não apenas a concentração populacional nas cidades, mas também a complexidade e a diversidade que marcam a produção e a organização do espaço urbano no país.

A urbanização acelerada produziu um verdadeiro mosaico de formas, bem como de padrões de ocupação e uso do solo. Esse espaço urbano é marcado por diferenças expressivas: de um lado, espaços altamente valorizados, dotados de infraestrutura moderna e amplo acesso a serviços públicos e privados; de outro, áreas caracterizadas por equipamentos e serviços públicos precários. Essa heterogeneidade espacial constitui uma das marcas centrais das cidades brasileiras, expressando disparidades socioeconômicas que geram processos de segregação socioespacial e desigualdades no acesso a recursos fundamentais para a reprodução da vida.

Nesse contexto, a cidade de Anápolis, em Goiás, também vivencia intensas transformações demográficas e espaciais, intensificadas à medida que o município alcança níveis mais elevados de integração às redes regionais, nacionais e globais. Desde sua formação, nas últimas décadas do século XIX, marcada por múltiplas influências, Anápolis experimentou crescimento demográfico expressivo, favorecido por sua localização estratégica.

Historicamente, o município desempenhou papel central graças ao seu posicionamento geográfico privilegiado, situado no entroncamento de importantes rotas de circulação regional e nacional. Essa articulação em rede foi sendo aprimorada conforme as transformações técnicas, econômicas e sociais moldaram o território brasileiro. Conforme descreve Santos (1996), tal processo pode ser compreendido em três etapas: a primeira – período pré-mecânico – caracteriza-se pela integração local e regional baseada em técnicas e transportes rudimentares; a segunda – mecânico intermediário – corresponde à incorporação de novas tecnologias, como a ferrovia e, posteriormente, as rodovias, que ampliaram os fluxos econômicos e inseriram a cidade em circuitos nacionais; e a terceira – o período técnico-científico-informacional – é definida pela adoção de tecnologias de comunicação e logística avançadas, conectando Anápolis às

redes produtivas globais e intensificando a circulação de mercadorias, capitais e informações.

Nos primeiros anos de sua formação, viajantes e comerciantes desempenharam papel decisivo na valorização do território, consolidando a base para o núcleo urbano de Santana das Antas. Sua posição estratégica, entre municípios goianos da época, favoreceu a integração regional e impulsionou o crescimento inicial. No início do século XX, o projeto de construção da ferrovia que ligaria Goiás ao Sudeste brasileiro, com passagem por Anápolis, representou um marco para o desenvolvimento urbano, fortalecendo conexões econômicas e atraindo novos fluxos migratórios.

A construção de Goiânia e Brasília, entre as décadas de 1930 e 1960, reforçou o papel estratégico de Anápolis no Centro-Oeste brasileiro. Posteriormente, a instalação da Base Aérea em 1972 e a criação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) em 1976 consolidaram o município como polo militar, logístico e industrial de relevância nacional e global. Atualmente, sua localização entre Brasília e Goiânia, aliada à integração com uma densa malha rodoviária, reafirma sua centralidade como polo logístico e de circulação de pessoas e mercadorias.

Esse processo confirma a lógica apresentada por Santos (1996), segundo a qual a integração territorial está diretamente vinculada ao avanço técnico e à intencionalidade das conexões, moldando novas funcionalidades urbanas e reconfigurando o espaço. Em Anápolis, essa dinâmica se manifesta tanto na expansão demográfica quanto na transformação dos principais eixos viários, que concentram densidade técnica e intensificam os fluxos de pessoas, capitais e mercadorias.

No atual meio técnico-científico-informacional, esses eixos viários se tornam elementos fundamentais da articulação em rede, sustentados por infraestruturas modernas e tecnologias de transporte e comunicação que conectam escalas locais, regionais, nacionais e globais. Além de potencializar a fluidez das interações econômicas, essa configuração redefine o uso e o valor do solo urbano, transformando antigos corredores comerciais em vetores de desenvolvimento.

Entretanto, a mesma lógica que impulsiona a economia e reconfigura o espaço urbano também aprofunda contrastes. A valorização seletiva de determinados eixos e áreas estratégicas, concentrando investimentos públicos e privados, favorece regiões mais integradas às redes produtivas, enquanto outras permanecem à margem. Forma-se, assim, uma organização territorial marcada por fortes heterogeneidades, onde coexistem áreas densamente equipadas e territórios carentes de infraestrutura.

Essa disparidade evidencia desigualdades socioespaciais: populações de menor renda enfrentam problemas de mobilidade e dificuldades de acesso a serviços essenciais, acentuando processos de segregação. Compreender tais dinâmicas implica responder a questões fundamentais: as heterogeneidades observadas decorrem de ações espontâneas ou de iniciativas planejadas? Quem são os agentes responsáveis pela produção de espaços tão distintos? De que modo os deslocamentos de capitais, em suas diversas formas, estão relacionados à reconfiguração dos eixos viários?

Diante dessas indagações, este estudo tem como objetivo compreender as transformações seletivas de determinados eixos viários que se consolidaram como vetores de desenvolvimento em Anápolis. Busca-se aprofundar o entendimento sobre o processo de ocupação e transformação urbana do município, com enfoque nos eixos viários e na dinâmica de circulação de pessoas, serviços e capitais. Ressalta-se que a produção do espaço é mediada pela constituição de redes, sustentadas em objetos técnicos que, de forma seletiva, articulam as possibilidades de apropriação territorial.

A análise pretende identificar as transformações em eixos específicos e compreender como se consolidaram como vetores de desenvolvimento. Tal processo evidencia a produção das zonas luminosas e zonas opacas da cidade (SANTOS, 1996). As primeiras correspondem a áreas mais integradas às redes técnicas e produtivas, com alta densidade de infraestrutura, circulação de capitais e inovação tecnológica; as segundas, a territórios menos favorecidos por investimentos e com menor acesso a equipamentos urbanos e dinâmicas econômicas. Essa diferenciação articula-se à coexistência do tempo rápido — associado à fluidez, modernização e conectividade — e do tempo lento, caracterizado por ritmos de transformação mais reduzidos e limitada integração às redes.

O estudo estrutura-se em três capítulos. O primeiro analisa a formação histórica e espacial de Anápolis, desde o final do século XIX até a atualidade, a partir dos três períodos propostos por Santos (1996), destacando marcos como a chegada da ferrovia e a construção de Brasília. O segundo capítulo aborda o processo de integração de Anápolis ao espaço global, discutindo a formação de eixos viários estratégicos e articulando conceitos fundamentais, como vetores de desenvolvimento, tempo rápido e tempo lento, aplicados ao contexto local. O terceiro capítulo aprofunda a análise dos impactos socioespaciais dessas transformações, examinando como determinados eixos concentram investimentos e infraestrutura enquanto outros permanecem à margem, reforçando desigualdades urbanas e redefinindo as centralidades da cidade.

A pesquisa adota abordagem qualitativa, de caráter descritivo e analítico, fundamentada no método dialético, que possibilita compreender as transformações espaciais de Anápolis a partir da interação entre processos históricos, técnicos, econômicos e sociais. Tal perspectiva permite revelar não apenas a evolução histórica, mas também a lógica de concentração de capitais em determinados eixos viários, resultando em sua valorização espacial e em ganhos econômicos seletivos.

A estrutura proposta articula o percurso histórico da produção territorial com a análise crítica do presente, oferecendo uma visão abrangente do papel dos eixos viários na configuração espacial de Anápolis e contribuindo para a compreensão das desigualdades urbanas no município. Ao evidenciar como antigos eixos de circulação — das rotas regionais às rodovias federais e à plataforma logística — estruturaram o crescimento urbano e redefiniram centralidades econômicas e sociais.

Este trabalho busca contribuir para o debate sobre planejamento urbano e políticas públicas, ressaltando a importância de iniciativas que contemplem não apenas a eficiência logística, mas também a justiça social e o direito à cidade. No contexto do ensino de Geografia, essa discussão assume papel fundamental, pois permite aos estudantes compreenderem de forma crítica as dinâmicas territoriais e os processos de produção do espaço urbano. Ao analisar temas como segregação socioespacial, mobilidade, infraestrutura e sustentabilidade, os alunos desenvolvem a capacidade de relacionar conteúdos teóricos com a realidade vivida em sua cidade, tornando o aprendizado mais significativo.

Assim, compreender as transformações urbanas de Anápolis a partir da análise de seus eixos viários permite não apenas interpretar os processos históricos e espaciais que estruturam o município, mas também refletir criticamente sobre as implicações sociais e territoriais do desenvolvimento urbano contemporâneo. A investigação busca, portanto, contribuir para o campo da Geografia Urbana, ao oferecer subsídios teóricos e empíricos que auxiliem na leitura do espaço e na formação de uma consciência cidadã e espacial crítica. Desse modo, o estudo reafirma a importância de compreender a cidade como produto de múltiplas temporalidades, agentes e interesses, propondo uma leitura que valorize a justiça socioespacial e o direito à cidade como princípios orientadores do planejamento urbano e da educação geográfica.

CAPÍTULO 1 - ANÁPOLIS: TERRITÓRIO EM TRANSFORMAÇÃO

A cidade de Anápolis, situada no estado de Goiás, teve seu processo de formação iniciado nas últimas décadas do século XIX, impulsionado por diversos acontecimentos e interesses em um período marcado por limitações técnicas. No início do século XX, a antiga Vila de Santana das Antas foi oficializada como cidade, recebendo o nome de Anápolis. Desde então, múltiplos eventos e investimentos ocorreram em seu território devido ao avanço técnico progressivo, inserido em um contexto de permanente mudanças na relação do capital com os espaços em suas diversas escalas: local, regional e global.

Neste contexto, a presente pesquisa assumiu a rede como elemento conceitual e metodológico, por possibilitar o entendimento das dinâmicas territoriais e das interações sociais, econômicas e políticas em um cenário urbano caracterizado por progressivos avanços técnicos. O objetivo do primeiro capítulo é apresentar a rede como elemento teórico e instrumento investigativo que possibilita o entendimento das transformações territoriais, nas suas diversas escalas. A pesquisa se pautou em Santos (1996), que destaca a existência de três períodos de desenvolvimento da rede, que foram analisados na primeira parte deste capítulo, a fim de entender as mudanças causadas a partir da ampliação da densidade técnica no território urbano de Anápolis.

1.1 A influência da Rede na História de Anápolis

A palavra “rede” é polissêmica, por isso, tanto as ciências exatas, biológicas como as humanas utilizam esse vocábulo para definir um aspecto físico, uma situação social, política ou econômica. Ela também é empregada para analisar a dinâmica de um território. Nas palavras de Santos (1996), quando se estuda um território, a rede deve ser analisada com um enfoque genético ou um enfoque atual. Para o geógrafo, é necessário compreender sua história, a idade dos seus objetos e a sua longevidade.

Para pesquisar o território de Anápolis no estado de Goiás, com base na proposta de Santos (1996), é indispensável compreender o processo histórico de constituição das redes de circulações de pessoas, mercadorias e capitais que se formaram nesse espaço geográfico. Segundo Santos (1996) é preciso analisar a importância dos diversos eixos articulados de transporte construídos no território; bem como perceber que a rede pode ser lida a partir dos fluxos e fixos vinculados à dinâmica de circulação. Na realidade, é fundamental identificar a profunda complementaridade presente na relação travada entre

os fixos (rodovias, ferrovias, aeroportos, portos, edificações, fábricas etc.) e os fluxos (movimentos de pessoas, mercadorias, informações e capitais que circulam pela rede), quando o objetivo é o entendimento do funcionamento das redes.

Nesta perspectiva, os fixos representam a dimensão material da realidade reticular e os fluxos o movimento e a fluidez manifestados, possibilitando a dinâmica territorial e as consequentes metamorfoses espaciais. Esses conceitos são fundamentais quando se analisa a produção do espaço a partir da inserção progressiva de próteses tecnicamente projetadas.

Na presente pesquisa, a história de Anápolis será dividida em três fases, conforme características das redes e a intencionalidade de sua formação. Essa metodologia, é baseada em Santos (1996, p. 178). Para ele, “Podemos, grosso modo, admitir, pelo menos, três momentos na produção e na vida das redes. Um largo período pré-mecânico, um período mecânico intermediário e a fase atual.”

1.1.1 Período pré-mecânico da rede

Santos (1996), descreve que no período pré-mecânico, as relações dos indivíduos com as redes eram relativamente espontâneas e limitadas. As trocas comerciais eram cerceadas pelas dificuldades de produção e transporte do período. Há relativa competitividade e os conflitos de interesses eram circunscritos a realidade dessa fase. Esse momento da história da cidade de Anápolis está relacionado com a sua origem, a partir do pouso de tropeiros, avança para sua emancipação política e termina em 1910, quando há o planejamento da construção da estrada ferroviária em Goiás.

É importante destacar que a ocupação do território goiano tem início nas primeiras décadas do século XVIII, com a descoberta do ouro nessa província. A atividade mineradora atraiu várias pessoas para Goiás, formando os primeiros aglomerados urbanos. Após 1770, iniciasse o processo de esgotamento do ouro e um declínio nas atividades econômicas em Goiás. Os habitantes que permaneceram no território passaram a se dedicar a atividade rural, com a formação de fazendas voltadas para a agricultura de subsistência.

A primeira ocupação do território anapolino é resultado desse processo. Algumas fazendas surgiram no território devido as terras férteis, ao clima agradável e abundância de água existente. Uma das evidências dessa ocupação é o relato da viagem de Augusto de Saint-Hilaire realizada em 1819 no interior de Goiás.

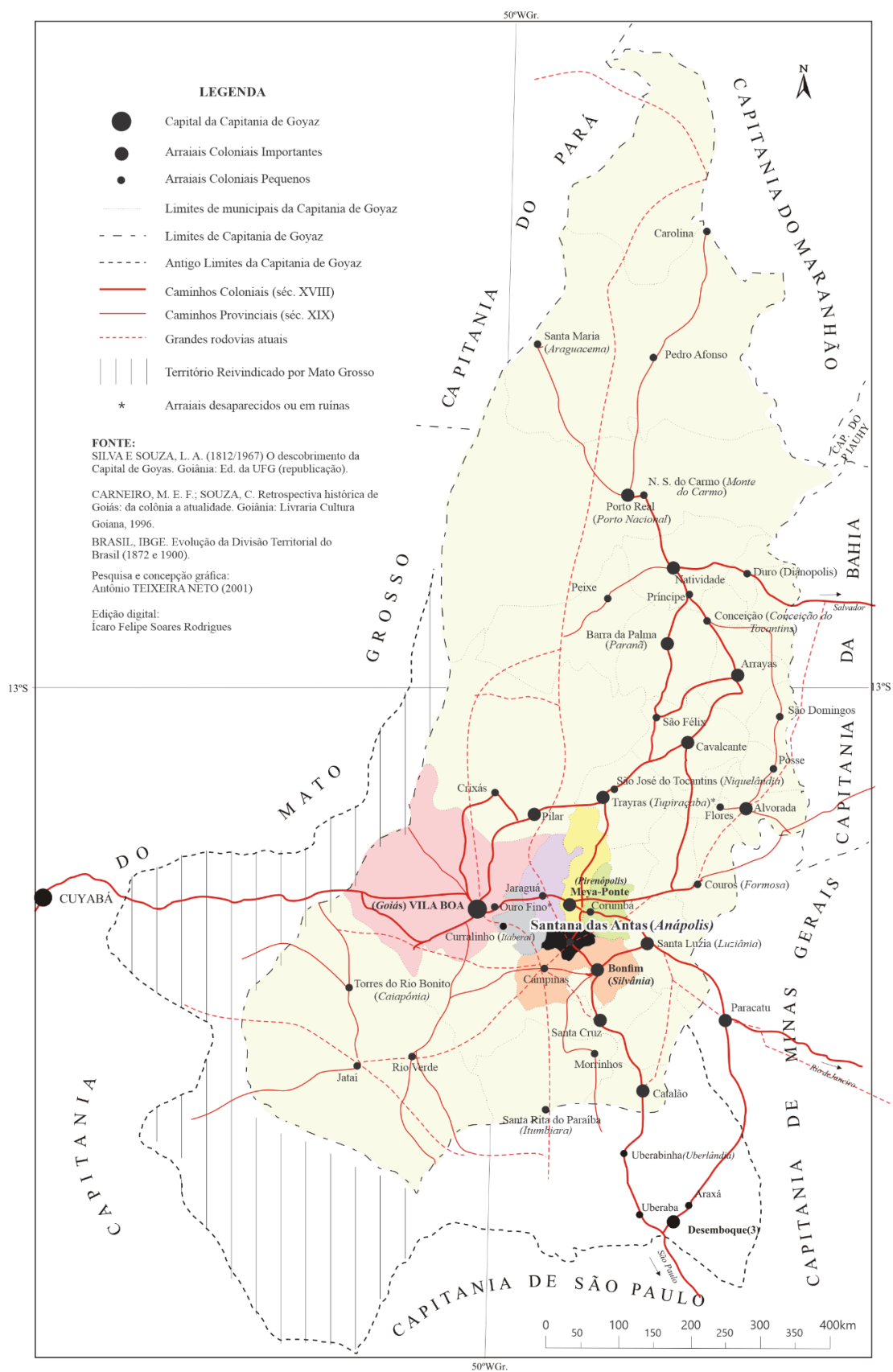
[...] parei na Fazenda das Antas, situada acima do rio do mesmo nome e um dos afluentes do Corumbá. A fazenda era um engenho-de-açúcar que pareceu em péssimo estado de conservação, mas o rancho que fazia parte dela era espaçoso e limpo, e foi aí que nos instalamos (Saint-Hilaire, 1975, p. 102).

Essas fazendas localizavam-se entre as Vilas de Meia Ponte (Pirenópolis), Corumbá, Jaraguá, Curralinho (Itaberaí), Vila Boa (antiga capital), Campininha (atualmente Campinas, bairro de Goiânia) e Bonfim (Silvânia). Em consequência da sua posição geográfica, Anápolis foi incorporada às rotas dos viajantes que se deslocavam pelo território goiano. A riqueza de água transformou o lugar em espaço de pernoite, pois as viagens eram longas e cansativas, devido à precariedade das estradas e à utilização de animais para o transporte de mercadorias.

Esses fluxos de pessoas que trafegavam pelas redes de estradas originárias, principalmente no córrego das Antas, foram determinantes para o aparecimento de algumas construções no território.

[...] E grande massa de aventureiros, escravos, mercadores e autoridades do fisco, movendo-se de um para o outro lugar, cortava o futuro território de Santana das Antas admirando, os campos ricos, o mato grosso, água abundante e a excelência do clima. Fatos do rude labor, desencantados, um desbravador aqui, outro além, se deixaram ficar na bela paragem, seduzidos por atividades agropastoril (Borges, 2011, p. 21).

Figura 1- Mapa: Vilas que circundavam o futuro território de Anápolis - Século XIX



Fonte: IBGE (2022) – Elaboração: Ícaro Felipe Soares Rodrigues (2025)

Podemos afirmar, com base no que foi exposto, que o início da formação do núcleo urbano de Anápolis ocorreu de forma relativamente “espontânea”, influenciada pelo fluxo de mercadorias e pessoas que andavam pelas redes de estradas construídas de forma rudimentar. Foi essa dinâmica que promoveu a construção dos primeiros elementos fixos no território: era necessário atender às demandas desses viajantes que circulavam na região.

No primeiro momento, as redes existentes serviam a uma pequena vida de relações. O espectro do consumo era limitado. Exceto para uns poucos indivíduos, as sociedades locais tinham suas necessidades localmente satisfeitas. Os itens trocados eram pouco numerosos e as trocas pouco frequentes. A competitividade entre grupos territoriais era praticamente inexistente, em períodos normais. O tempo era vivido como um tempo lento (Santos, 1996, p, 178).

Como o nível de planejamento presente nas relações comerciais, naquele momento, era muito baixo, não há muitos registros sobre o período entre 1819 (relatos da viagem de Saint-Hilaire) e 1870 (construção da capela de Sant’ana). Polonial (2007, p.16) declara que “É um período pouco conhecido pelos pesquisadores e pela população local, tanto pela falta de documentação necessária para a pesquisa, quanto da ausência de obras escritas que pudessem minimizar esse problema.”

Neste contexto, a produção do espaço urbano de Anápolis se deu a partir da circulação de pessoas e mercadorias pelas redes de estradas. A movimentação de grupos de viajantes continuava e, geralmente, a noite era marcada por acampamentos as margens do córrego das Antas. Em uma dessas comitivas havia uma mulher chamada Ana das Dores de Almeida, que motivada por um fato incerto, fez a promessa de construir uma capela em homenagem a Sant’Ana nesse território.

Algumas histórias são contadas envolvendo o que motivou essa promessa; contudo, não há como afirmar o realmente ocorreu. O que se sabe é que Gomes de Sousa Ramos, filho de Ana das Dores, mudou-se para a região das Antas, em 1870, com o objetivo de cumprir a promessa da mãe. Segundo Borges (2011), ele era natural de Jaraguá.

Figura 2 - Gomes de Souza Ramos, pioneiro e fundador da cidade de Anápolis.



Fonte: Jornal diário do município Anápolis, 31/07/2021

Foi o filho de Ana das Dores que convenceu os fazendeiros a oferecerem uma gleba de terras para a construção da capela em homenagem a Sant'ana. Certamente, o argumento religioso esteve presente no processo de doação, mas o interesse econômico também existia, pois uma capela na região atrairia um fluxo maior de pessoas, o que beneficiaria o comércio local. Nas palavras de Polonial (2011, p.21), “era a possibilidade de incrementar o entreposto comercial local, gerando lucro para os moradores da região por meio de suas paragens de tropeiros”

O pedido de autorização da construção da capela¹ foi solicitado em 1870 e atendido um mês depois da sua solicitação. A capela, a princípio construída de pau-a-pique, ficou pronta em 1871. Esse fato provocou o aumento da circulação de pessoas pela rede de estradas precárias daquele período. Mesmo sendo uma construção modesta, houve uma intensificação na circulação do fluxo de pessoas e capitais pelas redes de estradas, o que contribuiu para a implantação de equipamentos e serviços na região, pois pessoas se mudaram para o território, formando um povoado que vivia da agricultura de subsistência e de um modesto comércio que atendia as demandas dos viajantes e moradores locais.

¹ Uma capela é também um nó na intrincada e complexa rede de unidades religiosas da Igreja Católica, que, naquele período, estava vinculada à oferta de serviços e realização de registros públicos.

A construção da capela foi importante para aglutinar mais pessoas no povoado, pois se em 1871 existiam apenas sete casas, no ano seguinte, esse número foi para 20 moradias, com uma população estimada 120 pessoas só no povoado, excluída a população rural, que era de aproximadamente 95% do total dos habitantes da região. Esse dado mostra um lento, mas contínuo crescimento da população local, beneficiando o desenvolvimento das atividades econômicas, tanto as agrárias (agricultura e pecuária), quanto as urbanas (comércio e artesanato) (Polonial, 2007, p.18).

O crescimento populacional no entorno da Capela justificou, em 1872, o pedido da transformação do povoado em Freguesia. “...com o apoio do capelão, que justificava o ato alegando o grande número de batizados feitos na Capela, além da presença de mais de três mil “almas” na região que precisava de atendimento espiritual.” (Polonial, 2007, p. 18).

O pedido de mudança também pode ter sido motivado por interesses diversos. Alves (2014), explica que, na prática, a criação da Freguesia tornava oficial a criação de um núcleo urbano, mesmo que ainda dependente de uma vila. A capela também passava a ser considerada uma paróquia, que além de oferecer os serviços religiosos, também possuía caráter civil, com a instalação de um Juizado de Paz.

A autorização da mudança aconteceu um ano depois, em 1873. O vilarejo foi elevado à categoria de Freguesia com o nome de Santana das Antas. Seus limites só foram definidos em 1889, com as terras que antes pertenciam a Meia Ponte (Pirenópolis) e Bonfim (Silvânia).

Criada a Freguesia com terras de Meia Ponte (Pirenópolis) e Bonfim (Silvânia), o território ficou privilegiado, tanto pelas boas terras para o cultivo, quanto a abundância de água, além da posição estratégica, pois ficava na rota da passagem de comerciantes goianos e mineiros (Polonial, 2007, p. 19).

Neste processo, transformações foram sendo, gradativamente, promovidas. Polonial (2011, p.24) afirma que “A troca de mercadoria também aumentava, surgindo na Freguesia as primeiras casas de comércio, que ofereciam os mais variados produtos: gêneros alimentícios, armarinhos, calçados, ferragens, chapéus, tecidos e outros produtos de consumo geral.”

Por consequência do crescimento da Freguesia, em 1887, Gomes de Sousa Ramos, com o apoio dos moradores da região, organizou e enviou um abaixo-assinado para Assembleia Provincial com o pedido que a Freguesia se tornasse uma vila. Essa

denominação, no período imperial, representava uma estrutura jurídica e territorial que se assemelha ao que hoje chamamos de município; ou seja, um território com certa autonomia política, o que produziria maior dinamismo para agentes econômicos e políticos locais.

A autorização ocorreu em 15 de dezembro do mesmo ano, com o nome de Vila de Santana das Antas. Apesar de aprovada, a emancipação só ocorreu em 10 de março de 1892. De forma geral, dois motivos explicam a demora de cinco anos para a finalização do processo: em um primeiro plano, a instabilidade na política brasileira com o fim do Império e a Proclamação da República em 1889; outro fator que dificultou está relacionado ao fato de Pirenópolis resistir a perda de um território rico, gerador de impostos através da produção agrícola e comércio.

[...] As autoridades de Pirenópolis implantaram dificuldades políticas, tentando a todo custo procrastinar ou até mesmo barrar a instalação da Vila de Sant'Ana das Antas. Isso se explica por conta da redução territorial e populacional que a cidade pirenopolina haveria de sofrer, prejudicando o viés econômico (Alves, 2014, p. 45).

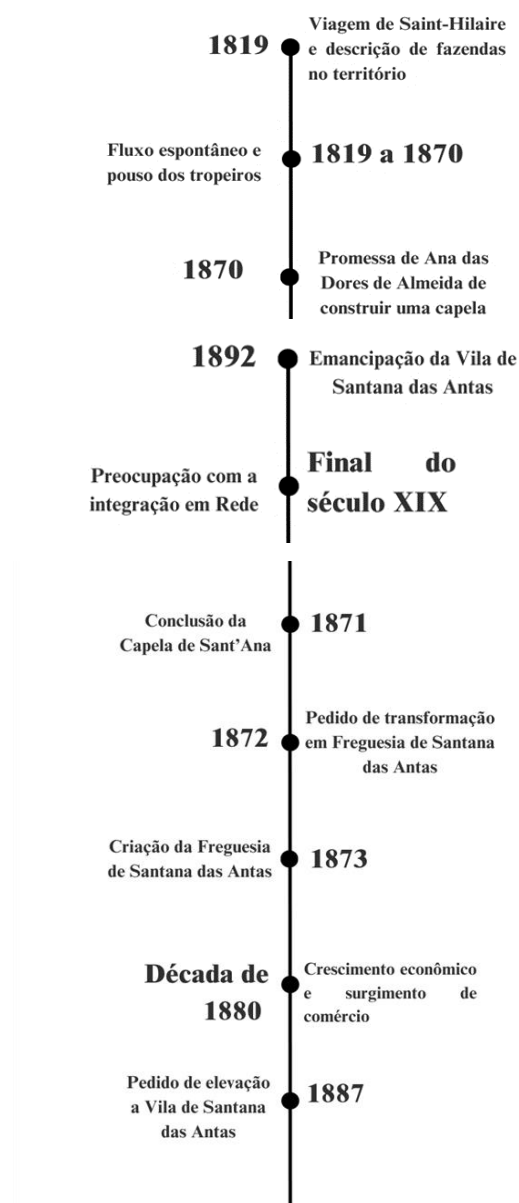
Após a emancipação da Vila de Santana das Antas, a preocupação das autoridades de Pirenópolis era em construir uma rede de integração entre as duas áreas urbanas para que elas não ficassem isoladas. Algumas cessões ocorreram na câmara pirenopolina solicitando melhores estradas de rodagem. Como não havia verba para a construção de uma nova rede de ligação, foi definido que a estrada existente seria reformada com a ajuda da população.

Esse acontecimento reforça a posição geográfica privilegiada da cidade de Anápolis; bem como sua importância estratégica para outros núcleos urbano. Além disso, evidencia a importância das redes naquele período. É importante destacar que, na época, já havia preocupação com o planejamento de redes de integração, com o objetivo econômico; todavia, não havia recursos para uma efetiva ampliação da estrutura viária.

O município de Anápolis com a maior parte de sua área (3/4) na fértil zona do Mato Grosso Goiano, contava com outro fator favorável para motivar o povoamento. Situava-se no projetado percurso da Estrada de Ferro Goiás, que deveria passar por Ipameri, Pires do Rio, Bonfim, Anápolis, Inhumas, Itaberaí Goiás, indo até Leopoldina, às margens do rio Araguaia (França, 1975, p. 642).

Neste contexto, no início do século XX, a Vila de Santana das Antas foi elevada à categoria de cidade com o nome de Anápolis, fato oficializado em 31 de julho de 1907. Conforme relata Polonial (2011), nas primeiras décadas do século XX, a população já era de quase 10 mil habitantes e a economia continuou a crescer. Nesse mesmo período, dois acontecimentos influenciam a história da cidade: a expansão da produção agrícola para o interior do Brasil e o planejamento da construção da ferrovia em Goiás.

Figura 3 - Linha do Tempo – Período pré-mecânico da rede em Anápolis





Fonte: Elaborado pela autora (2025)

Esse último projeto é o evento que encerra essa primeira fase do desenvolvimento da rede de Santos (1996), ao mesmo tempo em que se inicia a inserção de Anápolis em um circuito mais amplo de circulação. Esse marco sinaliza a transição para um novo período da rede, no qual os fluxos passam a reconfigurar os espaços urbanos, impondo uma nova lógica sobre as dinâmicas locais e tradicionais.

1.1.2 Período mecânico intermediário da rede

O projeto de construção da ferrovia em Goiás, lançado em 1910, marca o fim do período pré-mecânico da rede e inaugura a fase do mecânico intermediário na história de Anápolis. Santos (1996) explica que esse período é caracterizado pela busca de uma modernização do território; a partir da implementação de redes técnicas mais eficientes.

A necessidade de maior produtividade agrícola, principalmente do café, para atender a demanda do mercado internacional, fez com que o governo federal projetasse a expansão da ferrovia da região Sudeste para o interior do Brasil. Este projeto foi sustentado por propagandas que destacavam a necessidade de modernização do país, consolidando as bases para a emergência do período mecânico intermediário.

O consumo se amplia, mas o faz moderadamente. As modernidades se localizam de modo discreto. O progresso técnico tem utilização limitada. O comércio é direta ou indiretamente controlado pelo Estado. Se a respectiva formação socioeconômica se estende além dos oceanos, essa expansão é limitada a alguns fins. [...] (Santos, 96, p. 178).

A ampliação da fronteira agrícola para outras regiões do país é explicada pela elevação dos preços das terras do sudeste brasileiro. Conforme evidencia França (1974), essa valorização ocorreu porque a região estava consolidada como grande produtora de café, expressiva criadora de gado e território privilegiado para a implantação das

primeiras indústrias. Para os agricultores que buscavam propriedades com valor mais acessível, o sul de Goiás tornou-se uma boa oportunidade.

A notícia sobre a qualidade das terras de Goiás para a agricultura atraiu, após 1910, diversos imigrantes para a região de Anápolis. França (1974) relata que, em 1912, imigrantes italianos chegaram no território anapolino com o objetivo de produzir café. Os sírio-libaneses, após 1913, instalaram casas comerciais no núcleo urbano, enquanto os japoneses, a partir de 1930, se instalaram na região com o objetivo de produzir arroz e café. Também migraram para Anápolis pessoas de outros estados, como São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Maranhão e Piauí.

O projeto de construção da ferrovia em Goiás, passando por Anápolis, foi determinante para o desenvolvimento da cidade. A necessidade de modernização produtiva que alicerçava esse plano, foi muito bem recebida na região: era a solução para integrar Goiás com o sudeste brasileiro, que viabilizaria a ampliação das trocas comerciais e o fim do isolamento geográfico do estado. Naquele momento, a modernização produtiva significava aumentar a eficiência e a produtividade da economia brasileira, com vistas ao estabelecimento de um projeto industrializador, que demandavam, por sua vez, o desenvolvimento regional.

A lógica capitalista de acumulação, caracterizada pela minimização dos custos e maximização de lucros e apoiada no progresso técnico, suscita o aumento da escala de produção assim como a área onde esta se realiza. Amplia-se também a circulação, e a acessibilidade. Verifica-se a valorização de certas localizações em detrimento de outras: mais do que isso, para cada atividade, nova ou transformada, há padrões locacionais específicos que melhor atendem a lógica capitalista. [...] (Corrêa, 1994, p. 48).

Na prática, a construção dessa rede ferroviária aconteceu de forma lenta no território goiano. Somente em 1920, a ferrovia chega a Roncador (antiga vila de Pires do Rio. Por isso, foi construído uma rodovia de Anápolis até essa estação, para facilitar o escoamento da produção anapolina. Para França (1975, p. 644), “as condições dos meios e vias de transporte não facilitavam a acessibilidade ao mercado, daí a lentidão com que se processou a articulação da economia agrícola goiana com a economia nacional.”

Somente em 1935, a rede ferroviária chega em Anápolis, integrando a cidade a região sudeste. Este fato trouxe euforia para seus moradores e para a economia do município e da região. Por algumas décadas, Anápolis foi o ponto final da ferrovia que integrava a região a outros o mercado do país.

Anápolis foi duplamente beneficiada com a chegada da ferrovia, primeiramente, pela própria implantação da estrada de ferro, contribuindo para dinamizar a econômica da região; segundo porque a cidade passou a ser ponto terminal dos trilhos, servindo como entreposto comercial na troca de mercadorias de vasta região do Estado de Goiás. Os dois fatores conjuntos contribuíram de maneira significativa para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade (Polonial, 2011, p. 51).

Figura 4 - Inauguração da Estação Ferroviária, Anápolis – 1935



Fonte: Acervo do Museu Histórico “Alderico Borges de Carvalho”

Devido à posição de entreposto comercial da linha férrea, o município anapolino foi beneficiado com a construção de várias redes de integração com outros núcleos urbanos, com o objetivo de facilitar o escoamento da produção estadual. França (1974) destaca a rodovia para Goiânia (1938) e a rodovia até a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (1944).

A evolução das vias de transporte, ampliando cada vez mais a circulação de bens e pessoas, transformou a cidade de Anápolis em centro intermediário de comércio, funcionando como grande coletor e exportador de gêneros agropecuários de extensa área primária e redistribuidor de bens manufaturados (França, 1974, p. 656).

O planejamento e a consolidação de uma rede de integração nacional, proporcionada pela ferrovia, ocasionou a construção de sistema de integração regional, colocando Anápolis no centro dessa relação. Conforme relata Santos (1996, p. 184), “as decisões nacionais interferem sobre os níveis inferiores da sociedade territorial por

intermédio da configuração geográfica, vista como um conjunto. Mas somente em cada lugar ganham real significação.”

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

Anápolis, cidade que sediava o ponto final da estrada de ferro do interior de Goiás², influenciou na escolha da localização para a construção da nova capital do estado de Goiás. O contexto histórico para a construção de uma nova capital estadual está relacionado às mudanças políticas em escala nacional, promovidas naquele período. Em 1930, Getúlio Vargas nomeou o médico Pedro Ludovico Teixeira como interventor do estado. Foi ele que implementou o planejamento e a construção da cidade que abrigaria a nova sede do governo estadual.

A transferência da nova capital era baseada em dois motivos. Um político, para reduzir a influência das antigas oligarquias que disputavam o controle político do estado; o outro foi de ordem econômica: trazer a capital para o sul do estado, região em que havia uma maior dinâmica econômica, devido à movimentação capital e pessoas pela estrada de ferro da região. Conforme Arrais, Oliveira e Arrais (2016), em 1932, começa o estudo para a escolha da região em que seria construída a nova capital e, em 1933, a escolha foi oficialmente apresentada para a população. A proximidade com a estrada de ferro foi um fator importante nessa decisão, devido à quantidade de material necessário para edificar a nova capital.

O lugar selecionado para a construção da nova capital foi próximo a um núcleo urbano chamado Campininha de Goiás. A justificativa para a escolha dessa região foi a topografia apropriada para uma cidade moderna. O lugar, também, ficava na região central do estado e próximo ao ponto final da ferrovia, em Anápolis, o que facilitaria a circulação de mercadoria e pessoas para a construção da cidade. Além disso, possibilitaria a integração da futura sede do governo estadual a uma rede estratégica de conexões regionais e nacionais, articulando os fluxos econômicos e sociais por meio da ferrovia.

² É certo que, em 1933, ano da escolha do lugar no qual a nova capital seria erguida, a ferrovia ainda não tinha chegado à Anápolis. Contudo, os trilhos já se encontravam próximos.

O lançamento da pedra fundamental, para a construção da nova capital do estado, ocorreu em 24 de outubro de 1933. Após o início das obras, o fluxo de pessoas e mercadorias entre Anápolis e Goiânia foi intensificado, por isso, foram sendo consolidadas rodovias de acesso entre os dois núcleos urbanos. Em 1947, foi inaugurada oficialmente a BR 060, principal eixo de acesso entre as duas cidades.

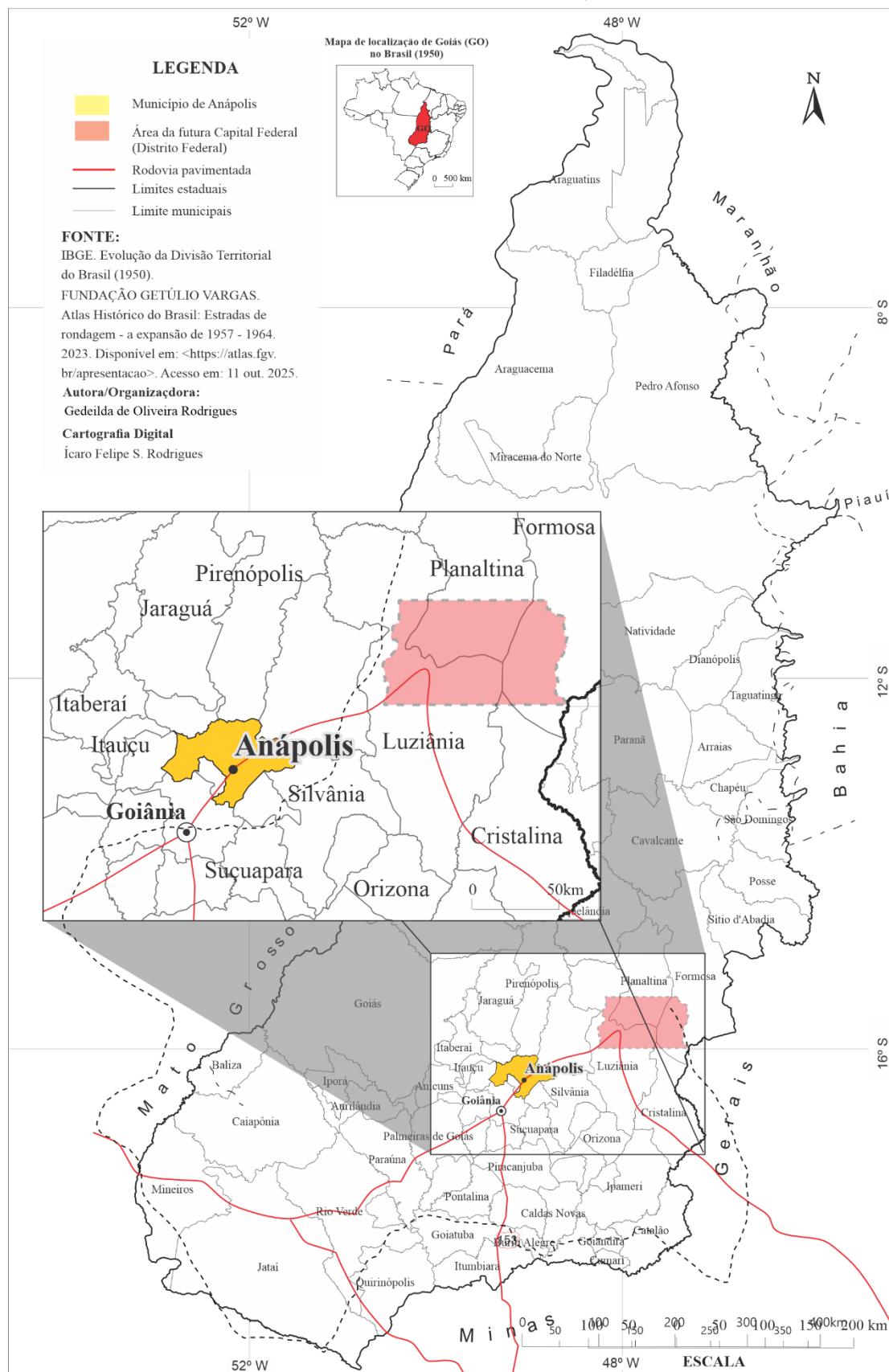
A partir da metade da década de 1950, temos o planejamento e a construção de outra importante cidade planejada próximo a Anápolis, a nova capital federal do país. A interiorização da capital federal foi defendida desde o final do século XIX e consolidada por Juscelino Kubitschek, durante o seu governo, entre 1956 e 1960. A construção de Brasília fez parte do seu Plano de Metas para o desenvolvimento do Brasil.

Uma nova capital federal, no Planalto Central brasileiro, tinha como propósito impulsionar o crescimento econômico do interior, a partir de uma integração econômica entre as regiões. Novamente, a estrada de ferro, em Anápolis, influenciou na escolha da localização para esse projeto ousado.

[...] Além de contribuir com a drenagem da produção agropecuária, a Estrada de Ferro Goiás atendeu aos propósitos da urbanização, serviu de aporte logístico para a edificação de Goiânia e, mais ainda, para a edificação de Brasília, eventos que tornavam indispensável o acionamento dessa via para transporte (Arrais; Oliveira; Arrais, 2016, p. 22).

A construção da nova capital federal fez aumentar a circulação de pessoas e mercadorias pelas redes que integraram o território de Anápolis, em diversas escalas. Os materiais de construções eram transportados pelos trilhos da estrada de ferro, que chegavam até Anápolis e, de lá, eram embarcados em veículos automotores e transportados por rodovias até Brasília. De acordo com Luz (2001, p. 62). “Durante os primeiros anos da construção de Brasília, Anápolis, através de sua rede de serviços e comércio, funcionava como base de abastecimento e apoio para os trabalhadores, técnicos e demais pessoas envolvidas no projeto”.

Figura 5- Mapa de localização de Anápolis e a futura Capital Federal – Década de 1960



Fonte: IBGE (2022) – Elaboração: Ícaro Felipe Soares Rodrigues (2025)

Para que esse transporte ocorresse de uma forma mais rápida e eficiente, foi preciso investir no melhoramento das rodovias. Arrais, Oliveira e Arrais (2016) destacas que até 1955 existiam, no estado de Goiás, apenas 4 quilômetros de rodovias federais pavimentadas e, por influência dessa grande obra, entre 1957-1958, ocorreu a pavimentação das rodovias entre Brasília-Anápolis e, em 1960, foi inaugurado o asfalto entre Goiânia e Anápolis. Arrais, Oliveira e Arrais (2016, p. 26) reforçam: “Essas duas obras foram fundamentais no período de edificação de Brasília, especialmente por facilitar o fluxo de mercadorias e passageiros que ocorria entre essas localidades.”

Figura 6 - Linha do Tempo – Período mecânico intermediário da rede em Anápolis





Fonte: Elaborado pela autora (2025)

Esses acontecimentos, bem como os produtos que se territorializaram nesse processo, marcam a conclusão do período mecânico intermediário descrito por Santos (1996). Nessa fase, a expansão das infraestruturas de transporte e comunicação promoveu maior articulação territorial, diminuindo as barreiras de tempo e distância e permitindo a intensificação dos fluxos. No caso de Anápolis, esse momento representou a consolidação da cidade como ponto estratégico da rede, preparando o espaço para a etapa seguinte, marcada pela integração mais direta com o capital nacional e global.

1.1.3 Período atual da rede técnico-científico-informacional

A inauguração da capital do país, em 21 de abril de 1960, traz uma nova dinâmica técnica, política, demográfica e econômica para Anápolis. A ampliação dos fluxos promoveu a implantação de novos fixos – objetos técnicos – em seu território, exigindo um melhor planejamento e investimento em novas redes de integração. A partir desse momento, temos o fim do período mecânico intermediário, identificado por Santos

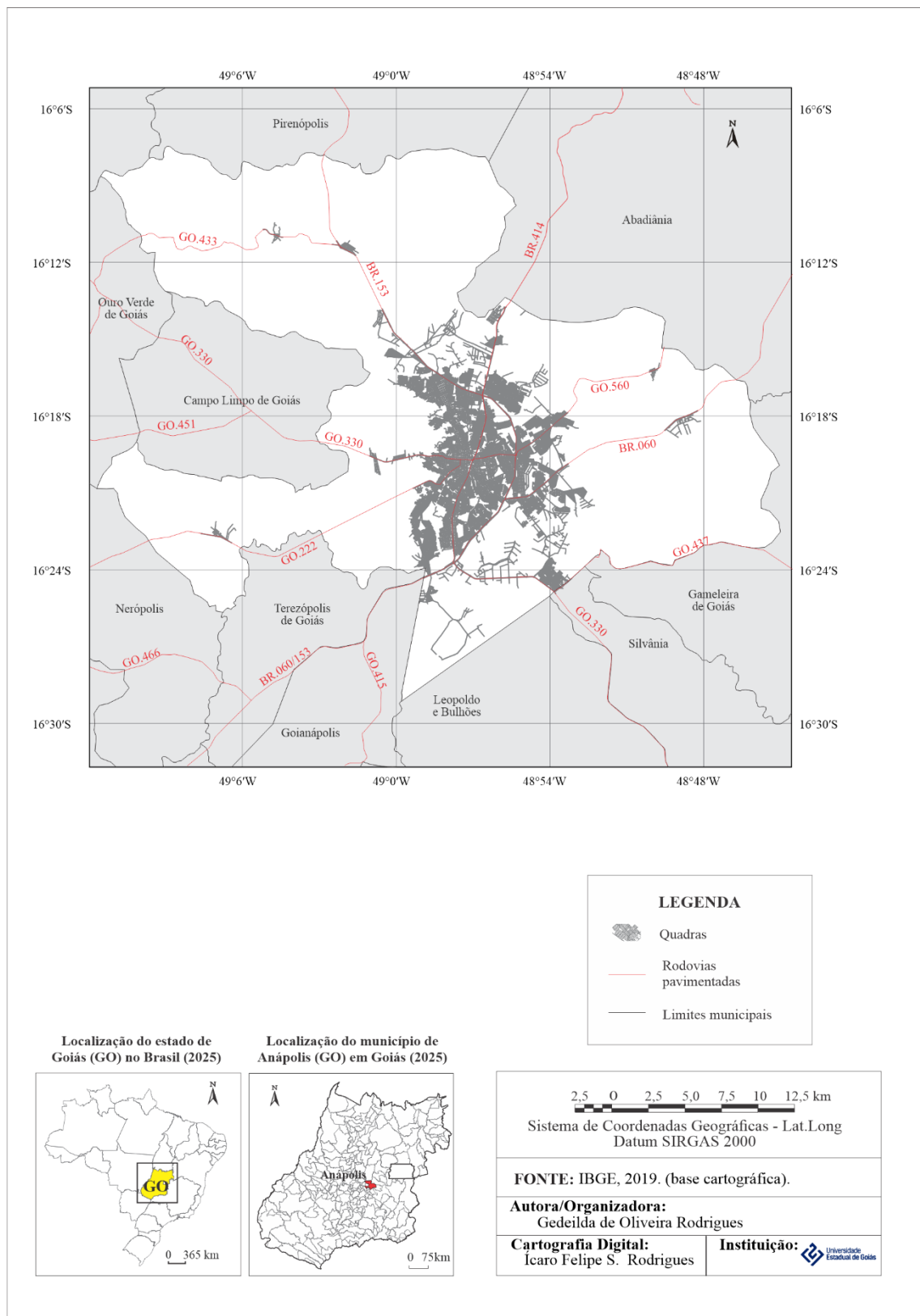
(2006). A espontaneidade relativa na criação das redes deixa de existir e tudo começa a ser pensado e realizado com base na integração em escalas regional, nacional e mundial.

A cidade de Anápolis, após a década de 1960, foi inserida no terceiro período da rede, chamada de Atual (técnico-científico-informacional). Naquele momento, a cidade passou a ser, progressivamente, integrada ao sistema econômico global. Santos (2006, p. 179) escreve que “a noção de rede também se aplica à economia mundial e sua configuração ultrapassa as fronteiras nacionais.”

Este período técnico-científico-informacional, marca um terceiro momento nessa evolução. Os suportes das redes encontram-se, agora, parcialmente no território, nas forças naturais dominadas pelo homem (o espectro eletromagnético) e parcialmente nas forças recentemente elaboradas pela inteligência e contidas nos objetos técnicos (por exemplo, o computador ...). Desse modo, quando o fenômeno de rede se torna absoluto, é abusivamente que ele conserva esse nome. Na realidade, nem há mais propriamente redes; seus suportes são pontos. (Santos, 2006, p. 178)

Nessa nova fase, para atender às demandas do capital regional, nacional e internacional, outras rodovias federais incorporaram o território de Anápolis às demandas nacionais e internacionais, como as rodovias federais BR – 153, BR – 040 e BR – 414. Em âmbito estadual, às GO – 222 e GO – 330, ampliando a rede de circulação de mercadorias, capitais e pessoas.

Figura 7 - Mapa de localização das rodovias que circundam Anápolis



Fonte: IBGE (2022) – Elaboração: Ícaro Felipe Soares Rodrigues (2025)

A inserção de Anápolis à dinâmica mundial foi ampliada em 1972, quando a cidade recebe outro importante investimento público, uma unidade da força aérea brasileira. A implantação da Base Aérea de Anápolis, para defender a capital federal, trouxe investimentos para a cidade e colocou o município no mapa estratégico de defesa nacional. É importante destacar que a Base Aérea é um elemento integrante de uma rede que objetiva a defesa do território nacional, com articulações técnicas mundiais.

Outra característica desse terceiro período é a mudança na estrutura modal de circulação de pessoas, mercadorias e capitais, para atender as demandas do capital internacionalizado. Anápolis exemplifica esta importante transformação. Na cidade, a ferrovia, que trouxe expressivo desenvolvimento local e regional, torna-se um problema; pois afetava a movimentação de automóveis que crescia na cidade. Diante dos imperativos da indústria automotiva, priorizados a partir do governo de JK, em 1976, os trilhos da estrada de ferro são retirados do centro da cidade e a estação ferroviária, na região central, passa a ser utilizada para outras finalidades. Nessa fase, o transporte rodoviário é valorizado e o ferroviário entra em declínio.

Os motivos que levam a implantação das rodovias foram variados como também foram às inovações trazidas por elas. O primeiro deles, como foi destacado anteriormente, foi à transição de dependência do capital inglês para o norte-americano. Os governantes dependentes do capital externo justificavam as rodovias pelo fato de serem de construção mais rápida e de menor custo de implantação, além do mais, depois da crise de 1929 a indústria automobilística assumiu a liderança na economia dos países ricos (...) (Cunha, 2009, p. 43).

Figura 8 - Convite para a festa da retirada dos trilhos da cidade de Anápolis (GO)



Fonte: Acervo do Museu Histórico “Alderico Borges de Carvalho”

Essas mudanças nas redes de circulações aconteceram para atender a necessidade de aumentar e facilitar a movimentação de pessoas e capitais entre as regiões; bem como, para criar um novo mercado consumidor nacional, com a instalação de várias multinacionais do seguimento de transporte automotivo no território brasileiro.

Se comparamos as redes do passado com as atuais, a grande distinção entre elas é a respectiva parcela de espontaneidade na elaboração respectiva. Quanto mais avança a civilização material, mais se impõe o caráter deliberado na constituição de redes. Com os recentes progressos da ciência e da tecnologia e com as novas possibilidades abertas à informação, a montagem das redes supõe uma antevisão das funções que poderão exercer e isso tanto inclui a sua forma material, como as suas regras de gestão (Santos, 2006, p. 179).

Reforçando esse período, onde as ações tinham como objetivo uma integração com a economia mundial, em 1976, foi implantado na cidade, o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA)³, com o objetivo de criar uma rede de produção e distribuição de produtos agrícolas e indústrias. Conforme argumenta Santos (2006), “é assim que se cria o que Bakis (1990, p. 18) chama de “espaço da transação”, porção do espaço total cujo conteúdo técnico permite comunicações permanentes, precisas e rápidas entre os principais atores da cena mundial.”

Anápolis – que desde o início de sua história já tinha forte vocação comercial – acabou sendo estrategicamente escolhida para abrigar um polo industrial, sobretudo, por sua localização, entre duas capitais (Goiânia e Brasília); por estar no centro do País e ser servida por três rodovias federais – BRs 153, 060 e 414 – facilitando o escoamento da produção de Norte a Sul do País (Jornal Contexto, 29/07/2023).

Podemos afirmar que essa rede de circulação, construída no território anapolino, no decorrer de sua formação territorial, demandou a instalação de fixos em todos os três períodos da rede. O que mudou, ao longo do tempo, é a intencionalidade de cada momento devido ao domínio das técnicas. Todo esse processo de formação territorial consolidou a cidade de Anápolis no contexto economia mundial.

Atualmente, existem várias indústrias nacionais e estrangeiras instaladas no espaço urbano de Anápolis. Essas empresas utilizam as redes de rodovias, aerovias e a

³ Um nó em uma rede de Distritos Industriais.

ferrovias⁴ para transportar matéria-prima, máquinas e equipamentos, utilizados na produção de outras mercadorias que serão novamente transportados por esses eixos de circulação para abastecer o mercado regional, nacional e internacional. Os sistemas em rede estão interligados para atender às necessidades do tempo presente. A rede de telecomunicação implementada foi fundamental para o processo de integração territorial.

Figura 9 - Linha do Tempo – Período atual da rede técnico-científico-informacional em



Fonte: Elaborado pela autora (2025)

Por fim, os fluxos que circularam em Anápolis ao longo dos três períodos, o pré-mecânico, o mecânico intermediário e a fase atual, revelam relações de dependência estruturadas em rede, que redefiniram a história territorial da cidade. Esses processos

⁴ A rede ferroviária retornou a agenda nacional na primeira década do século XXI quando a Valec Engenharia, Construção e Ferrovias S.A é transformada em uma empresa pública, vinculada ao Ministério dos transportes.

transformaram profundamente o cotidiano de seus moradores e redesenharam o território em escalas cada vez mais amplas de articulação.

1.2 Eixos viários e o processo genético e atual das redes

A investigação sobre os três períodos de desenvolvimento em rede da cidade de Anápolis — o pré-mecânico, o mecânico intermediário e o atual — orienta a definição de critérios que fundamentam a presente empreitada científica. Nesse sentido, a delimitação de parâmetros analíticos claros torna-se essencial para assegurar a consistência e a qualidade dos resultados obtidos.

Nesta etapa da pesquisa, a referência teórica, metodológica e conceitual continua firmada em Santos (1996), que ressalta a importância de estudar o processo genético dos eixos viários de um território, isto é, as transformações que ocorreram nesses espaços ao longo do tempo e os impactos dessas mudanças na rede urbana. Nesta perspectiva, é possível analisar como o espaço urbano de Anápolis foi apropriado de maneira desigual, privilegiando determinados espaços em detrimento de outros. O presente tópico relaciona os elementos teóricos e factuais com o aprimoramento das respostas oferecidas às demandas dos agentes políticos e econômicos que participaram ativamente da produção do território anapolino.

[...] As redes são formadas por troncos, instalados em diversos momentos, diferentemente datados, muitos dos quais já não estão presentes na configuração atual e cuja substituição no território também se deu em momentos diversos. Mas essa sucessão não é aleatória. Cada movimento se opera na data adequada, isto é, quando o movimento social exige uma mudança morfológica e técnica. [...] (Santos, 1996, p. 177).

O crescimento urbano de Anápolis, no curso da história, foi impulsionado por diferentes agentes e distintos interesses em cada etapa de sua formação. A configuração atual da cidade, incluindo a valorização diferenciada de suas regiões, é produto desse processo histórico de desenvolvimento, bem como da intencionalidade que animou e anima as metamorfoses territorializadas. Lefebvre (2008, p.52) afirma que “A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas.”

Essa abordagem histórica é fundamental para que se compreenda as características atuais do espaço urbano de Anápolis, permitindo-nos analisar os motivos da valorização de alguns eixos viários e a depreciação de outros; bem como avaliar porque a *densidade técnica* se tornou mais concentrada em alguns espaços urbanos. Isso, por sua vez, nos levará a entender as repercussões dessa dinâmica sobre a segregação urbana na cidade. Santos (1996, p. 177) é enfático ao afirmar “A reconstrução dessa história é, pois, complexa, mas igualmente ela é fundamental, se queremos entender como uma totalidade a evolução de um lugar.”

As características atuais de Anápolis, a formação dos elementos que constituem as redes dos bairros com diferentes paisagens e perfis socioeconômicos, os eixos viários distintos, a concentração de investimentos públicos e privados em determinadas avenidas, são resultados do processo histórico da formação urbana. Por essa razão, é fundamental considerar os agentes sociais que desempenharam e continuam desempenhando papéis-chave nesse desenvolvimento; bem como entender seus interesses diversos, que criam e recriam as dimensões das relações territorializada ao longo do tempo, sempre entendendo que há intenções nas ações promovidas.

A complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. É preciso considerar, entretanto que, a cada transformação do espaço urbano, este se mantém simultaneamente fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, ainda que as formas espaciais e suas funções tenham mudado. A desigualdade socioespacial também não desaparece: o equilíbrio social da organização espacial não passa de um discurso tecnocrático, impregnado de ideologia (Corrêa, 1994, p. 11).

O processo de diferenciação na intensidade dos fluxos, bem como nas estruturas dos fixos presentes nas avenidas do espaço urbano de Anápolis, é facilmente perceptível. Alguns eixos viários, por exemplo, concentram equipamentos, mercadorias e serviços voltados para uma classe social de maior renda, o que se reflete na melhor infraestrutura dessas vias, impulsionada pela presença de capital mais expressivo. A análise do processo de formação dessas vias apresenta explicações sobre as razões que levaram à criação de espaços geográficos marcados pela desigualdade e especializações produtivas.

[...] O estudo genético de uma rede é forçosamente diacrônico. As redes são formadas por traços, instalados em diversos momentos, diferentemente datados, muitos dos quais já não estão presentes na configuração atual e cuja substituição no território também se deu em momentos diversos (Santos, 1996, p. 177).

Portanto, é essencial analisar a história da territorialização da cidade a partir de uma perspectiva reticular, a fim de compreender a desigualdade presente em alguns eixos viários na atualidade. O enfoque genético sobre a formação de determinados bairros e setores da cidade; bem como de suas avenidas, é imprescindível para entender os diferentes níveis de investimento público e privado nesses eixos viários, assim como a disparidade da densidade técnica nesses espaços de circulação.

As diferentes etapas da relação entre a sociedade e a natureza é explicada pela dependência humana dos elementos naturais; assim como pelo aprimoramento das técnicas desenvolvidas pela ciência no curso da história. De acordo com Santos (1996), o meio natural está se tornando cada vez mais artificial devido ao avanço das técnicas informacionais desenvolvidas pela ciência. O meio geográfico é intenso e progressivamente influenciado pela dinâmica produtiva.

Conforme descrito anteriormente, a ocupação inicial desse território ocorreu devido ao interesse nos elementos naturais encontrados na região, como o clima agradável, o solo fértil e, principalmente, a abundância de água. O surgimento das primeiras fazendas e, posteriormente, a formação de uma área de descanso para os viajantes que transitavam pela região consolidaram uma rede de circulação, que foram diretamente influenciadas pelos recursos naturais que existiam nesse território.

Quando tudo era meio natural, o homem escolhia da natureza aquelas suas partes ou aspectos considerados fundamentais ao exercício da vida, valorizando, diferentemente, segundo os lugares e as culturas, essas condições naturais que constituíam a base material da existência do grupo (Santos, 1996, p. 157).

Nesse primeiro momento, a relação entre o homem e a natureza era caracterizada por impactos ambientais mínimos, quando comparados com a realidade atual. As intervenções dos viajantes que circulavam pelo território eram mínimas, já os fazendeiros que viviam na região, causaram algumas mudanças, mas sem grande impacto devido às

limitações técnicas disponíveis na época. Santos (1996, p. 157) diz “Esse meio natural generalizado era utilizado pelo homem sem grandes transformações. As técnicas e o trabalho se casavam com a natureza, com a qual se relacionavam sem outra mediação.”

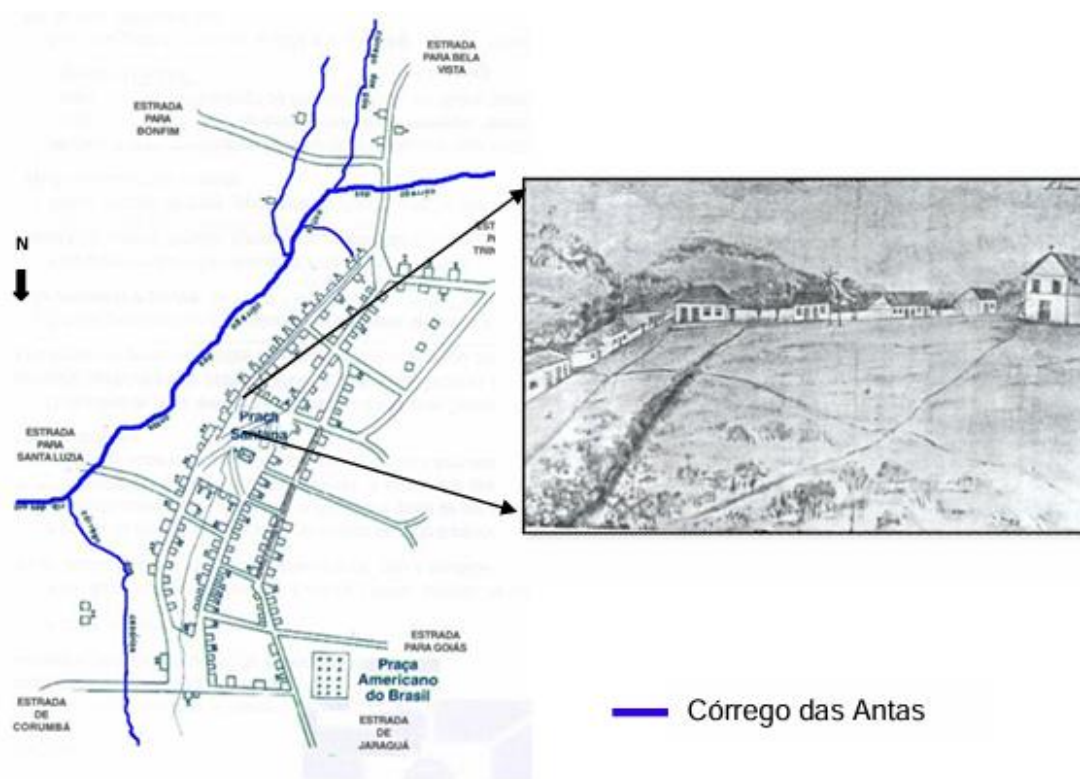
As modificações do meio natural para o meio técnico não aconteceram de forma aleatória, sempre houve um propósito dos agentes envolvidos. Como anteriormente destacado, os primeiros anos de formação povoado de Santana das Antas evidenciam que a sua territorialização foi pautada por intencionalidades centradas na ampliação da circulação de pessoas e capitais presentes na região desde o século XVIII. A relação do homem com a natureza foi sendo progressivamente intensificada, os interesses comerciais aumentam gradativamente, estabelecendo a necessidade de implementação de novas técnicas para alcançar os objetivos estabelecidos.

No final do século XIX, durante o período pré-mecânico, quando foi construída a capela, o movimento de pessoas pelo território aumentou, influenciando na transformação do espaço geográfico local. Luz (2009, p. 177) afirma que “[...] 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 Anápolis”.

Essa necessidade de mudança no território, para atender as demandas do período, a partir da implementação novos conhecimentos, provocou transformações que, mais tarde, redundarão na produção de uma realidade qualificada por Santos (1996) como meio técnico. Santos (1996, p. 158) “[...] utilizando novos materiais e transgredindo a distância, o homem começa a fabricar um tempo novo, no trabalho, no intercâmbio, no lar. Os tempos sociais tendem a se superpor e contrapor aos tempos naturais.”

Caminhando em direção das ações políticas, a capela de Santana das Antas foi erguida próxima as modestas edificações que já existiam no território para atender às necessidades das pessoas que circulavam pela região. França (1974, p. 647) descreveu a localização da capela, “Sobre o primeiro terraço à margem esquerda do córrego das Antas, a oeste, cerca de 100 metros abaixo da superfície do planalto do território municipal.”

Figura 10 - Croqui - Vila de Santana das Antas em 1904 com os principais acessos e a projeção do Largo de Santana



Fonte: Luz (2009, p. 179)

Após a construção da capela, o povoado foi elevado à categoria de Freguesia e depois para a condição de Vila de Santana das Antas. Essas mudanças na classificação do espaço urbano, naquele período, evidenciam a influência das ações humanas sobre um território, pois a edificação do centro religioso aumentou o fluxo de pessoas, promoveu a acomodação de novos moradores e o aumento de edificações na região. A partir das ações empreendidas, o local tornou-se um centro comercial, criando uma rede de comércio para atender as demandas locais e regionais. O emprego das inovações técnicas daquele momento intensifica o cotidiano da sociedade local.

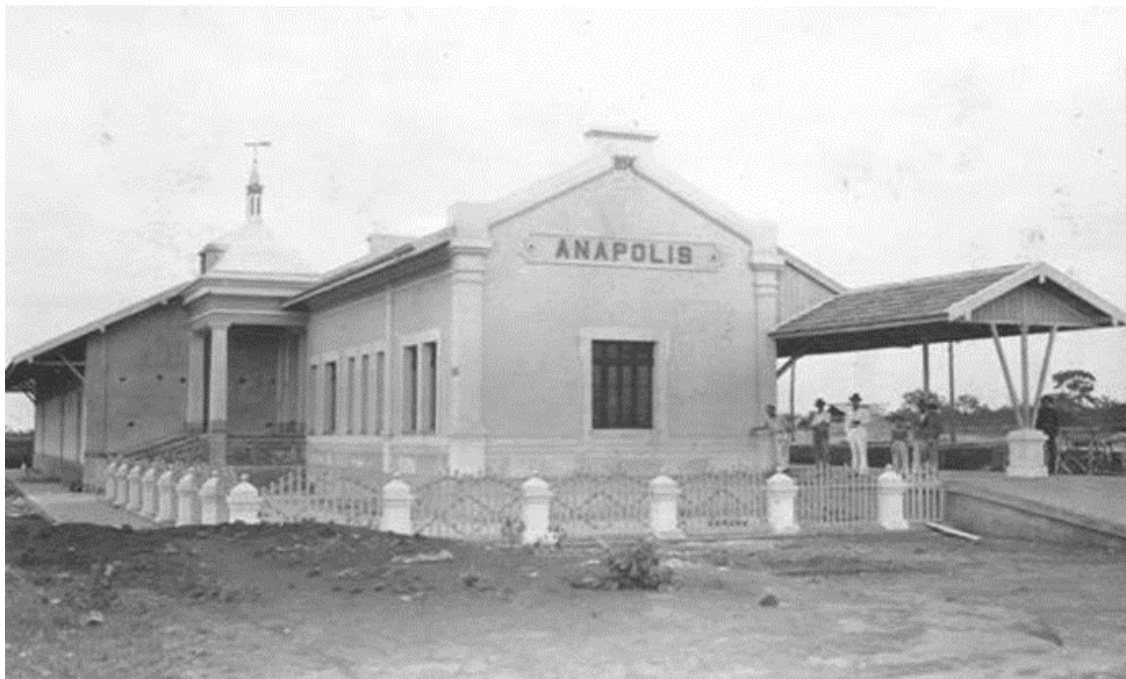
[...] a construção da capela respondeu às expectativas dos fazendeiros, contribuindo duplamente com o futuro do município. Primeiro, porque, o povoado foi, gradativamente, confirmando sua função de entreposto comercial, visto que, se firmava como ponto de parada das comitivas que realizavam o comércio na região. Segundo, porque o crescimento populacional se fez contínuo e fomentou o desenvolvimento da agropecuária de subsistência, que mais tarde se tornaria comercial, além de desenvolver o artesanato e comércio local, outras atividades que se tornariam bastante representativas da futura cidade (Cunha, 2009, p. 54).

Prosseguindo com a análise genética da história anapolina, a alteração da denominação de Vila de Santana das Antas para a cidade de Anápolis, em 1907, não ocasionou mudanças significativas para o espaço geográfico local. No entanto, em 1910, o lançamento do projeto de construção da estrada de ferro, que integraria Goiás ao sudeste do Brasil, promoveu diversas transformações para o território anapolino.

A linha férrea e a sua estação foram inauguradas, no município, em 1935. Esse acontecimento trouxe um avanço para a economia local, que agora estava incluída a uma rede de integração econômica regional e nacional no país: o meio técnico passou a mediar as relações nesse período. De acordo com Santos (1996, p. 159)

[...] Assim, as motivações de uso dos sistemas técnicos são crescentemente estranhas às lógicas locais e, mesmo, nacionais; e a importância da troca na sobrevivência do grupo também cresce. Como o êxito, nesse processo de comércio, depende, em grande parte, da presença de sistemas técnicos eficazes, estes acabam por ser cada vez mais presentes. A razão do comércio, e não a razão da natureza, é que preside à sua instalação. Em outras palavras, sua presença torna-se crescentemente indiferente às condições preexistentes. [...]

Figura 11 - Estação Ferroviária de Anápolis – 1935



Fonte: Acervo do Museu Histórico “Alderico Borges de Carvalho”

A estação ferroviária, local de grande movimentação de pessoas e mercadorias, foi construída a noroeste da Igreja Santana, um pouco distante do centro comercial

daquele período. Como o fluxo se tornou intenso nesse espaço, foram levantados, nas proximidades da estação, vários comércios atacadistas e varejistas, o que ocasionou o deslocamento do centro comercial, antes nas proximidades da Igreja de Santana, agora próximo ao terminal ferroviário.

O sítio urbano que inicialmente era restrito ao primeiro terraço do ribeirão Antas atinge o segundo terraço, fazendo recuar a zona rural. Nesse momento, já é possível perceber certa orientação quanto à organização do espaço intraurbano anapolino a partir das atividades econômicas e de suas principais saídas (Cunha, 2009, p. 61).

Outra mudança que a ferrovia provocou na cidade foi um grande crescimento demográfico. Vários migrantes se instalaram na região em busca de novas oportunidades de ganho. Esse aumento populacional provocou uma expansão do espaço urbano para abrigar os novos comerciantes e prestadores de serviços.

[...] poucas cidades do Estado de Goiás, [que] certamente, foram tão influenciadas e beneficiadas pela estrada de ferro como Anápolis. Com pouco mais de três mil habitantes urbanos no início dos anos vinte, em pouco tempo se tornou a maior e mais importante cidade do interior do Estado, com uma atividade econômica diversificada, com destaque para a intensa atividade agroindustrial e comércio influente que proporcionou um fluxo de capital tão elevado favorecendo a criação de dois bancos por parte de investidores locais. Tudo isso em pouco mais de duas décadas após a chegada da ferrovia (Polonial, 2000, p. 8).

Figura 12 - Tabela – Crescimento da população do município: 1900 – 1935

Períodos	Incremento do cresc. Natural	%	Crescimento Real	%	Incremento das Imigrações	%
1900 - 1920	3.300	47,5	9.741	154,4	6.441	52,5
1921 - 1935	7.560	52,8	17340	108,1	9,780	51,2

Fonte: França (1974, p. 643)

Cunha (2009, p. 67) descreve que “A construção de Goiânia fez de Anápolis um centro de abastecimento para atender tanto as obras quanto o consumo da população. Condição que permitiu a Anápolis significativo crescimento.” Pouco depois, a construção da nova capital federal tornou-se outro marco significativo de mudanças no espaço geográfico anapolino.

Neste contexto, a densidade técnica, na região sob a influência de Anápolis, é ampliada. A conjunção estabelecida entre a técnica e a ciência – produtora dos novos sistemas de informação – intensificaram os fluxos em redes de circulação intencionalmente estabelecidas, alcançando novos territórios. Esses novos elementos indicam a transição para o período que é qualificado como meio técnico-científico-informacional, conforme descrito por Santos (1996, p. 159) “Essa união entre técnica e ciência vai dar-se sob a égide do mercado. E o mercado, graças exatamente à ciência e a técnica, torna-se um mercado global.”

A integração da cidade de Anápolis a uma rede progressivamente ampliada se deu a partir do avanço da densidade técnica em seu espaço urbano. Esse conceito foi proposto por Santos (1996) e refere-se à concentração de infraestrutura e recursos tecnológicos, que permitem uma maior integração e funcionalidade do espaço nas dinâmicas econômicas e sociais globais. A densidade técnica varia nos diferentes territórios, determinando o grau de inserção nas redes de produção e circulação global.

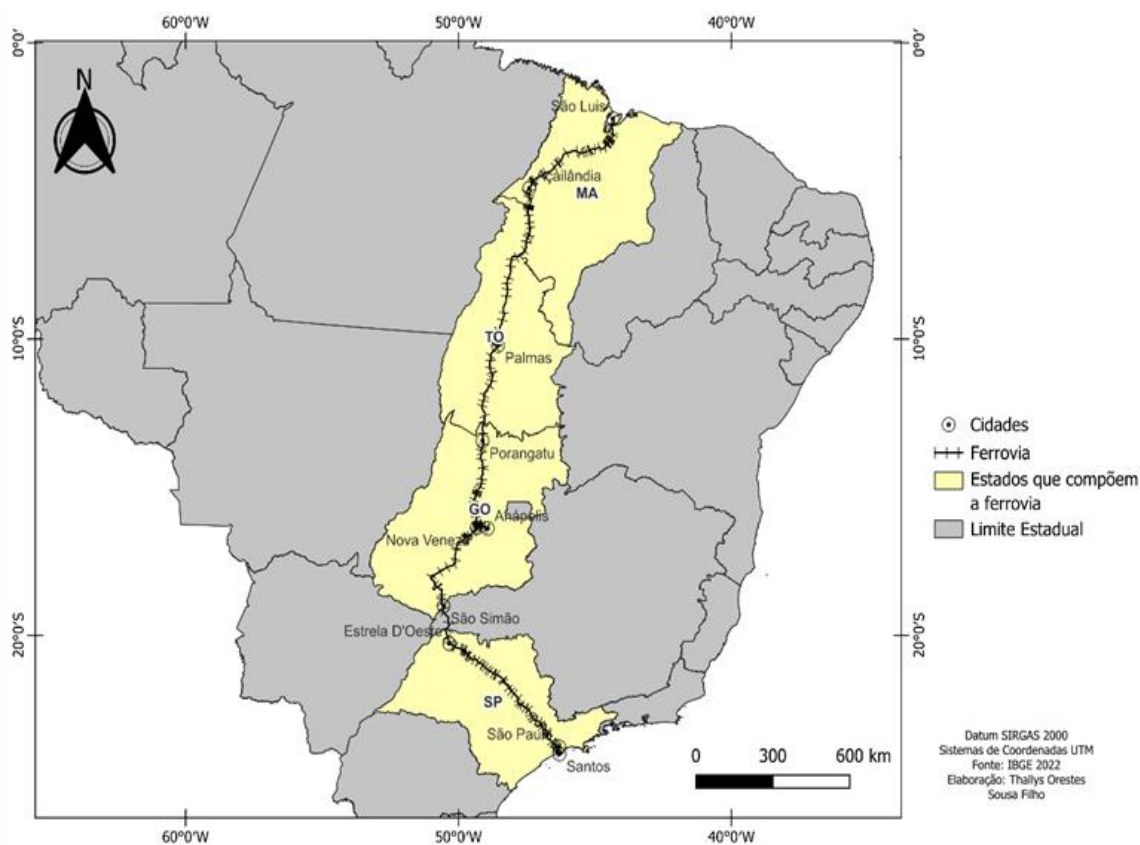
No território de Anápolis, essa densidade técnica foi sendo construída ao longo de sua formação, sendo intensificada nas últimas décadas, com o aumento do investimento de capital público e privado em infraestruturas. Santos (1996, p. 166) descreve que “sem minimizar a importância das condições naturais, são as condições artificialmente criadas que sobressaem, enquanto expressão dos processos técnicos e dos suportes geográficos da informação.”

Na infraestrutura de transporte, a cidade se consolidou como um importante entroncamento rodoviário. A localização originalmente privilegiada, foi consolidada por importantes rodovias federais e estaduais, como a BR-060 e BR-153, que conectam Anápolis a Brasília, Goiânia e a outras regiões estratégicas do país. Essa rede de circulação reforça o papel da cidade como centro logístico, que viabiliza o escoamento de produtos para o mercado regional, nacional e internacional.

Os lugares se especializam, em função de suas virtualidades naturais, de sua realidade técnica, de suas vantagens de ordem social. Isso responde à exigência de maior segurança e rentabilidade para capitais obrigados a uma competitividade sempre crescente. Isso conduz a uma marcante heterogeneidade entre as unidades territoriais (Z. Mlinar, 1990, p. 58), com uma divisão do trabalho mais profunda e, também, uma vida de relações mais intensa. (Santos 1996, p. 167)

Atualmente, a antiga ferrovia foi incorporada ao projeto da Ferrovia Norte-Sul, que visa reduzir os custos logísticos e fomentar o desenvolvimento das regiões centrais do país. Esse importante sistema de transporte se estende por mais de 4.000 km, ligando as regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste do Brasil, com o trecho inicial, em Açailândia (Maranhão), e terminando em Estrela D'Oeste (São Paulo), que integram o transporte de cargas, potencializando a intermodalidade e facilitando a logística de longo alcance.

Figura 13 - Mapa – Rede ferroviária que integra Anápolis a outras regiões do Brasil



Fonte: Ministério dos Transportes (2002) – Elaboração: Thallys Orestes Sousa Filho (2025)

A Base Aérea de Anápolis, inaugurada em 1972, é outro exemplo de empreendimento que aumentou a densidade técnica. Instalada com objetivo de defesa aérea de Brasília, a nova capital federal. Ela coloca a cidade em uma posição estratégica no setor de defesa nacional, proporcionando infraestrutura para operações militares e contribuindo para a integração de Anápolis nas redes nacionais de segurança e defesa.

Criado em 1976, o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) é um exemplo marcante de alta densidade técnica. Ele concentra uma série de indústrias de grande porte, especialmente dos setores farmacêutico, de alimentos e de químicos. A presença de

indústrias tecnicamente avançadas e bem conectadas com o mercado global contribui para o desenvolvimento econômico local e reforça a importância de Anápolis como um polo industrial regional.

Figura 14 - Presidente Ernesto Geisel na inauguração do DAIA em 1976



Fonte: Jornal da Federação das Indústrias do Estado de Goiás – 1976.

A expansão de redes de comunicação, como internet de alta velocidade, telefonia e sistemas de informação empresarial, fez parte do processo de ampliação da densidade técnica na cidade. Esses sistemas permitem que as empresas, em Anápolis, estejam conectadas em tempo real com o restante do mundo, favorecendo o comércio, a produção e a circulação de conhecimento.

A presença de instituições de ensino superior e técnico em Anápolis, como universidades e centros de ensino, também faz parte dessa densidade técnica. Essas instituições fomentam o desenvolvimento de novos saberes científicos e a capacitação técnica da população local, preparando mão de obra qualificada para atuar nos setores industriais e tecnológicos da cidade.

O elevando nível de densidade técnica não apenas transforma a cidade em um polo de desenvolvimento regional, mas também modifica a relação entre sociedade e natureza, como descrito por Santos (1996). Essa transformação inclui a construção de novas paisagens urbanas, a intensificação do uso do solo para atividades industriais e logísticas,

e a criação de uma rede de fluxos de mercadorias, capitais e informações, consolidando a cidade como um nó importante no espaço geográfico global.

O fato de que as transformações se dão ao mesmo tempo, nas vias e meios de transportes e comunicações, na estrutura produtiva, nos hábitos de consumo, na forma de intercâmbio, nas relações de trabalho, na monetarização, nas formas de controle etc., tem efeitos cumulativos e acelerados sobre todos os processos de mudança, ao mesmo tempo em que os desequilíbrios instalados são mais profundos (Santos, 1996, p. 168).

A integração de Anápolis a uma rede mundial traz diversas consequências para sua configuração intraurbana. A escolha dos locais para maior concentração de capital e instalação de infraestruturas criam zonas distintas na cidade. O processo de formação socioespacial, descrito até aqui, evidencia a intencionalidade do capital em se estabelecer em regiões do território anapolino com maior potencial de ganhos.

O território é a arena da oposição entre o – mercado - que singulariza - com as técnicas da produção, a organização da produção, a "geografia da produção" e a sociedade civil - que generaliza - e desse modo envolve, sem distinção, todas as pessoas. Com a presente democracia de Mercado, o território e suporte de redes que transportam as verticalidades, isto é, regras e normas egoísticas e utilitárias (do ponto de vista dos atores hegemônicos), enquanto as horizontalidades levam em conta a totalidade dos atores e das ações (Santos, 1996, p. 175).

Esse processo de expansão do capital, focado na maximização dos ganhos financeiros, resulta na consolidação de espaços urbanos segregados e desiguais nas cidades. A priorização de áreas com maior potencial de valorização econômica faz com que certos setores da cidade recebam investimentos substanciais em infraestrutura, serviços e comércio, enquanto outras áreas ficam marginalizadas, carentes de serviços e obras públicas e privadas. Essa disparidade acentua as desigualdades socioeconômicas, reforçando a segregação residencial e urbana.

É no capitalismo, contudo, que a segregação residencial torna-se mais complexa, à medida que se amplia o processo de estruturação das classes sociais e seu fracionamento. Novos modelos espaciais de segregação aparecem impulsionados pelos diferentes agentes da organização espacial urbana: proprietários fundiários, incorporado res imobiliários, industriais, articulados em maior ou menor grau aos bancos, e o Estado (Corrêa, 1994, p. 74).

A análise da formação e transformação da cidade de Anápolis, através do processo genético e da relação do homem com o meio natural, permite compreender as alterações que moldaram seu espaço urbano atual. Ao considerar o papel crucial das infraestruturas e das ações humanas no desenvolvimento territorial, fica evidente como os objetivos econômicos e os interesses de diferentes atores sociais definiram e redefiniram o território ao longo de sua história. Côrrea (2006, p. 64) descreve que as grandes corporações criam, desse modo, não apenas uma organização espacial própria, como inserem-se em uma prévia, alterando-a parcial ou totalmente, de acordo com seus interesses.

Os elementos naturais, que atraíram o homem, em seu primeiro momento de ocupação, atualmente está encoberto por um conjunto de redes que evidenciam a expressiva densidade técnica, resultante de investimentos e intencionalidades de seus protagonistas. A cidade, como produto histórico e social, continua a ser moldada pelas escolhas de seus agentes, cujas ações refletem os interesses de integração a uma rede global que interage diretamente com o território urbano. Toda essa dinâmica, acentuou as disparidades socioeconômicas entre diferentes regiões urbanas, promovendo consequências que precisam ser investigadas.

CAPÍTULO 2 - ANÁPOLIS E AS NOVAS RELAÇÕES DE PRODUÇÃO EM ESCALA MUNDIAL

Ao pesquisar a história de Anápolis, contemplando o processo genético e a relação entre a sociedade e o meio natural, fica evidente que a cidade foi moldada por processos que, de diversas formas, articularam demandas locais, regionais, nacionais e globais. Neste sentido, uma contextualização histórica solicita que destaquemos a criação da capela, a implantação da linha férrea, a construção da capital estadual – Goiânia –, e a edificação da capital federal – Brasília –, a implantação do DAIA e o processo de internacionalização das indústrias instaladas, dentre outros acontecimentos.

O espaço geográfico anapolino que, durante o século XIX, serviu como ponto de descanso para os tropeiros que percorriam as precárias redes de estradas, transformou-se, na atualidade, em um território integrado à economia global, com diversas redes com conexões mundiais. A posição geográfica privilegiada da cidade de Anápolis, uma característica fundamental para o início de sua história de formação, consolidou-se durante o processo de desenvolvimento do espaço urbano, tornando-se um território importante para uma rede de circulação de pessoas, bens e capitais. Este processo de

consolidação foi articulado por agentes que alteraram as relações de produção e materializaram as redes técnicas imprescindíveis para a marcha o movimento de compressão espaço-temporal (Harvey, 1992). É que veremos a seguir.

2.1 Anápolis e as redes técnicas no contexto do novo arranjo produtivo global

No curso das transformações aqui mencionadas, observamos a expansão demográfica e urbana de Anápolis; bem como sua integração com diversas redes mundializadas. Santos (1996) evidencia que o período técnico-científico-informacional é caracterizado, entre outros fatores, pelo fato de o espaço local estar completamente integrado às dinâmicas globais.

O capital transformou a cidade e afetou o cotidiano das pessoas que habitam esse território: essas transformações são vistas, também, no discurso territorializado do processo de modernização. Para Santos (1996, p. 179), “esse discurso é a linguagem das normas e das ordens que atores longínquos fazem repercutir instantaneamente e imperativamente sobre outros lugares distantes. Tais redes são os mais eficazes transmissores do processo de globalização a que assistimos.”

Neste ponto, é fundamental destacar que um dos principais objetivos desta parte da pesquisa é entender os efeitos da terceira fase do desenvolvimento em rede – que Santos (1996) denomina de período técnico-científico-informacional – sobre a dinâmica intraurbana da cidade de Anápolis, compreendendo as alterações do território anapolino, a partir da circulação dos fluxos internacionais, possibilitada pela instalação de infraestrutura no território anapolino, em especial sobre alguns eixos viários da cidade.

Desde a construção de Brasília, a capital federal, nas proximidades do território anapolino, uma série de investimentos incluíram a cidade em uma rede de relações marcadas por expressivo dinamismo, foram elas: a instalação da Base Aérea, em 1972; a criação do Distrito Agroindustrial, em 1976; a consolidação de importantes rodovias e a implementação do Porto Seco, em 1999; e o aeroporto de cargas, ainda em processo de reestruturação para inauguração. Esses investimentos públicos inseriram a cidade de Anápolis no cenário nacional e internacional, criando as condições necessárias para a captação de mais recursos para o município.

O investimento de capital internacional em Anápolis, intensificou-se no final do século XX, justamente quando as ideias neoliberais se consolidaram em vários países. Para compreender esse processo no município anapolino, é fundamental analisar as

mudanças no contexto político e econômico que ocorreram no mundo e no Brasil, e que, por sua vez, criaram as condições necessárias para integrar Anápolis em diversas redes articuladas mundialmente.

As ideias neoliberais estão vinculadas a uma corrente de pensamentos econômicos e políticos que ganharam força, no mundo, a partir do final dos anos 1970 e início dos anos 1980; especialmente com as políticas implementadas por líderes como Margaret Thatcher, no Reino Unido, e Ronald Reagan, nos Estados Unidos. Sua origem intelectual é atribuída a Friedrich Hayek, um austríaco naturalizado inglês (1899-1992). Sua obra, “O Caminho da Servidão”, escrita em 1944, é apontada como precursora das ideias neoliberais. Mas foi o economista e professor norte-americano Milton Friedman (1912–2006) que, já na década de 1970, durante a crise econômica mundial, propagou as ideias neoliberais pelo mundo, utilizando uma linguagem de mais fácil entendimento.

Os dois teóricos defensores do neoliberalismo, Friedrich Hayek e Milton Friedman, defenderam que a intervenção do Estado na economia deveria ser mínima, privilegiando o livre mercado como mecanismo de autorregulação eficiente. A base dessa perspectiva estava na defesa da liberdade individual, da propriedade privada e da desregulamentação econômica. O neoliberalismo se contrapõe ao modelo de Estado de bem-estar social, propondo que o mercado, e não o Estado, deve ser o principal regulador das atividades econômicas.

A situação de crítica da econômica global, nos anos 1970, criou o cenário perfeito para a ascensão das ideias neoliberais defendidas por Hayek e Friedman. Essa crise mundial foi marcada pela alta inflação combina com as estagnações econômicas de muitos países. Tudo isso foi provocado por uma combinação de fatores econômicos, sociais e políticos, evidenciando o esgotamento do modelo fordista de produção em massa e as limitações das intervenções estatais na economia nacional. A desaceleração das economias dos Estados Unidos e da Europa aprofundaram as dificuldades do período. Todos esses problemas foram agravados pela crise do petróleo, que intensificou os desafios econômicos globais naquele momento.

Para enfrentar esse declínio econômico, foram incorporadas as ideias de Hayek e Friedman, pois era necessário o desenvolvimento de novas formas de produção, organização e atuação do capitalismo. Com isso, a participação do Estado na economia passou a ser severamente criticada, as empresas adotaram novas tecnologias, muitas delas desenvolvidas após a Segunda Guerra Mundial, para terem livre circulação pelo mundo, com uma dinâmica de produção automatizada, conforme a demanda do mercado.

David Harvey, geógrafo britânico radicado nos Estados Unidos, em seu livro “A condição pós-moderna” (1992), descreve essa nova fase como “acumulação flexível”, caracterizada por estratégias mais dinâmicas e diversificadas de produção. As características marcantes dessa acumulação flexível é a capacidade de adaptação das indústrias e do capital, agora fragmentadas e terceirizadas pelo mundo. Esse conceito foi produzido por Harvey (1992) para representar a flexibilização no processo produtivo como resposta à crise do fordismo ocorrida na década de 1970. O modelo flexível de acumulação é marcado por rotinas de lançamento de novos produtos e pela obsolescência programada, para potencializar o ciclo do consumismo. É importante destacar, ainda, que as relações de trabalho foram reestruturadas para diminuir os direitos trabalhistas e aumentar o lucro do empresário. O mundo se torna um mercado integrado, onde o capitalismo opera e investe em diversos lugares, reestruturando suas características tradicionais.

Harvey (1992) segue demonstrando que a acumulação flexível ocasionou várias transformações em escala mundial. Dentre todas as mudanças promovidas por essa dinâmica do sistema capitalista, após 1970, a percepção humana sobre as distâncias físicas entre os lugares é o que mais foi alterada, uma vez que os avanços tecnológicos diminuíram as barreiras geográficas, fazendo com que as distâncias entre os lugares se tornassem cada vez rapidamente superadas.

Essa reconfiguração da noção do espaço e do tempo, através das novas tecnologias, tornaram os lugares distantes acessíveis para a ocupação e exploração, as barreiras físicas e de tempo são relativamente superadas e o mundo é convertido em um cenário aberto para a atuação do capitalismo contemporâneo. Isso é o que Harvey (1992) chama de “compreensão espaço-tempo”. Segundo Harvey (1992, p. 219), “Uso a palavra compreensão por haver fortes indícios de que a história do capitalismo tem se caracterizado pela aceleração do ritmo da vida, ao mesmo tempo, em que venceu as barreiras espaciais em tal grau que por vezes o mundo parece encolher sobre nós.”

A nova atuação do capitalismo, após 1970, é mediada por elementos teóricos e conceituais pautados no que Milton Santos qualifica de período técnico-científico-informacional e por David Harvey chama de compreensão espaço-tempo. Para os dois autores, o avanço das tecnologias alcança os espaços distintos do planeta e os agentes capitalistas podem atuar livremente devido à redução das barreiras do Estado, com a privatizações de empresas estatais, desregulamentação das leis trabalhistas, ambientais e fiscais. Também, a abertura econômica dos países ao capital estrangeiro e o livre acesso

para as multinacionais atuarem no seu território, conforme seus interesses econômicos, são os elementos essenciais para o desenvolvimento do neoliberalismo e para formação do mundo globalizado.

No Brasil, as ideias neoliberais ganham força no final da década de 1980, também pelo contexto de crise econômica: inflação muito elevada e necessidade de ajustes estruturais. O governo de Fernando Collor de Mello, que assumiu a presidência em 1990, foi um dos primeiros a implementar um conjunto de reformas alinhadas ao neoliberalismo no Brasil. Essas reformas incluíram todas as características do sistema descrito anteriormente, como a abertura comercial, a redução de barreiras alfandegárias, a privatização de empresas estatais e a desregulamentação da economia. Collor buscou modernizar o país e integrá-lo à economia global, mas seu governo foi marcado por crises políticas que culminaram em seu impeachment em 1992.

O sucessor de Collor, Itamar Franco, manteve parte das reformas econômicas neoliberais, mas o grande marco do neoliberalismo no Brasil ocorreu durante os dois mandatos de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). Ele ficou conhecido pela implementação do Plano Real, que estabilizou a economia e controlou a inflação; mas seu governo apresentou várias medidas neoliberais, como as privatizações de setores estratégicos como telecomunicações, energia e mineração.

Para a expansão das ações neoliberais no Brasil, a privatização do setor de telecomunicações foi fundamental para a integração do país ao mundo globalizado. Antes da privatização, o setor de telecomunicações no Brasil era controlado pelo Estado, através do Sistema Telebrás. Naquele momento, a limitada capacidade de expansão e modernização do sistema, impedia a sociedade e as empresas de atuarem de forma mais dinâmica e em tempo real, o que prejudicava a competitividade e o desenvolvimento econômico do país no cenário mundial. Com a venda da Estatal de comunicação, ao mercado privado, os empecilhos foram reduzidos. Santos (1996, p. 163) reforça essa dinâmica descrevendo que “agora, os atores hegemônicos, armados com uma informação adequada, servem-se de todas as redes e se utilizam de todos os territórios. Eles preferem o espaço reticular, mas sua influência alcança também os espaços banais mais escondidos.”

A venda do Sistema Telebrás de telecomunicação ocorreu em 1998. Ela foi comprada por diversas empresas estrangeira que investiram na expansão acelerada da rede de telefonia fixa e móvel, na instalação de novas tecnologias, como a internet banda larga, e a introdução de novas modalidades de serviços. Esse investimento, na melhoria e

expansão da comunicação nacional, foi fundamental para integrar o Brasil ao mundo globalizado. Segundo a observação de Santos (1996, p.161) “Quanto mais ‘tecnicamente’ contemporâneos são os objetos, mas 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.”

Após as ações neoliberais implantadas no Brasil, a partir 1980, como a abertura de mercado, a livre circulação de mercadorias, viabilizadas pela redução das barreiras alfandegárias, foi estabelecido o ambiente perfeito para o mundo global, ou melhor, a globalização. Esse termo refere-se ao processo de intensificação das relações econômicas, culturais, políticas e tecnológicas entre os países, resultando em uma maior interdependência e integração global. Ela envolve a circulação de bens, serviços, capitais, pessoas, ideias e informação de maneira mais rápida e fácil do que em qualquer outro período da história.

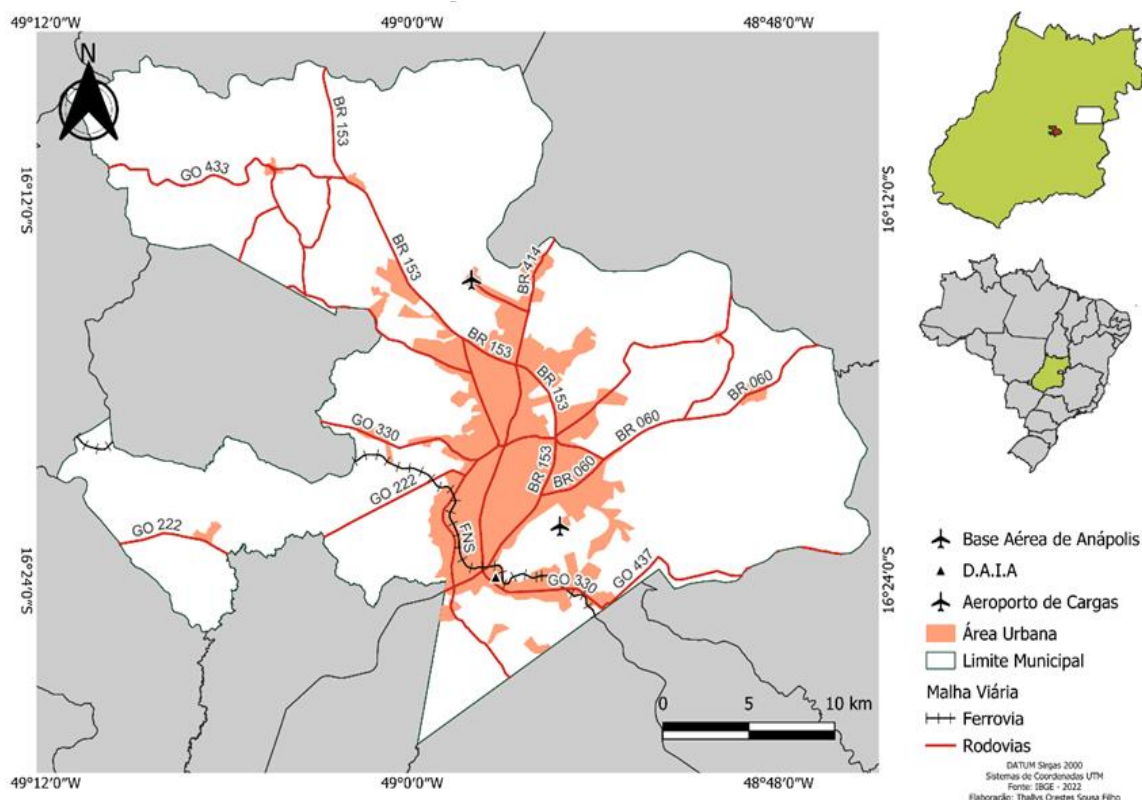
Diante dessas ações neoliberalistas no mundo e no Brasil, a cidade de Anápolis também foi sendo incorporada a essa dinâmica socioeconômica. As mudanças na política brasileira, a criação de uma melhor e maior comunicação do país com outros lugares do planeta, permitiram que a cidade fosse integrada aos interesses internacionais. Vários investimentos estrangeiros foram aplicados no município, devido aos benefícios que a cidade oferece e que são fundamentais para reproduzir o capital a partir das propostas neoliberais.

O fato de que as transformações se dão ao mesmo tempo, nas vias e meios de transportes e comunicações, na estrutura produtiva, nos hábitos de consumo, na forma de intercâmbio, nas relações de trabalho, na monetarização, nas formas de controle etc., tem efeitos cumulativos e acelerados sobre todos os processos de mudança, ao mesmo tempo em que os desequilíbrios instalados são mais profundos. Mesmo se as novas relações apenas alcançam parcelas reduzidas da economia e do território e incidem de forma incompleta sobre a sociedade, têm já bastante força para induzir transformações fundamentais ao conjunto. Fenômenos como as disparidades espaciais de tipo mercantil e a macrocefalia ganham novas dimensões (Santos, 1996, p. 168).

As condições que tornam Anápolis um território de interesse para o capital internacional podem ser explicadas por sua localização geográfica privilegiada, favorecida pela presença de diversas rodovias que circundam a cidade, conectando-a a todas as outras regiões do país. A cidade é também beneficiada pelo projeto de construção da Ferrovia Norte-Sul, uma rede ferroviária que conecta a Ferrovia Centro-

Atlântico (FCA), já presente na cidade anapolina, integrando-a aos portos marítimos de Santos, na região Sudeste, e à Estrada de Ferro dos Carajás (EFC), que se estende pelo Norte e Nordeste até o porto de São Luís, no Maranhão.

Figura 15 - Mapa – Diversas redes de integram Anápolis ao Brasil e ao mundo



Fonte: IBGE (2022) – Elaboração: Thallys Orestes Sousa Filho (2025)

O projeto e a construção dessa importante infraestrutura de transporte ferroviário, a Ferrovia Norte-Sul, têm como objetivo integrar as regiões brasileiras para melhorar e aumentar a rede de circulação de mercadorias. A instalação dessa rede de circulação no município anapolino, reafirma a posição geográfica privilegiada da cidade, aumentando o seu papel logístico no país e atraindo novos interesses e investimentos. Esta realidade facilita o entendimento da instalação de um Porto Seco em Anápolis: trata-se de um terminal alfandegário, que reduz os custos operacionais e logísticos das empresas que operam na região, tornando a cidade um ponto estratégico para o comércio exterior.

Todas essas vantagens para a circulação de mercadorias e capitais pelo território anapolino despertaram o interesse de empresas estrangeiras em se estabelecerem em seu território nas últimas décadas, com destaque para diversas indústrias do ramo farmacêutico, que se instalaram no Distrito Agroindustrial de Anápolis. As ações

neoliberais e a globalização facilitaram o intercâmbio de tecnologias e de investimentos estrangeiros no município, transformando a cidade em um centro estratégico para a produção e distribuição de medicamentos. Santos (1996, p. 161) argumenta que “o processo de especialização, criando áreas separadas onde a produção de certos produtos é mais vantajosa, aumenta a necessidade de intercâmbio, que agora se vai dar em espaços mais vastos, fenômeno que Marx intitulou "ampliação da área"”.

Outra empresa de grande relevância instalada no Distrito Agroindustrial de Anápolis é a CAO A, fundada, em 2007. A empresa é responsável pela montagem de veículos de marcas como Hyundai, que pertence ao Hyundai Motor Group, um dos maiores conglomerados empresariais da Coreia do Sul. Em 2017, a CAO A adquiriu 50% das operações da montadora chinesa Chery no Brasil, formando uma empresa de capital misto, parte brasileiro e parte chinês. Essa parceria permitiu à CAO A expandir sua capacidade produtiva e entrar diretamente na fabricação de veículos da marca Chery no país, consolidando sua atuação no mercado automotivo nacional e internacional.

Figura 16 - Reportagem sobre os investimentos da CAO A em Anápolis

Caoa duplicará capacidade da fábrica de Anápolis em 2025



Fonte: Jornal Autodata, 23/08/2024

A integração de Anápolis como um polo industrial e logístico global provocou mudanças significativas no espaço urbano e nas relações sociais travadas no interior da cidade. A conexão do município com o mercado global resultou na reorganização de áreas tradicionais da cidade. A partir de expressivos investimentos, a maior circulação de bens

e capitais por seu território demandou uma continuidade no processo de reestruturações. Neste contexto, os principais eixos viários, por onde essa movimentação intensificada ocorre, passaram a materializar as práticas neoliberais implementadas no contexto da globalização, em escalas intraurbanas.

Os espaços assim requalificados atendem sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política e são incorporados plenamente às novas correntes mundiais. O meio técnico-científico-informacional é a cara geográfica da globalização (Santos 1996, p. 160).

A integração da cidade anapolina a uma rede global repercutiu no comportamento de seus moradores, que passaram a conviver com novas relações, bens e serviços, alterando seus padrões de consumo e suas representações sociais e culturais. Essa mudança de comportamento impulsionou a instalação de negócios e a oferta de novos produtos e serviços para atender as necessidades sistematicamente renovadas de parte da população, provocando transformações em alguns setores e avenidas da cidade, que foram reestruturados por essa dinâmica de integração com uma rede internacional. Corrêa (1994) destaca que por ser um produto social, o espaço urbano é mutável. Apresentando transformações complexas, com ritmos e naturezas diferenciadas.

Essa realidade é evidenciada pela presença de diversas redes de *fast food*, lojas de departamento, supermercados e outros comércios de marcas internacionais que se estabeleceram no território intraurbano de Anápolis. Para alcançar mais consumidores, muitos desses negócios se instalaram nas avenidas de maior circulação de pessoas e capitais, modificando significativamente suas paisagens; bem como as dinâmicas econômicas e sociais. Corrêa (1994) argumenta que os espaços urbanos são utilizados por diferentes interesses, formando novas configurações que não são autônomas, elas estão vinculadas aos processos sociais.

A escolha dos eixos viários que serão alvo da lógica de valorização do capital está vinculada a interesses específicos, o que gera a formação de territórios urbanos distintos. Enquanto alguns territórios recebem mais atenção do capital público e privado, formando um território privilegiado, outros preservam suas características tradicionais. Dessa forma, o mundo globalizado não transforma a cidade de forma homogênea, pois os agentes capitalistas concentram seus investimentos em locais estratégicos, onde as oportunidades de lucro são vantajosas.

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. (Corrêa, 1994, p.11).

Portanto, as ideias neoliberais e a globalização não apenas reconfiguraram as relações econômicas da cidade. Elas provocaram uma reestruturação física e social em seu território; com a valorização de alguns setores em detrimento de outros. Isso modifica profundamente o cotidiano da população que convive com a segregação residencial, criada por intencionalidades específicas de ganho de capital, provocando diversos desafios sociais e culturais, uma vez que os anapolinos tiveram que se ajustar a um ritmo de vida fragmentado, convivendo em meio a novas e complexas relações em diferentes espaços urbanos.

2.2 O processo de transformações de eixos viários em vetores de desenvolvimento

De acordo com o censo de 2022, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), 87,4% da população do Brasil reside em áreas urbanas. Esse dado reflete um processo intenso e multifacetário de mudanças sociais, econômicas, políticas e culturais ocorridas no Brasil, especialmente nas últimas décadas do século XX.

A inserção progressiva do país no mundo globalizado incentivou o processo de industrialização e urbanização produzido a partir de políticas públicas que induziram a instalação de diversas multinacionais no território nacional, contribuindo para o aumento do êxodo rural, o que, por sua vez, ocasionou a concentração populacional nas cidades e o fortalecimento da urbanização como característica predominante da sociedade brasileira.

A princípio, as cidades do Sudeste se destacaram como os principais polos de atração populacional, indicando que o processo de urbanização no Brasil ocorria devido à concentração indústrias, comércio e serviços nessa região. Contudo, no final do século XX, o país viveu um processo de desconcentração industrial e demográfica, impulsionado pelos interesses dos agentes capitalistas em outras regiões brasileiras. Esse movimento promoveu o crescimento das cidades do interior, reestruturando a dinâmica urbana brasileira.

Nessa perspectiva, trata-se de um processo que se desenvolve em sintonia com os interesses capitalista de expansão das áreas produtivas que coadunam, também, com a política de integração nacional priorizada na década de 1970, objetivando o desenvolvimento de atividades agrícolas e expansão de explorações mineral, ao mesmo tempo em que estabelecia as bases que resultaram na modernização conservadora do país[...] (Luz, 2009, p. 73).

A desconcentração industrial brasileira impactou diversas cidades do interior do país, que passaram a receber maior atenção dos agentes financeiros por meio de diversos investimentos públicos e privados. Essa dinâmica capitalista impactou a cidade de Anápolis, nas últimas décadas, teve um significativo incremento da densidade técnica instalada em seu território. Nesse contexto, é importante compreender como a integração da cidade anapolina ao mundo globalizado atraiu um expressivo fluxo migratório para o município, aumentando consideravelmente sua população e impactando na transformação do seu espaço geográfico.

A população de Anápolis, que, em 1960, era de 83.848 habitantes, alcançou o quantitativo de 415.847 moradores em 2024, segundo o IBGE. Ao longo desses 64 anos, o número de habitantes cresceu quase cinco vezes. Essa intensa dinâmica demográfica impulsionou uma expressiva ocupação do espaço urbano anapolino, provocando a reestruturação de bairros tradicionais da cidade, que foram profundamente impactados pela expansão demográfica e urbana; bem como uma significativa expansão de seu espaço urbano.

Figura 17 - Tabela - Crescimento populacional percentual da população de Anápolis desde 1950

Período	População Inicial	População Final	Crescimento Absoluto	Crescimento Percentual (%)
1960 → 1970	83.848	118.000	34.152	40,7%
1970 → 1980	118.000	180.000	62.000	52,5%
1980 → 1991	180.000	250.000	70.000	38,9%
1991 → 2000	250.000	300.000	50.000	20,0%
2000 → 2010	300.000	350.000	50.000	16,7%
2010 → 2024	350.000	415.847	65.847	18,81%

Fonte: Elaborado pela autora (2025).

Esses dados são importantes e precisam ser considerados em nosso estudo, pois, com o aumento populacional, houve a necessidade de construção de novas moradias e produção de novos bairros. Essa expansão urbana estabelece a obrigação de investimentos

em infraestrutura e a expansão de serviços públicos. As novas realidades urbanas, produzidas ao longo do tempo, exigem a reestruturação de espaços urbanos tradicionais das cidades, com maiores impactos sobre os eixos viários intraurbanos, que viabilizam a mobilidade de pessoas e capitais no território anapolino.

[..] A organização espacial acumula formas herdadas do passado. Elas tiveram uma gênese vinculada a outros propósitos e permaneceram no presente, porque puderam ser adaptadas às necessidades atuais, que não mudaram substancialmente ao longo do tempo. As formas espaciais herdadas do passado e presentes na organização atual apresentam uma funcionalidade efetiva em termos econômicos ou um valor simbólico que justifica a sua permanência (Corrêa, 1994, p. 71).

O aumento populacional registrado em Anápolis ocasionou uma pressão sobre os eixos viários tradicionais da cidade, exigindo que as vias de circulação fossem reestruturadas para atender às necessidades dessa crescente dinâmica de pessoas e capitais. Algumas avenidas, devido à necessidade de maior viabilidade urbana ou à maior concentração de capital ao longo de sua extensão, sofreram um intenso processo de metamorfose. Já outros eixos viários, por não estarem tão integrados a essa rede de fluxos, sofreram alterações mais discretas.

Conforme o exposto, para avaliar as exigências do capital, no decorrer das metamorfoses produzidas no território anapolino, em especial sobre alguns eixos viários da cidade, é importante destacar a relevância atribuída ao aumento da circulação de mercadorias, capital e pessoas no processo de reprodução do capital, sobretudo nas últimas décadas, com a progressiva integração da cidade a rede global de produção e consumo.

No processo global de produção, a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita, os fluxos se tornam mais importantes ainda para a explicação de uma determinada situação. O próprio padrão geográfico é definido pela circulação, já que esta, mais numerosa, mais densa, mais extensa, detém o comando das mudanças de valor no espaço (Santos, 1996, p. 181).

As transformações dos eixos viários da cidade de Anápolis constituem o objeto central desta pesquisa, pois tais estruturas configuram-se como elementos estratégicos na organização espacial, funcionando como os principais corredores de circulação de pessoas, mercadorias e capitais. A dinâmica demográfica, associada à crescente integração econômica das cidades no contexto regional, nacional e global, incide

diretamente sobre essas avenidas, modificando não apenas sua morfologia, mas também suas funções e relevância no sistema urbano.

Esses eixos viários assumem o papel de testemunhos materiais das reconfigurações do espaço urbano, revelando, por meio de suas transformações, os processos socioespaciais que moldam a cidade através dinâmica capitalista, formando diversas redes com características distintas. Para analisar os impactos das mudanças que ocorreram nos eixos viários de Anápolis, é essencial compreender o processo genético de formação dessas vias e avaliar sua funcionalidade econômica no período técnico-científico-informacional da rede, ou seja, eles foram convertidos em *vetores de desenvolvimento*⁵.

Como o trabalho social e a sua divisão dão-se em um determinado tipo de sociedade com certo nível de desenvolvimento das forças produtivas e um modo dominante de suas relações, a organização espacial resultante refletirá estas características básicas da sociedade. Refletirá o desenvolvimento das forças produtivas e as relações de produção. E como estas últimas vão traduzir-se em classes sociais e seus conflitos, a organização espacial as espelhará (Corrêa, 2006, p. 67).

Essa abordagem consiste em comparar as características originais de determinados eixos viários com sua configuração atual, a fim de compreender como a expansão populacional e os investimentos em infraestrutura, moldaram e justificaram o seu processo de reestruturação. Além disso, é preciso investigar como alguns eixos viários foram ressignificados pelo capital, tornando-se *vetores de desenvolvimento*, enquanto outros, ficaram às margens desse processo.

O processo de gestão do território engendrado pelos agentes capitalistas é pautado por uma seletividade intencionalmente elaborada. Estes agentes estruturam redes com o objetivo de dinamizar as relações de produção, circulação e consumo por eles controladas. Para tanto, os fixos que integram as redes são implantados de acordo com as características dos fluxos de capital, pessoas e mercadorias que transitam por esses lugares, bem como com o objetivo de atrair novos investimentos e consumidores.

Desta forma, é possível pensar que na estrutura das redes, alguns eixos viários são potencializados e convertidos em *vetores de desenvolvimento*; a partir da musculatura inserida nestes eixos, que passam a desempenhar papéis estratégicos em territórios

⁵ Estes vetores expressam a organização do território regional em corredores de produção e escoamento de mercadorias. Eles possibilitam fluidez territorial, refletindo dinâmicas de reconcentração econômica.

específicos, como presenciamos em Anápolis, uma cidade que nas últimas décadas passou a receber diversos investimentos e ampliação de densidade técnica.

Também é necessário compreender que os eixos viários que se converteram em *vetores de desenvolvimento* apresentam diferentes escalas de atuação, determinadas pelo alcance territorial de sua influência. Algumas avenidas da cidade exercem um papel primordial na integração local, articulando bairros e facilitando os fluxos cotidianos de pessoas e mercadorias dentro do município. Outros eixos viários se tornaram *vetores de desenvolvimento* regional, pois são redes estratégicas de integração regional, ao conectar a cidade a centros urbanos próximos. Por fim, existem avenidas cuja importância está relacionada com uma escala nacional ou mesmo global, inserindo-as em redes logísticas e econômicas de maior amplitude, o que potencializa sua capacidade de atrair investimentos e reconfigurar o espaço urbano.

Essa lógica seletiva e hierarquizada evidencia que o desenvolvimento territorial, promovido pelo capital, não é homogêneo nem espontâneo, mas dirigido por interesses específicos que moldam o território urbano conforme as exigências da acumulação e circulação de capital. Em Anápolis, observa-se como determinados eixos viários foram fortalecidos e integrados a circuitos logísticos e produtivos amplos, transformando-os em verdadeiros corredores de valorização. Estes, certamente, podem ser classificados como *vetores de desenvolvimento*.

Essa realidade do período atual da rede forma centralidades urbanas caracterizadas pela concentração de fixos e fluxos, e estabelecem hierarquias territoriais, nas quais determinados pontos assumem papel de destaque no sistema urbano. Esses pontos configuram-se como nós e linhas dinâmicas da rede, capazes de articular diferentes escalas de circulação e de impulsionar processos econômicos e sociais que repercutem em todo o território da cidade.

Essa dinâmica revela não apenas a materialidade da expansão capitalista, mas também suas consequências para a sociedade que vivem e convivem nesse território. As realidades distintas dos eixos viários e a transformação de alguns em *vetores de desenvolvimento* tendem a aprofundar desigualdades e assimetrias na organização intraurbana. Pesquisar o espaço urbano anapolino, portanto, exige a compreensão das forças que o estruturam e dos projetos que o atravessam, revelando como o território é permanentemente disputado, apropriado e ressignificado pelo capital.

2.3 Eixos viários, vetores de desenvolvimento e metamorfoses espaciais em Anápolis

Nas dinâmicas urbanas do período técnico-científico-informacional, os eixos viários, que antes tinham somente a função de integração local entre diferentes pontos da cidade, passaram a desempenhar um papel estratégico na estruturação espacial e na orientação do crescimento urbano. Nesse sentido, compreender a transformação de determinadas avenidas em *vetores de desenvolvimento* exige uma análise da forma como a alocação seletiva de capital, público e privado, reposicionaram esses espaços dentro de escalas mais amplas, podendo ser local, regional, nacional e até global, atribuindo a elas funções e relevâncias diferenciadas no sistema urbano.

Ao abordar as transformações de eixos viários em *vetores de desenvolvimento*, é importante compreender que essa alteração conceitual é produzida a partir da alocação de investimentos sobre essas avenidas, integrando esses locais a importantes redes de circulação nas mais diversas escalas. Como resultado, essas vias de circulação passam a receber maiores investimentos em infraestrutura, para viabilizar as atividades econômicas neles instaladas, o que acaba atraindo novos capitais e ampliando o dinamismo na economia local e regional. Nesta perspectiva, um eixo viário pode assumir a condição de *vetor de desenvolvimento*, pois passa a direcionar novos investimentos realizados a partir de sua área de influência.

A determinação dos Vetores de Desenvolvimento Regional reconhece uma nova formação de organização do território regional estreitamente relacionada à formação de corredores de produção e escoamento de mercadorias. [...] Assim, a aparente fragmentação da cadeia produtiva e da urbanização, na verdade respondem por uma nova concentração, desta vez não mais vinculada a um ponto territorial específico, mas sim a vetores lineares regionais que reúnem simultaneamente as melhores condições para a produtividade e fluidez territorial, correspondendo à dinâmicas de reconcentração econômica prenunciadas nas últimas décadas do século XX (Proença. 2020, p. 7).

Para compreender as transformações dos eixos viários e seu papel como *vetores de desenvolvimento*, é fundamental conhecer a trajetória histórica de algumas dessas avenidas. Embora a história de Anápolis já tenha sido abordada anteriormente nesta pesquisa, é necessário destacar pontos específicos do processo de produção de seu espaço urbano, com o intuito de melhor compreender o processo genético de determinados eixos viários e suas transformações no período atual da rede de anapolina de circulação.

Conforme já relatado nessa pesquisa, no final do século XIX, a ocupação territorial de Anápolis concentrava-se à oeste do Córrego das Antas, nas proximidades da igreja de Santana, espaço de maior circulação de pessoas e desenvolvimento do comércio local. Com a inauguração da linha férrea em 1935, houve uma alteração dessa configuração territorial, uma vez que a estação ferroviária foi construída a noroeste desse primeiro centro da cidade, desencadeando um deslocamento de investimento para o entorno dessa instalação.

Além dessa modificação urbana, a chegada da ferrovia em Anápolis provocou um aumento na circulação de pessoas e capitais; bem como a fixação de novos moradores no território, o que ocasionou a expansão da área urbana e a atração novos investimentos. Nesse contexto, as edificações presentes na cidade passaram por reformas para atender às necessidades dos novos moradores e da maior presença de capital nessa fase de crescimento.

Para receber a Estrada de Ferro, a cidade experimentou mudanças significativas na sua fisionomia urbana, com a reforma de antigos prédios públicos ou privados, residenciais ou comerciais, além de novas construções (Polonial, 2011, p. 53).

Estas expansões urbanas foram planejadas e executadas por agentes produtores do espaço urbano, que se instalaram no município e que perceberam a necessidade de criar outras áreas de moradia e, também, de aperfeiçoar as instalações comerciais e a ofertas de serviços. Houve é evidente a redefinição das características econômicas, físicas, culturais e sociais do município. A abertura de novos eixos para a composição de uma nova rede de integração, sempre foi um imperativo para o crescimento econômico local e regional.

O fato é que a cidade sempre contou com fatores externos, que se somaram ao espírito bairrista de seu povo, para dar saltos no desenvolvimento cultural, econômico e social. A atuação de líderes políticos, religiosos, empresários, trabalhadores e classistas foi decisiva para a transforma-la na metrópole de hoje (Batista, 2010, p. 15).

Compreendidos os fatores relacionados ao crescimento demográfico e à necessidade de ocupação de novos espaços, o objetivo, dessa parte do estudo, é a descrição do processo genético de alguns eixos viários durante o processo de integração de Anápolis às diversas redes sistematicamente reconfiguradas. Nesta etapa da pesquisa,

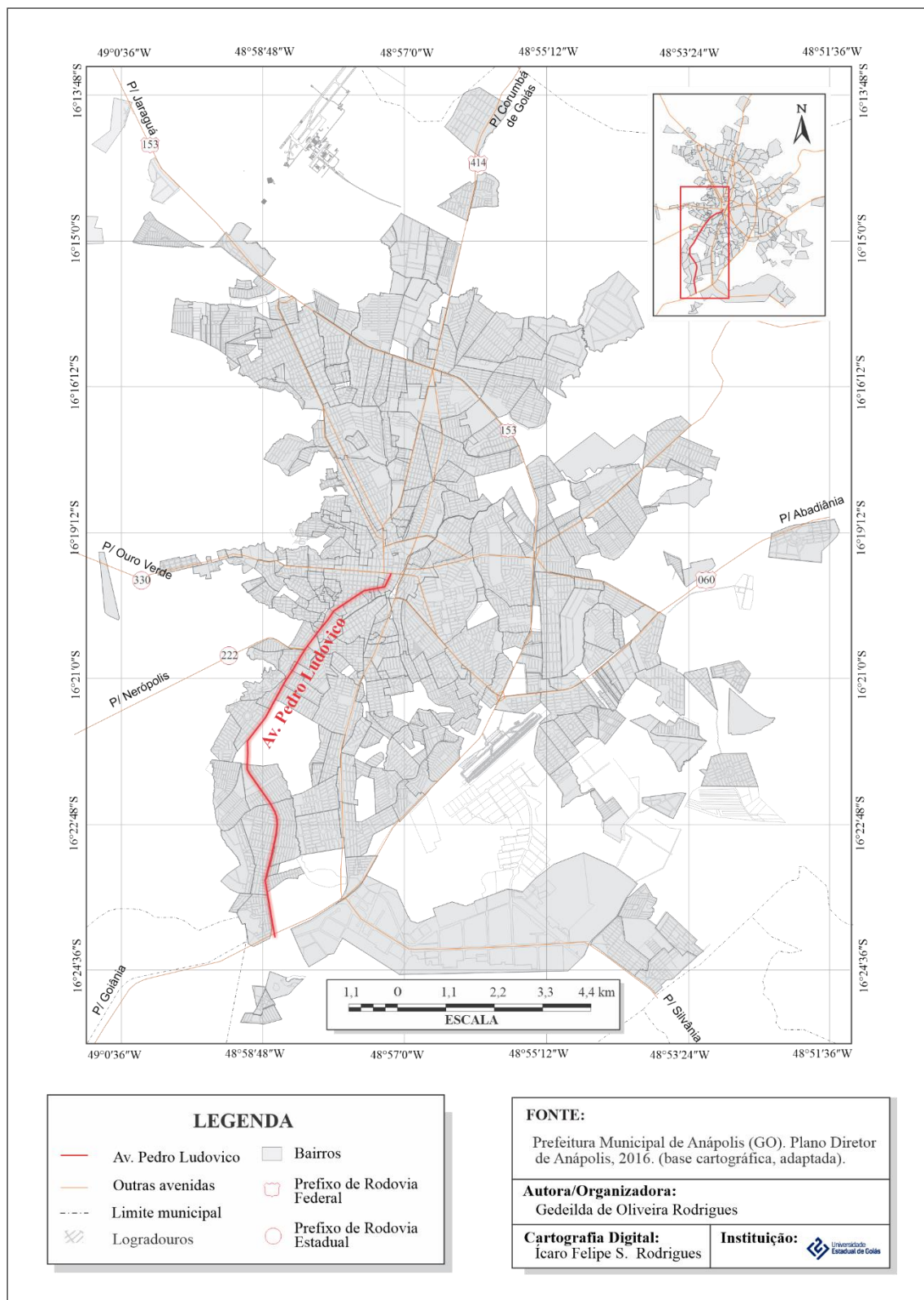
será apresentada uma análise pautada em um ordenamento cronológico referenciado. Desta forma, fatores históricos, econômicos e sociais, que repercutiram na constituição dessas redes, serão destacados, para que se compreenda as transformações desses eixos viários em *vetores de desenvolvimento*.

2.3.1 Avenida Pedro Ludovico – Setor Sudoeste de Anápolis

A produção deste importante eixo viário anapolino localizado na região Sudoeste de Anápolis, provavelmente foi iniciada na década de 1930, por influência da edificação na nova capital do estado, a cidade de Goiânia. Na atualidade, a região sob a influência direta dessa avenida abrange bairros, como o Parque das Nações, Vila São Joaquim, Parque das Primaveras, Jardim Calixto, Paraíso, dentre outros. Nesse território, o principal eixo viário de circulação é a avenida Pedro Ludovico, que possui mais de nove quilômetros de extensão.

O adensamento populacional da região Sudoeste de Anápolis, ao longo das últimas décadas, resultou da gradual transição entre o urbano e o rural, processo que deu origem a diversos bairros dinâmicos, onde o cotidiano é marcado pela diversidade social e pelas múltiplas formas de apropriação do espaço. Essa densificação imprime desafios e significados ao principal eixo viário desse setor, a avenida Pedro Ludovico, que, por um lado, simboliza a expansão da cidade; por outro, evidencia as tensões entre o crescimento acelerado e a necessidade de garantir infraestrutura adequada, espaços de lazer e qualidade de vida para a população que habita esse território urbano.

Figura 18 – Mapa de localização da Avenida Pedro Ludovico, em Anápolis



Fonte: IBGE (2022) – Elaboração: Ícaro Felipe Soares Rodrigues (2025)

Uma das marcas da Avenida Pedro Ludovico é a escassez de informações sobre sua formação, seja em arquivos públicos, jornais ou mesmo em estudos científicos.

Diversas fontes de pesquisa foram consultadas, incluindo o acervo do Museu da Cidade de Anápolis. Foram realizadas visitas em órgãos da prefeitura da cidade, que também não possuem documentos oficiais que tratam do processo de formação da avenida.

A carência de registros históricos é, por si só, uma evidência significativa, indicando que o processo genético desse eixo viário anapolino não despertou a atenção dos personagens que viviam na cidade. Os motivos desse desinteresse podem ser diversos, desde a predominância de uma ocupação marcada por uma população da baixa renda, que não era o foco central das preocupações oficiais; bem como a falta de instituições comprometidas com a preservação da memória coletiva da cidade, em uma perspectiva que contemplasse a totalidade dos sujeitos produtores de sua história territorializada.

As informações disponíveis sobre a avenida Pedro Ludovico provêm de notícias veiculadas pelo Jornal *O Anápolis*, fundado em 1935, sendo um dos mais antigos do estado de Goiás. No jornal existem matérias relacionadas a alguns acontecimentos envolvendo esse eixo viário e que nos ajudam a deduzir um pouco da sua história. Também encontramos alguns relatos descritos sobre essa região na obra de Batista (2010). Essas são fontes de informação encontradas que descrevem a formação genética da região sudoeste da cidade.

A primeira menção à Avenida Pedro Ludovico, encontrada no jornal *O Anápolis*, edição nº 3071, data do início da década de 1940. A matéria relata que o caminho que ligava Anápolis à nova capital do estado, Goiânia, até então de difícil acesso, estava passando por uma renovação significativa. O projeto incluía a desapropriação de terrenos e melhorias na infraestrutura, ampliando a largura da via para 24 metros ao longo de aproximadamente 1 km. Além disso, a estrada foi oficialmente transformada em avenida e recebeu o nome de Pedro Ludovico.

Na época em que a matéria foi publicada, o Estado de Goiás estava sob a administração do interventor Pedro Ludovico Teixeira, indicado ao cargo pelo presidente da República, Getúlio Vargas. Como mencionado anteriormente, Pedro Ludovico foi o responsável pela construção de Goiânia e pela transferência da capital goiana. Esse eixo viário surgiu, em Anápolis, durante as obras da construção da nova capital, devido à circulação de pessoas e mercadorias que chegavam na estação ferroviária anapolina, com destino à nova capital do estado. A avenida, batizada com o nome do fundador de Goiânia, evidencia esse vínculo entre o eixo viário com a capital estadual.

O jornal também informa que, em 1946, devido a acontecimentos nacionais, como a deposição de Getúlio Vargas da presidência e de Pedro Ludovico Teixeira do governo de Goiás, várias avenidas da cidade tiveram seus nomes alterados. Entre elas, a Avenida Pedro Ludovico, que passou a ser chamada de Avenida 24 de Outubro, data de inauguração de Goiânia. Altera-se o nome do fundador de Goiânia, mas continua o vínculo com a cidade, fato que reafirma o significado dessa avenida como uma importante rede de circulação com a capital estadual.

Em 1951, o jornal traz a notícia, de forma sucinta, de que esse eixo viário voltou a ser chamado de Avenida Pedro Ludovico. Provavelmente, devido ao retorno do homenageado ao governo do estado, pelo voto popular, em 1950. Já em 1956, a matéria é sobre o projeto de asfaltamento da avenida, autorizado pelo governador do estado. Em 1961, foi noticiado que a avenida ganharia uma linha de ônibus e, em 1966, o jornal menciona a ampliação das áreas asfaltadas.

Figura 19 - Matérias sobre a Avenida Pedro Ludovico no Jornal *O Anápolis* na década de 1960



Fonte: Acervo do Museu Histórico "Alderico Borges de Carvalho"

No livro de Batista (2010), há algumas menções sobre a região. Entre elas, há a descrição da construção de edifícios no início da Avenida Pedro Ludovico, como o do SESC/SENAC e do órgão de fornecimento de água localizado em frente ao edifício. Outro relato destaca é a intensa movimentação noturna da cidade devido à instalação de várias boates nessa área. Sobre o eixo viário principal dessa região, a avenida Pedro Ludovico, Batista (2010, p. 150) descreve, "Era uma via intensamente movimentada por ser a saída para Goiânia e Nerópolis e ainda sediar a zona de meretrício."

2.3.2 Avenida São Francisco e Santos Drumont – Setor Leste de Anápolis

No início da década de 1940, um grupo de empresários locais, reunidos na Sociedade Imobiliária Anapolina, lançou a venda de lotes de um bairro planejado na cidade, o Jundiaí, localizado na região sudeste do centro comercial, do outro lado do córrego das Antas. Conforme relata Cunha (2009), o crescimento da cidade nessa direção está relacionado à especulação imobiliária, que impulsionou a expansão urbana para a margem direita do córrego.

Figura 20 - Planta do Bairro Jundiaí (1953)



Fonte: Acervo do Museu Histórico "Alderico Borges de Carvalho".

O bairro de Jundiaí recebeu atenção de agentes públicos e privados. O objetivo era integrá-lo ao centro da cidade e destacar as características de progresso que o novo bairro deveria apresentar. Para alcançar esses objetivos, foram contratados profissionais especializados para planejar e implantar as obras de abertura de ruas e avenidas.

A convite dos empresários foi, então, realizado o projeto do bairro por um engenheiro e urbanista vindo de São Paulo, Dr. João Alves Toledo, que propôs a conexão do bairro ao centro da cidade através das avenidas Goiás, Barão de Cotegipe e Barão do Rio Branco deixando ainda vários espaços reservados ao uso coletivo, como praças e aberturas no interior de quadras [...] (Cabral, 2020, p. 38).

No planejamento do bairro Jundiaí, constava que as ruas e avenidas seriam largas e que comportariam duas ou três fileiras de carros, com vários espaços arborizados e de lazer para satisfazer das demandas dos segmentos emergentes. Contudo, de acordo com Cabral (2020), o desenvolvimento do bairro foi lento, mas prevaleceram essas características de bairro privilegiado pelos agentes públicos e privados, recebendo, na década de 1950, edificações residenciais, comerciais, educacionais e hospitalares.

Nas décadas posteriores, o bairro passou por várias mudanças e alguns problemas se destacaram na região, como a falta de esgoto, de iluminação pública e manutenção urbana. A Santa Casa de Misericórdia, construída no bairro em 1946, também foi motivo de reclamação pelo número de pessoas de baixa renda que circulava pela região.

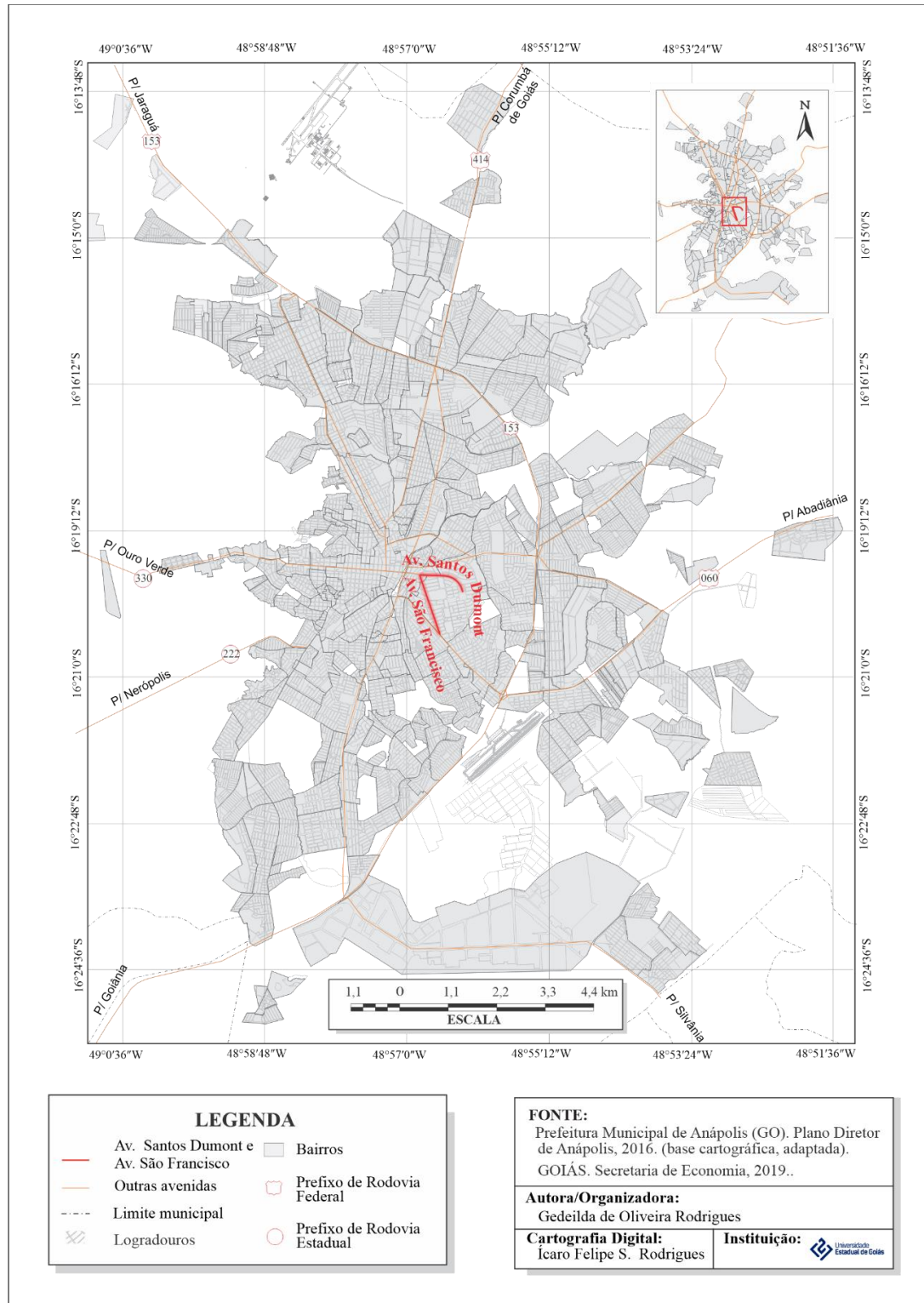
Apesar dos problemas de infraestrutura, o Jundiaí continuou a ser visto como um bairro privilegiado. Conforme relata Cabral (2020, p. 43), “apesar desta notável precariedade da infraestrutura urbana, o bairro era enaltecido com uma imagem superior, enobrecida em detrimento do próprio centro e arredores, começando a ser construída a ideia de que o Jundiaí seria uma nova centralidade⁶ para Anápolis”

Em seu processo de consolidação, como “área moderna”, esse espaço urbano recebeu vários investimentos públicos que atraíram investimento privado. Em uma de suas importantes avenidas, a Santos Dumont, foi construída a Santa Casa de Misericórdia, obra que influenciou a instalação de vários comércios relacionados à área de saúde na região. Também, na mesma década, foi instalada uma unidade do Serviço Social do Comércio, o SESC. Já o capital privado transformou consideravelmente este eixo viário.

⁶ Para Sposito (2001), o conceito de centralidade representa espaços marcados por atividades, fluxos e relações que influenciam seu entorno. A centralidade expressa uma realidade dinâmica e relacional, marcada pela atuação de diversos agentes. Sposito ressalta que a centralidade não é uma qualidade inata, mas produto da inserção intencional de redes e sistemas de maneira estratégica.

Ao longo da avenida Santos Dumont, foram instalados comércios especializados, escolas, bancos e outros serviços voltados para uma população com maior renda.

Figura 21 - Mapa de localização das Avenidas Santos Dumont e São Francisco, em Anápolis



Fonte: IBGE (2022) – Elaboração: Ícaro Felipe Soares Rodrigues (2025)

Também, no mesmo bairro, a Avenida São Francisco se consolidou como importante eixo viário de circulação de pessoas, mercadorias e capital. Foram instalados comércios de alto padrão, restaurantes e serviços ligados ao entretenimento. Além disso, esse eixo viário é o principal acesso a outras vias de circulação do bairro, com intenso movimento pela oferta de produtos e serviços qualificados.

Nas últimas décadas, também foram instalados serviços públicos, como a Polícia Federal, a Delegacia da Receita Federal e a Câmara Municipal de Anápolis. Por fim, em 2010, foi construído, pelo poder público municipal, o Parque Ipiranga, que se tornou um importante cartão postal da cidade, induzindo valorização dessa região e trazendo novos investimentos privados para seu entorno.

2.3.3 Avenida Brasil – Setor Norte e Sul de Anápolis

Considerando o enfoque genético que orienta a investigação aqui destacada, é importante mencionar uma ação implementada pelo Governo Federal que impactou fortemente o território de Anápolis na década de 1940. Trata-se do Projeto nacional denominado "Marcha para o Oeste", que, entre outras iniciativas, lançou um Programa: a Colônia Agrícola Nacional. O objetivo do Programa era doar terras a famílias de baixa renda com vocação agrícola. Estava em curso um projeto de redefinição da estrutura produtiva em âmbito nacional, que requeria medidas para viabilizar um processo de urbanização.

Em Goiás, a área escolhida para a implantação desse Programa estava localizada na região do Vale do São Patrício, localizada ao norte da cidade de Anápolis. Castilho (2012, p. 120) destaca que a área escolhida “Ficava muito distante de Goiânia, mas próximo de Anápolis.” Nesse período, Goiânia tinha uma população de 48.166 habitantes e Anápolis possuía cerca de 39.148 habitantes.

A implantação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), conforme escreve Castilho (2012), atraiu muitos migrantes para a região, devido ao solo fértil e o apoio do governo estadual e federal. Nesse período, a estrada de ferro era o principal meio de transporte e de ligação do estado goiano com a região sudeste do Brasil. Para facilitar a circulação de pessoas e de mercadorias, que chegavam na cidade anapolina com destino à região da Colônia Agrícola, o governo construiu a rodovia Transbrasiliana, BR-014. A movimentação por essa rede de circulação foi intensa durante esse período.

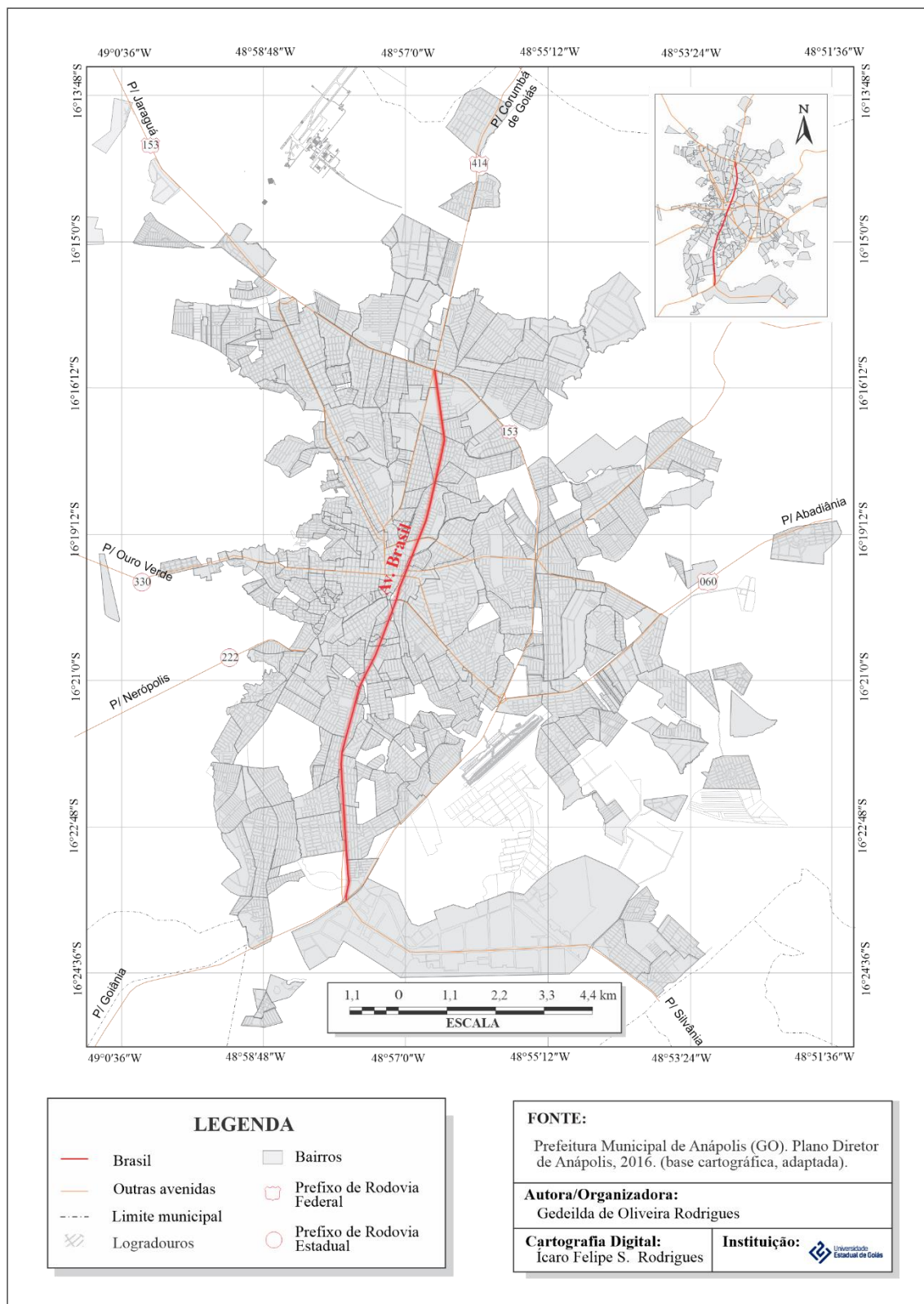
A implantação da Estrada de Ferro Goiás até a cidade de Anápolis, as políticas de Estado, a abertura de estradas e a chegada de um grande número de camponeses e colonos, provocaram significativo crescimento econômico regional baseado na produção agrícola. Este processo caracterizou a região como um importante fronteira agrícola de Goiás. Estamos nos referindo a um período em que a CANG se destacava na produção agrícola estadual: as décadas de 1940 e 1950 (Castilho, 2012, p.125).

Esse programa federal, apoiado pelo governo estadual, teve como desdobramento a alteração do território de Anápolis, pois a rodovia BR-014 foi construída a nordeste no núcleo urbano, ocasionando um deslocamento de pessoas para ocupar a região; por isso, novos eixos de circulação foram abertos para facilitar o acesso a essa importante rede de circulação, que promoveu um aumento na densidade técnica no período mecânico intermediário.

Na década 1960, por influência da construção de Brasília, a rodovia BR-014 foi incorporada ao núcleo urbano anapolino, com o nome de avenida Brasil. Rézio (2015) explica que com a construção da capital federal, uma nova rodovia foi construída, a BR-060, partindo de Brasília para o norte do Brasil.

A nova rodovia foi instalada margeando a cidade anapolina mais a Leste e a antiga rodovia, BR-014, ficou parcialmente abandonada. Por isso, ela se tornou um eixo viário intraurbano de Anápolis. Rézio (2015, p. 45) descreve: “Em 24 de janeiro de 1963, a Lei 379, sancionada pelo prefeito Jonas Ferreira Alves Duarte, nomeia o trecho compreendido entre a Avenida Goiás e o Bairro Jardim Gonçalves como Avenida Brasil.”

Figura 22 - Mapa de localização da Avenida Brasil, em Anápolis



Fonte: IBGE (2022) – Elaboração: Ícaro Felipe Soares Rodrigues (2025)

A implantação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), em 1976, na região Sul de Anápolis, trouxe uma nova valorização para essa avenida, que se tornou um

corredor econômico vital, com estabelecimentos comerciais diversos, bancos e restaurantes, concessionárias, com vistas ao atendimento de demandas locais e regionais. Sua importância econômica é refletida na contínua modernização e manutenção da via para suportar o fluxo intenso de veículos e pessoas.

2.3.4 Avenida Fernando Costa – Setor Norte de Anápolis

Já a ocupação da região norte da cidade e a formação da Vila Jaiara, na década de 1940, ocorreu sob a influência de investimentos de capital privado nesse território. Essa ocupação está ligada ao projeto de construção de uma indústria têxtil na região norte da cidade. A ocupação desse espaço urbano foi delineada pelo engenheiro agrônomo Luiz Caiado de Godoy, que nomeou o bairro com o nome de Jaiara, em homenagem aos seus filhos, Jairo e Yara.

O processo de construção da fábrica e do novo bairro foi iniciado em 1943 e, conforme descrito por Castro (2011), o novo bairro começou a ser povoado em 1946. A ocupação dessa localidade está relacionada ao aumento da circulação de pessoas e mercadorias entre Anápolis e a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG).

Figura 23 - Avenida Fernando Costa e a antiga fábrica de tecidos a oeste - 1951



Fonte: Acervo do Museu Histórico “Alderico Borges de Carvalho”.

Inaugurada em 1946, a instalação da Vicunha Têxtil (Companhia Goiana de Fiação e Tecelagem de Algodão), a primeira indústria têxtil do estado de Goiás, segundo Castro (2011), proporcionou uma expressiva oferta de trabalho aos moradores da cidade. Conforme relata Castro (2011), em 1948 foram ofertados 650 empregos diretos. Devido à distância da fábrica em relação ao centro da cidade, foi construída, próximo à fábrica, uma vila para os trabalhadores desse estabelecimento, prática comum naquele momento.

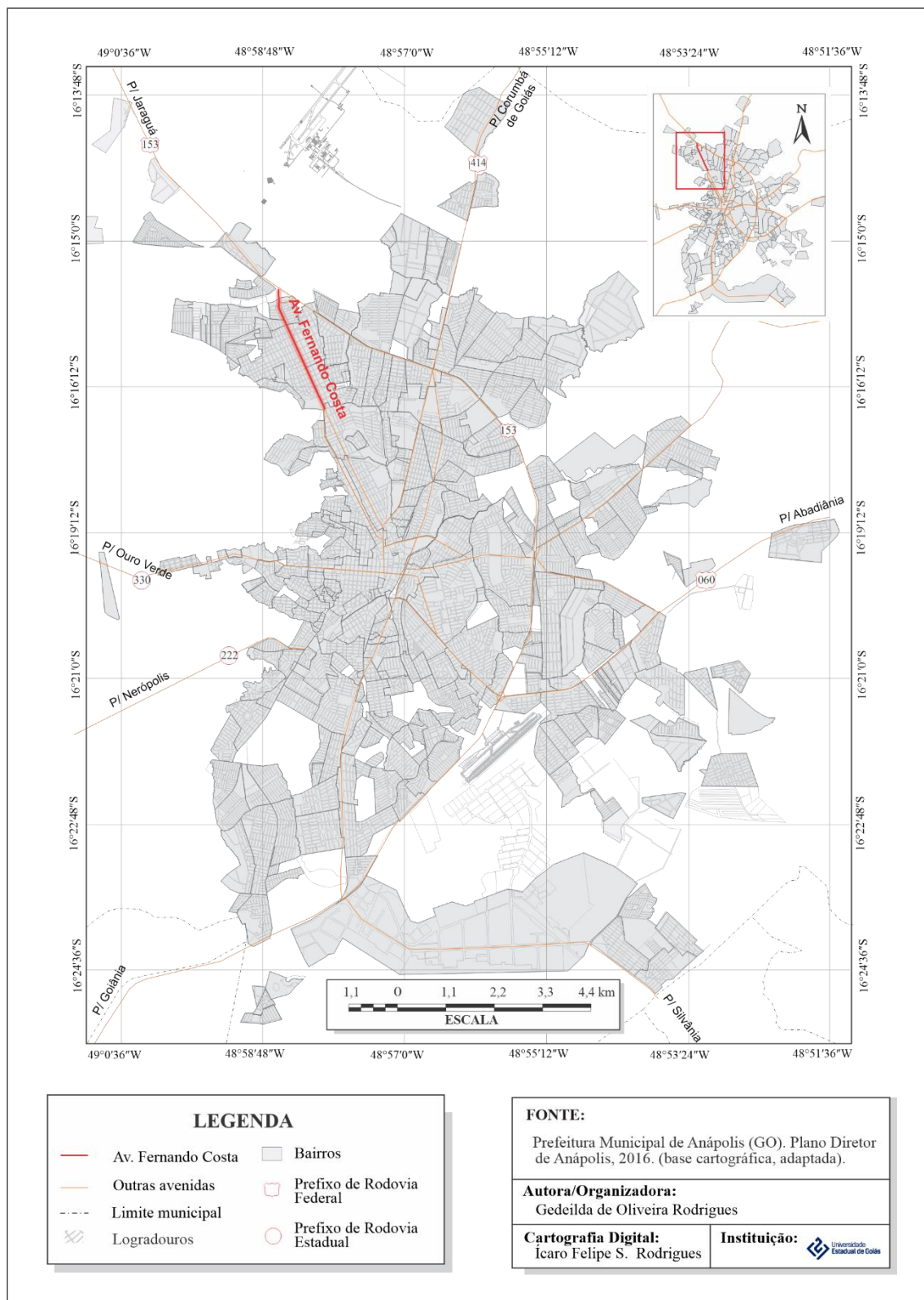
O eixo viário principal da Vila Jaiara foi batizado de Avenida Fernando Costa, uma homenagem ao prefeito de Pirassununga–SP, que foi Ministério da Agricultura durante o governo do presidente Getúlio Vargas. A fábrica foi construída do lado oeste dessa avenida e, do lado leste, os lotes foram vendidos para pessoas com objetivos diversos de ocupação. Castro (2011), ressalta ainda, que, em 1958, a fábrica foi vendida para um grupo de chineses que, alguns anos depois, enfrentou uma crise econômica, causando sua falência em 1975.

A Vicunha Indústrias Reunidas S/A adquiriu a fábrica em 1978, funcionando até 1988, quando finalizou suas atividades industriais. Após esse acontecimento, conforme descreve Castro (2011), diversos trabalhadores empregaram o dinheiro que receberam com seus direitos trabalhistas, na abertura de pequenos comércios nos principais eixos viários do bairro, reorganizando a base econômica da região.

Com essa reestruturação, a cidade passou a se expandir, também, em direção a essa região, impulsionando a abertura de dois importantes eixos viários: a Avenida Tiradentes e a Avenida Presidente Kennedy. Ambas convergem no início da Avenida Fernando Costa, formando uma rede de grande circulação nessa área da cidade. Essa infraestrutura também favoreceu o surgimento de novos bairros, marcados por uma intensa ocupação populacional. Segundo o jornal “Diário do Município”, em 2024, a região passou a ser chamada, informalmente, de “Grande Jaiara”, sendo formada por vários bairros interligados, com uma população estimada entre 120 a 150 mil habitantes.

A Avenida Fernando Costa, principal eixo viário de acesso para esse setor, passou por grandes transformações. A antiga fábrica de tecidos foi reestruturada com investimento privado e, na atualidade, abriga uma faculdade, um supermercado, um shopping popular, algumas lojas e uma clínica médica.

Figura 24- Mapa de localização da Avenida Fernando Costa, em Anápolis



Fonte: IBGE (2022) – Elaboração: Ícaro Felipe Soares Rodrigues (2025)

Pelo expressivo número de pessoas que moram na região e circulam por essa avenida, diversos investimentos privados ocorreram no comércio local, resultando na

instalação de agências bancárias, supermercados e várias lojas de distintos segmentos ao longo de sua extensão. A valorização desse eixo viário, devido à intensa circulação de capital, mercadoria e pessoas, transformou consideravelmente a localidade, tornando a região norte de Anápolis um espaço urbano dinâmico.

Figura 25 - Transformações da Avenida Fernando Costa



Fonte: Jornal Mídia 1 Comunicação (2024)

Concluída a narrativa sobre a formação genética de alguns eixos viários da cidade de Anápolis, é possível compreender que o crescimento intraurbano da cidade foi marcado por diversos agentes e fatores. Em alguns casos, esse processo esteve ligado a interesses particulares, alimentados pela oportunidade de ganhos com a expansão urbana. Em outros, o processo foi induzido por fatores externos ao município, vinculados a interesses estaduais, nacionais e globais, que delinearam a expansão urbana de Anápolis.

2.4 Análise dos eixos viários e a formação do tempo rápido e o tempo lento

Compreendida a formação genética de alguns dos principais eixos viários de Anápolis, bem como as transformações ocorridas nessas redes de circulação ao longo das últimas décadas, torna-se evidente que o investimento de capital nesses eixos não se dá de forma homogênea e espontânea. Conforme analisado anteriormente, alguns setores e avenidas da cidade de Anápolis receberam maior atenção do capital público e privado,

criando realidades distintas, onde a densidade técnica é mais expressiva em comparação com outros territórios urbanos.

A transformação dos eixos viários é um elemento central na valorização seletiva dos espaços urbanos. Lefebvre (2008) ressalta que o espaço urbano é uma produção social, resultante da dinâmica capitalista, onde a infraestrutura de mobilidade desempenha um papel determinante na hierarquização territorial. Os investimentos nesses eixos de circulação atraem capital e promovem a metamorfose desses lugares, gerando novas centralidades e deslocando populações de menor poder aquisitivo para áreas marginalizadas da cidade.

As personalidades específicas dos eixos viários contribuem para a criação de territórios com diferentes níveis de acessibilidade, reforçando a desigualdade no direito à cidade. Santos (1996) adverte que o meio técnico-científico-informacional intensifica a fragmentação urbana, pois o acesso desigual à infraestrutura perpetua uma divisão entre aqueles que podem usufruir do tempo rápido e aqueles que são relegados ao tempo lento.

Essa dinâmica do capital cria espaços urbanos distintos, pois o investimento nesses meios de transporte e comunicação são heterogêneos. Por isso, os lugares com expressiva densidade técnica são marcados por um tempo rápido, por estarem efetivamente inseridos nessa rede global. Em contrapartida, áreas não contempladas por esses investimentos, com menor densidade técnica, permanecem em um tempo lento, pois estão à margem da dinâmica global de fluxos e desenvolvimento (Santos, 1996). Isso reforça a desigualdade socioespacial, pois a modernização ocorrerá de forma seletiva, afetando certas regiões em detrimento de outras.

A diferenciação do espaço urbano em termos residenciais tem, como já se viu, o papel de viabilizar a reprodução das diferentes classes e suas frações. Ela é percebida no trajeto para o trabalho, nos locais de residência e de trabalho, nas viagens de compra, visitas e lazer, e nas informações provenientes da enorme profusão dos meios de comunicação. A consciência das diferenciações socioespaciais faz com que cada um destes espaços residenciais seja também de reivindicações, específicas ao grupo social que ali reside. Reivindicações que dizem respeito às condições de reprodução de cada grupo social (Corrêa, 2004, p.82).

A criação de espaços urbanos segregados pela disparidade de investimentos é percebida de diversas formas. Podemos destacar uma realidade comum no espaço urbano, caracterizada pela alocação concentrada equipamentos e serviços qualificados em áreas

específicas, destinadas a população de alta renda, que vivência o tempo rápido. Por outro lado, áreas carentes de serviços urbanos e infraestrutura básica são ocupadas por pessoas de baixa renda, inseridas no tempo lento.

[...] A sociedade urbana, conjunto de atos que se desenrolam no tempo, privilegiando um espaço (sítio, lugar) e por ele privilegiados, altamente significantes e significados, tem uma lógica diferente da lógica do mercado. É um outro mundo. O mundo se baseia no valor de uso. Não se pode evitar o conflito. (Lefebvre, 2008, p.89)

O conceito de tempo rápido e tempo lento, apresentado por Santos (1996), destaca como a globalização e o desenvolvimento tecnológico aprofundam as desigualdades no espaço habitado pelo homem. Para o autor, o *tempo rápido* são os espaços integrados à economia global, que concentram infraestruturas modernas, investimentos e tecnologias avançadas.

No tempo atual da rede, os agentes detentores do capital, tendem a investir em áreas que oferecem maior potencial de valorização e retorno financeiro. Nesse sentido, é criada uma rede com instrumentos estratégicos para atrair mais recursos, como melhores sistemas de circulação e informação. Essa dinâmica do capital é intensa, predominando o *tempo rápido* sobre esses espaços urbanos como maior concentração de capital para que os lucros sejam velozmente capitados. Aqueles territórios que não apresentam atratividade econômica intensa acabam sendo marginalizados por esse processo, permanecendo à margem da modernização e da infraestrutura urbana, consequentemente, a rede de circulação é mais limitada e simples, assim, prevalece o *tempo lento*.

Diante desta realidade, é importante investigar as repercussões desta seletividade de investimento na formação de redes caracterizadas por uma elevada densidade técnica na cidade de Anápolis. A partir desta rede, de sua produção historicamente territorializada, podemos compreender o processo de produção de realidades urbanas marcadas por heterogeneidades, em que se fazem presentes *tempos rápidos* e *tempos lentos*.

CAPÍTULO 3 – AS REDES E OS PROCESSOS INTEGRADOR E SEGREGADOR

Compreendidos os processos relacionados à transformação do território urbano — influenciada pela maior ou menor densidade técnica —, torna-se possível analisar os diferentes ritmos (tempos rápidos e lentos) desse processo, assim como a dinâmica entre

zonas opacas e luminosas. Considerando que o objetivo da pesquisa é analisar a transformação urbana a partir da constituição de redes técnicas, com ênfase em eixos viários convertidos em *vetores de desenvolvimento*, optamos por aprofundar a investigação em dois eixos viários estratégicos. A partir desse procedimento torna-se possível verificar como o processo segregador se manifesta no território em análise; bem como verificar a ocorrência da gentrificação, processo que acontece quando um espaço urbano simples e de menor valor passa a receber investimentos de capital, resultando em melhorias e valorização, especialmente nas avenidas centrais analisadas neste capítulo da dissertação.

Nesse capítulo da pesquisa analisamos o processo de integração e segregação socioespacial promovidas pelas transformações que ocorreram, no período técnico-científico-informacional da rede, sobre dois eixos viários específicos. A segregação é um fenômeno diretamente associado à expansão do capitalismo sobre o espaço urbano. A concentração de investimentos em determinadas vias de circulação modifica significativamente as dinâmicas de fixos e fluxos, promovendo processos de gentrificação. Esse fenômeno contribui para a reprodução de eixos viários caracterizados pelas repercussões contraditórias: enquanto uma via é consolidada como integrante de uma importante rede de integração mundial, outra permanece à margem desse processo, reforçando padrões de segregação socioespacial.

Essa abordagem permite uma análise crítica dos impactos da disparidade nos investimentos públicos e privados sobre esses eixos de circulação urbana em Anápolis. O estudo viabiliza a compreensão da gênese das desigualdades espaciais e da forma como diferentes grupos sociais produzem e reproduzem relações em territórios marcados por processos de apropriação seletivos do espaço urbano anapolino. Dessa maneira, a pesquisa evidencia os agentes responsáveis por essa dinâmica, suas intenções e a correlação entre o investimento de capital e a segregação socioespacial, destacando seus reflexos na estrutura territorial anapolina.

3.1 Análise dos *vetores de desenvolvimento* para consolidação ou formação de zonas opacas e zonas luminosas

O município de Anápolis, conforme os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), ocupa uma área urbana de 103,35 Km². Dentro desse perímetro

urbano, existe uma complexa rede de viária que constitui um importante sistema de integração e articulação de fluxos de bens, capitais e pessoas: são eixos viários distintos que atendem às demandas do capital, contribuindo para a criação de espaços urbanos heterogêneos, com dinâmicas próprias, que influenciam na distribuição da população no território urbano.

Diante das diversas possibilidades de escolha de eixos viários, concentramos nossas atenções em duas avenidas específicas. A justificativa para a escolha desses dois eixos viários/vetores de desenvolvimento está centrada na semelhança de seu processo genético e, também, na significativa diferença de densidade técnica atualmente encontrada nas duas avenidas. Os eixos viários escolhidos são: a avenida Brasil, com 14 quilômetros de extensão, no sentido norte e sul do município e a avenida Pedro Ludovico, com 9 quilômetros de extensão, no sentido centro para a região sudoeste da cidade.

Uma questão importante deve ser aqui destaca, a formação genética da avenida Brasil e da avenida Pedro Ludovico está diretamente relacionada ao desenvolvimento econômico de Goiás e de Anápolis. As duas avenidas têm sua estruturação associada a construção da linha férrea em território anapolino. Conforme abordado anteriormente, o ponto final da rede ferroviária foi, por quase duas décadas⁷, o município de Anápolis. Este fato repercutiu na transformação da cidade ao longo da construção da nova capital estadual, Goiânia, e, posteriormente, da capital federal, Brasília. A movimentação de pessoas, capitais e mercadorias entre Anápolis e essas duas capitais afetou a estruturação desses dois eixos de circulação, que, posteriormente, foram integrados ao espaço intraurbano da cidade.

A Avenida Brasil tem sua origem na década de 1940, quando foi implantada a rodovia BR-014, que integrava Anápolis ao norte goiano. Com a construção de Brasília, na segunda metade da década de 1950, essa estrada foi substituída pela BR-060. Com isso, esse eixo viário foi incorporado ao espaço intraurbano da cidade, recebendo o seu nome atual. Ao longo do tempo, com o adensamento populacional e a expansão urbana, esse eixo viário foi sendo progressivamente transformado, tornando-se um importante *vetor de desenvolvimento* de escala global, com intenso fluxo de pessoas, mercadorias e capitais, incentivando consideravelmente as instalações de fixos ao longo da via.

⁷ A Estação Ferroviária em Anápolis é inaugurada em 1935 e, somente em 1950 a Estação Ferroviária é inaugurada em Goiânia, depois de um longo período de paralização das obras em Leopoldo de Bulhões, ainda nas proximidades de Anápolis.

Já a avenida Pedro Ludovico tem sua formação relacionada à construção de Goiânia. Não há registros oficiais sobre a origem dessa via, somente alguns relatos que indicam que era o principal eixo viário de acesso a nova capital do estado, edificada na transição de 1930 para 1940. Posteriormente, com a expansão urbana de Anápolis, essa via de circulação foi integrada ao espaço urbano da cidade, tornando-se uma avenida articula com diversos bairros, consolidando-se como *vetor de desenvolvimento* local.

Essas duas avenidas também conectam o município anapolino a várias rodovias que circundam o município. A Avenida Brasil se integra com a BR-153, que, por sua vez, se conecta à BR-060, formando uma articulação de transporte de cargas e passageiros que integram uma grande rede de circulação regional e nacional. Já a Avenida Pedro Ludovico é uma via de acesso às rodovias GO-330, GO-222 e, também, à BR-153, consolidando sua relevância na malha viária que liga Anápolis a outras cidades e estados brasileiros.

Tendo como base a história anapolina, analisada a partir dos três momentos destacados ao longo da pesquisa fundamentada em Santos (1996), podemos afirmar que as duas avenidas têm a sua formação genética iniciada no período mecânico intermediário, em um momento no qual as intenções dos agentes políticos e econômicos encontravam mais limitações técnicas quando comparadas ao período atual, qualificado como técnico-científico-informacional.

Apesar de apresentarem uma origem marcada por certa proximidade, como contextualizado acima, ao longo do tempo elas avenidas passaram a expressar disparidades no que se refere ao capital investido. Lefebvre (2008) destaca que a cidade é produto de práticas sociais e relações de poder, onde a distribuição desigual da infraestrutura reforça as diferenças socioeconômicas entre as populações.

As características dos fluxos que circulam por essas duas avenidas e o padrão construtivo dos fixos instalados ao longo desses eixos viários são muito distintos, devido à presença do volume de capital materializado nesses dois *vetores de desenvolvimento*. Esse fato evidencia uma valorização desigual desses dois territórios urbanos, o que ocasiona a formação de uma segregação socioespacial. Mais uma vez recorremos a Lefebvre (2008), que ensina que a vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos padrões que coexistem nas cidades.

Como argumenta Harvey (1992), a infraestrutura urbana é um componente importante do capital fixo das cidades, sendo moldada por interesses econômicos e políticos, que determinam a quem e como os benefícios do desenvolvimento urbano serão

distribuídos. Uma pesquisa centrada nas transformações das avenidas Brasil e Pedro Ludovico não pode ser pauta apenas na descrição dos elementos físicos, é necessário, também, compreender como a maior concentração de investimentos públicos e privados sobre uma delas, criou um espaço urbano com maior presença de densidade técnica, enquanto a outra é marcada por uma entrada modesta de capital em seu território, o que influencia na formação de redes de circulações marcadas por segregações de diferentes matizes, promovendo a formação de espaços intraurbanos classificados como *espaços luminosos e espaços opacos*.

Chamamos de espaços luminosos aqueles que mais acumulam densidade técnica e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos. Entre esses extremos haverá toda uma gama de situações. Os espaços luminosos, pela sua consistência técnica e política, seriam os mais suscetíveis de participar de regularidades e de uma lógica obediente aos interesses das maiores empresas (Santos; Silveira, 2001, p. 264)

Assim, os *espaços luminosos* estão associados às porções do território urbano com grande presença de investimento público e privado, ou seja, áreas onde se concentram os fixos e fluxos de maior expressão de capital, informação e tecnologia. São zonas do território que apresentam mais densidade técnica em função das demandas do capital global, dotadas de infraestrutura moderna, serviços especializados e equipamentos urbanos de alto padrão.

Já o *espaço opaco*, em contraposição, refere-se ao espaço urbano pouco integradas aos fluxos globais, onde a presença de objetos técnicos modernos é limitada ou subordinada a funções menos valorizadas na lógica da acumulação capitalista. São porções do território caracterizadas por baixa densidade técnica, precariedade da infraestrutura, ausência de investimentos significativos e, muitas vezes, segregação urbana caracterizada por estados flagrantes de vulnerabilidade social.

A desigualdade entre esses dois importantes eixos viários de Anápolis é notável. Nas últimas décadas, a Avenida Brasil tem sido objeto de significativos investimentos públicos e privados. Após os anos de 1970, ao longo do trajeto dessa avenida, foram instalados importantes equipamentos públicos, como a sede da Prefeitura Municipal, o Fórum da cidade, o Estádio Jonas Duarte, o Ginásio Internacional “Newton de Faria”, o Hospital Estadual de Urgências de Anápolis (HEANA), o quartel do 4º Batalhão da Polícia Militar e o Terminal Rodoviário da cidade.

Figura 26 - Prefeitura de Anápolis e Ginásio Internacional, na Avenida Brasil



Fonte: Prefeitura de Anápolis (2025)

Figura 27 - Hospital de Urgências, na Avenida Brasil



Fonte: Portal 6 Anápolis (2024)

Juntamente com os expressivos investimentos públicos, para a construção desses importantes órgãos, esse eixo viário também passou a receber grande atenção dos investimentos privados. Em 2002, foi construído, na região sul da avenida, o primeiro condomínio horizontal de alto padrão da cidade, condomínio Sunflower. Possivelmente em decorrência desse processo de valorização imobiliária; em 2004, essa mesma região passou por uma revitalização urbana, que incluiu a implantação de ciclovias e uma

requalificação paisagística dos canteiros centrais, alterando sua função estética e sua importância como um eixo viário dinâmico na cidade.

Figura 28 - Ciclovia e canteiro lateral, na Avenida Brasil



Fonte: Portal 6 Anápolis (2023)

Figura 29 - Entrada do condomínio Sunflower, na Avenida Brasil



Fonte: Elmo Engenharia (2020)

As transformações da avenida Brasil, promovidas pela concentração de capital privado, continuaram com intensa rapidez e volume de investimento. Em 2008, foi inaugurado o maior shopping center de Anápolis na região central, as margens desse eixo viário, e, em 2017, essa via passou a abrigar o maior hospital privado do município, localizado em sua porção Norte. A presença desses empreendimentos evidencia a apropriação desse espaço urbano, configurando um *espaço luminoso* que é continuamente

transformado pelas dinâmicas do poder público e privado, produzindo uma rede de integração voltada para a população de maior renda.

O espaço seria um conjunto de objetos e de relações que se realizam sobre estes objetos; não entre estes especificamente, mas para as quais eles servem de intermediários. Os objetos ajudam a concretizar uma série de relações. O espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais (Santos, 1988, p. 25).

A instalação de diversos equipamentos públicos e empreendimento particulares de grande porte, ao longo da Avenida Brasil, provocou a valorização de todo o seu eixo viário, que continuou a atrair grandes investimentos ao longo da sua via. Na porção região Norte, dessa avenida, foram implantados dois condomínios horizontais de alto padrão, o Condomínio Belas Artes, em 2013, e o Condomínio Grand Trianon, em 2017, o acesso principal para esses dois empreendimentos é por meio da avenida Brasil. A intensificação desse adensamento urbano de alto padrão e da presença de uma circulação de pessoas e capitais mais expressiva, nessa região da avenida, provavelmente motivaram a implantação de um parque linear na avenida Brasil Norte, em 2022. Um investimento público estimado em R\$ 2 milhões, visando à qualificação ambiental e paisagística, além de uma área de lazer para a população local.

Figura 30 - Início do Parque Linear da Avenida Brasil Norte



Fonte: Jornal Contexto (2022)

Com o intuito de melhorar a mobilidade urbana nessa avenida, em 2014, foi inaugurado o viaduto Nelson Mandela, no cruzamento com a Avenida Fayad Hanna, com um custo de R\$ 14,5 milhões. Em 2017, foram entregues dois viadutos integrados, conectando a Avenida Brasil às avenidas Barão do Rio Branco e Goiás. Por fim, em 2018, foi concluída a obra do viaduto sobre a Rua Amazílio Lino. O conjunto dessas intervenções totalizou um investimento público de aproximadamente R\$ 74 milhões, reforçando o caráter estratégico da Avenida Brasil no processo de modernização urbana da cidade.

Figura 31 - Viadutos integrados, conectando as avenidas Goiás e Barão do Rio Branco à Avenida Brasil



Fonte: Portal 6 Anápolis (2024).

Figura 32- Viaduto Ildefonso Limório Gonçalves, na Avenida Brasil



Fonte: Jornal de Goiás (2018)

Consolidada como uma importante rede de integração da cidade, a Avenida Brasil passou a representar, também, um território marcado pela forte presença do capital internacional. Nesse eixo viário, estão instaladas concessionárias de veículos de marcas globais como a Chevrolet, BYD, Ford, Honda, Hyundai, Jeep, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Nissan, Renault, Peugeot e Volkswagen. Também é nesse *vetor de desenvolvimento* que se localiza a única unidade da rede global de *fast food* do McDonald's presente na cidade e uma rede de supermercado internacional, o Carrefour.

Figura 33 – Concessionárias de veículos de marcas internacionais na Avenida Brasil



Fonte: Acervo próprio (2025)

Figura 34 - Maior *shopping center* da cidade de Anápolis e supermercado Carrefour na avenida Brasil



Fonte: Acervo próprio (2025)

A instalação de uma expressiva densidade técnica, a presença de mercadorias e serviços internacionais e a conectividade com os fluxos logísticos nacionais e mundial inseriram essa avenida naquilo que Santos e Silveira (2001) denominam de *espaço luminoso*, um espaço altamente valorizado, marcado por investimentos intensos em infraestrutura e por uma articulação direta com a economia globalizada: um *vetor de desenvolvimento* inserido em relações globais.

Figura 35 - Zona Luminosa, predomínio do *tempo rápido*





Fonte: Acervo próprio (2025)

Quanto à Avenida Pedro Ludovico, principal eixo de acesso à região Sudoeste de Anápolis, observa-se que esse território passou por uma intensa ocupação nas últimas décadas, com a implantação de diversos bairros voltados à população de baixa e média renda. Essa expansão acelerou significativamente a circulação de pessoas, bens e capitais, consolidando a avenida como um vetor importante de desenvolvimento local. No entanto, apesar de sua relevância funcional, ao longo de sua extensão não se evidencia a presença expressiva de investimentos públicos ou privados. Além disso, a densidade técnica do local permanece reduzida, com baixa articulação com outras escalas territoriais e econômicas da cidade.

A presença de investimento público ao longo desse eixo é limitada, com poucas instituições estatais construídas e as que existem apresentam características que pouco contribuem para a atração de investimentos na região. São elas: uma unidade administrativa e de atendimento da Saneago, o Cemitério Parque, o Instituto Médico Legal e o Instituto Federal de Goiás. Embora relevantes pelos serviços urbanos que oferecem, esses órgãos exercem pouca influência na dinamização econômica da região e, isoladamente, não despertam o interesse do capital privado nesse espaço urbano.

Figura 36- Unidade administrativa e de atendimento da Saneago na Avenida Pedro Ludovico



Fonte: Acervo próprio (2025)

Figura 37- Cemitério Parque. Acesso principal pela Avenida Pedro Ludovico



Fonte: Acervo próprio (2025)

Figura 38 - Instituto Médico Legal na Avenida Pedro Ludovico



Fonte: Acervo próprio (2025)

Figura 39 - Instituto Federal de Goiás na Avenida Pedro Ludovico



Fonte: Acervo próprio (2025)

Além da falta de investimento público, a Avenida Pedro Ludovico também não atraiu um expressivo capital privado. Ao longo da via predomina comércio voltado para atender as necessidades básicas da população residente em seu entorno. A baixa presença de equipamentos públicos indutores de fluxo e a ausência de grandes empreendimentos privados limitam a atratividade para a região, resultando em uma rede composta, por pequenos estabelecimentos comerciais e de serviços. Nela prevalece uma ocupação fragmentada, marcada por vazios urbanos, loteamentos populares e, paradoxalmente, a permanência de usos rurais, como a presença de uma fazenda inserida no perímetro urbano consolidado.

Figura 40 - Fazenda às margens Avenida Pedro Ludovico



Fonte: Acervo próprio (2025)

Quanto à estrutura viária, a Avenida Pedro Ludovico apresenta uma série de irregularidades em seu traçado. No trecho inicial, localizado na região central da cidade, a avenida é composta por uma via duplicada, porém sem canteiro central: ao longo de aproximadamente dois quilômetros. Em seguida, transforma-se em uma pista única, com fluxo nos dois sentidos, por cerca de três quilômetros. A partir desse ponto até seu término, na BR-060, a via volta a ser duplicada, desta vez, com canteiro central.

Figura 41 - Início da Avenida Pedro Ludovico – Pista duplicada e sem canteiro



Fonte: Acervo próprio (2025)

Figura 42 - Trecho central da Avenida Pedro Ludovico – Pista simples nos dois sentidos



Fonte: Acervo próprio (2025)

Figura 43 - Trecho final da Avenida Pedro Ludovico – Pista dupla com canteiro



Fonte: Acervo próprio (2025)

Essa configuração irregular evidencia uma concepção genérica sem planejamento e desarticulada, refletindo a ausência de planejamento contínuo e o desinteresse em reestruturar adequadamente esse importante eixo viário. Esse *vetor de desenvolvimento* local, apesar do seu fluxo expressivo, não recebeu do poder público investimentos para melhorar sua fluidez, segurança e integração com o entorno urbano, resultando em uma infraestrutura deficiente, que compromete a mobilidade, a qualidade de vida da população e o pleno aproveitamento do seu potencial socioeconômico.

A falta de estrutura da Avenida Pedro Ludovico, somada ao intenso fluxo de pessoas e mercadorias que circulam por esse eixo viário, geram transtornos à mobilidade

urbana. Consolidando a região com o *tempo lento*, marcado por uma urbanização fragmentada e pela baixa presença de ações estruturantes por parte do poder público. Prevalece a ausência de intervenções técnicas capazes de reverter ou minimizar essa realidade urbana, o que contribui para a manutenção de um ciclo de estagnação socioespacial.

O *tempo lento* é ainda mais evidente nas margens da avenida, pois os bairros localizados ao longo de seu trajeto revelam relações marcadamente marginais e compulsoriamente segregadas. As fachadas das residências e dos estabelecimentos comerciais exprimem vínculos com a escala local, evidenciando limitações presença de capital. É observado, por exemplo, a predominância de comércios de pequeno porte, muitos deles voltados para o atendimento imediato das demandas da própria vizinhança, o que reforça uma dinâmica econômica de baixa complexidade, é um território pouco integrado às dinâmicas mais amplas do mundo.

Figura 44 - Comércios de pequeno porte da Avenida Pedro Ludovico



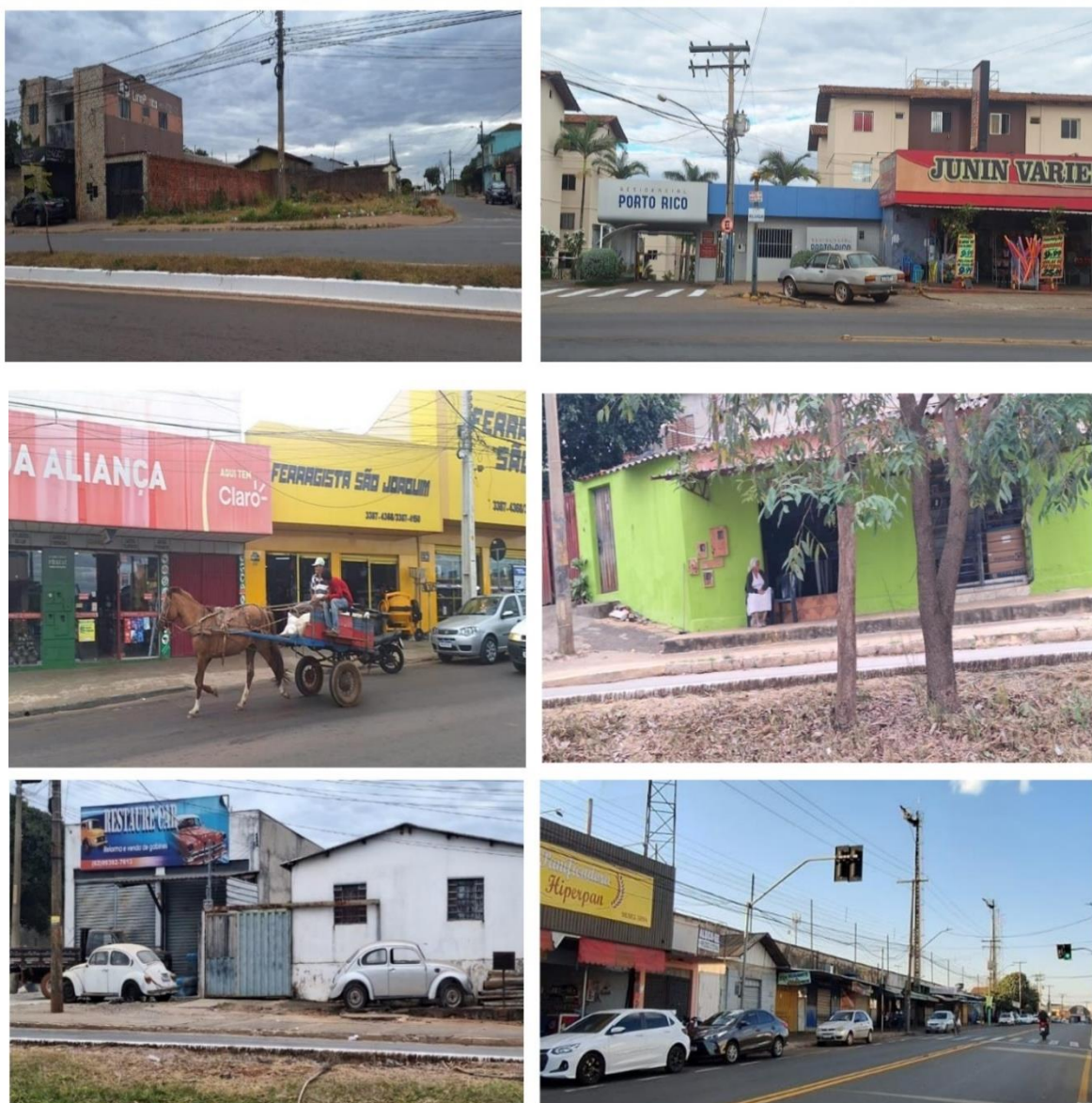
Fonte: Acervo próprio (2025)

Essas características da avenida Pedro Ludovico refletem, também, o que Santos e Silveira (2001) denomina de *zonas opacas* da cidade, no qual prevalecem atividades com baixa exigência técnica, pouca capitalização e forte dependência das relações locais. Assim, a Avenida Pedro Ludovico permanece à margem dos grandes fluxos de

investimentos econômicos e tecnológicos que reestruturaram as *zonas luminosas* da cidade, como a Avenida Brasil, reproduzindo, dessa forma, desigualdades socioespaciais na distribuição dos serviços e das oportunidades de desenvolvimento urbano.

A paisagem urbana reúne e associa pedaços de tempo materializados de forma diversa, autorizando comportamentos econômicos e sociais diversos. Enquanto as áreas "luminosas" são o teatro da ação dos vetores da modernidade globalizadora, as frações urbanas que "envelhecem" podem ser operadas sem maior submissão a tais nexos, escapando à regulação direta dos atores econômicos e sociais hegemônicos (Santos, 1996, p. 209).

Figura 45 – Zona Opaca, predomínio do *tempo lento*





Fonte: Acervo próprio (2025).

O contraste entre a Avenida Brasil e a Avenida Pedro Ludovico evidencia a coexistência de dois tempos urbanos: o tempo rápido, associado à alta densidade técnica e à lógica acelerada do capital, e o tempo lento, caracterizado pela precariedade da infraestrutura, pela negligência do poder público e pela persistência de formas espaciais pouco modernizadas. Temos, assim, a criação de territórios urbanos distintos. Essa dualidade não apenas revela desigualdades espaciais, mas também evidencia a forma como o território é seletivamente integrado aos fluxos de valorização econômica e ao planejamento urbano. É possível afirmar que toda cidade inserida em relações globais apresenta espaços vinculados a uma escala de vida local. No entanto, esse fato não implica que as relações locais devam ocorrer em um ambiente marcado por serviços públicos insuficientes e infraestrutura precária.

Essa desigualdade espacial revela não apenas os contrastes físicos entre os territórios, mas também as contradições da urbanização, marcada pela valorização seletiva de áreas com maior potencial de retorno econômico. Portanto, a análise comparativa entre esses dois eixos viários contribui para compreender as lógicas socioespaciais que orientam a produção do espaço urbano na cidade de Anápolis, onde a segregação socioespacial não ocorre apenas pela ausência de capital, mas também pela seletividade no contexto de opções políticas que ampliam e aprofundam contradições socioespaciais.

3.2 Os agentes responsáveis pelas transformações dos vetores de desenvolvimento urbano

O estudo das transformações ocorridas nos dois eixos viários revela importantes disparidades nos investimentos públicos e privados destinados a essas vias ao longo das últimas décadas. A formação de *espaços luminosos* e *opacos*, bem como a coexistência

dos tempos rápido e lento nesses territórios, inscrevem-se na lógica do capital que estrutura a rede urbana contemporânea. Tal dinâmica evidencia intencionalidades claras no processo de produção do espaço urbano de Anápolis. Nesse sentido, a reflexão proposta por Santos (1996, p. 58) é particularmente pertinente: “a noção de intencionalidade não se limita à revisão dos modos de produção do conhecimento, mas também se aplica à compreensão da produção material das coisas — resultado das relações entre o ser humano e seu entorno”

A avenida Brasil e a avenida Pedro Ludovico são produtos das transformações econômicas e territoriais resultantes da presença ou ausência do capital no território do município. Ambas testemunharam a transição da cidade de Anápolis: de um núcleo urbano de importância regional para sua integração a uma complexa rede global, marcada pela integração ao capital internacional. Esses dois eixos viários são exemplos do poder dos agentes financeiros e imobiliários na produção do espaço urbano, revelando a formação de territórios distintos em termos de investimento, infraestrutura, mobilidade e circulação de pessoas e mercadorias.

Figura 46 - Espaço da Avenida Brasil em 2011 e 2025 – Intensas transformações





Fonte: Google Earth e Acervo próprio (2025)

Figura 47 - Espaço da Avenida Pedro Ludovico em 2011 e 2025 – Pequenas transformações



Fonte: Google Earth e Acervo próprio (2025)

Para compreender essa dinâmica do capitalismo e a seletividade de investimento em áreas específicas, é necessário identificar quem são esses agentes responsáveis pela criação de lugares mais e menos inseridos na lógica do capital, na consolidação de espaços privilegiados pelos agentes produtores do espaço urbano. Também é fundamental analisar as repercussões e consequências dessas diferenças de investimento na criação *espaços luminosos e opacos*, o que consolida a segregação socioespacial em Anápolis.

Os espaços urbanos marcados pela desigualdade de densidade técnica, refletem a lógica do sistema capitalista atual, em que os territórios não são simplesmente utilizados de forma aleatória, mas hierarquizados conforme os interesses centrados nas estratégias de reprodução do capital. Como observa Lefebvre (2008), a cidade é produto de relações sociais marcadas por assimetrias de poder e a infraestrutura urbana constitui-se como vetor material dessas desigualdades.

A análise crítica desses dois eixos viários exige, portanto, uma interpretação que ultrapasse os aspectos físicos desses espaços urbanos. É necessário compreender os processos de formação desses vetores de desenvolvimento, as intencionalidades dos agentes econômicos e políticos e as consequências dessas dinâmicas para a vida cotidiana da população. Conforme argumenta Harvey (1992), a infraestrutura urbana representa um componente essencial do capital fixo das cidades, sendo moldada por interesses que determinam quais grupos sociais serão beneficiados ou excluídos dos ganhos promovidos pelo desenvolvimento.

Os dois eixos viários pesquisados em Anápolis, revelam os efeitos materiais da seletividade do capital sobre o território. A Avenida Brasil, ao concentrar investimentos públicos e privados, representa o espaço da fluidez, da aceleração do tempo e da circulação global, *o tempo rápido*. Em contraposição, a Avenida Pedro Ludovico reflete *o tempo lento*, caracterizado por menor dinamismo econômico e pela permanência de estruturas urbanas menos integradas aos fluxos hegemônicos. Santos (1996, p. 39) descreve que o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes

Essa dinâmica urbana, marcada pela desigualdade social e pela seletividade na ocupação do território – como ocorre nas avenidas Brasil e Pedro Ludovico – é produto de uma articulação complexa entre diversos agentes produtores do espaço. Investigando essa realidade, Corrêa (1995), destaca que a seletividade dos investimentos e a formação

de padrões de segregação urbana evidenciam processos dinâmicos e complexos, envolvendo agentes econômicos e políticos.

A complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura e mudanças, coerente ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. É preciso considerar, entretanto que, a cada transformação do espaço urbano, estes se mantêm simultaneamente fragmentado e articulado, reflexo e condicionamento social, ainda que as formas espaciais e suas funções tenham mudado. A desigualdade socioespacial também não desaparece: o equilíbrio social e da organização espacial não passa de um discurso tecnocrático, impregnado de ideologia (Corrêa 1995, p. 11-12).

Compreender quais agentes estão por trás das transformações da Avenida Brasil e do menor interesse de investimento na Avenida Pedro Ludovico é essencial para analisar a complexa dinâmica urbana de Anápolis. Além disso, permite identificar a intencionalidade de suas ações, que resultaram na formação de *espaços luminosos* e *opacos* no território anapolino. Segundo Corrêa (1995), diversos agentes desempenham um papel nesse processo, entre eles: os proprietários dos meios de produção, especialmente os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado e os grupos sociais excluídos.

Identificados os agentes responsáveis pela produção do espaço urbano, esta etapa da pesquisa tem como objetivo analisar suas ações, com foco nas transformações ocorridas no tempo atual da rede, o período técnico-científico-informacional, sobre as duas avenidas em Anápolis, com ênfase na Avenida Brasil que sofreu uma maior metamorfose promovida pelo capital. É nesse eixo viário que se concentram uma parcela expressiva do capital público e privado investido em Anápolis, que produziu uma elevada densidade técnica e, por conseguinte, uma grande luminosidade (Santos, 1996) caracterizado pelo *tempo rápido*.

Conforme argumenta Corrêa (1995), os proprietários dos meios de produção são aqueles que detêm o capital privado, como as indústrias e os grandes comércios. Já os proprietários fundiários são os que possuem os imóveis, podendo ser rural ou urbano. As indústrias, como agentes econômicos, demandam grandes extensões de terra para suas atividades produtivas, o que promove a valorização do solo urbano e, consequentemente,

a especulação imobiliária. Esse processo favorece os proprietários fundiários, que enxergam na valorização de suas áreas tradicionais da cidade uma oportunidade de lucro.

A Avenida Brasil é a principal via de acesso a um território ocupado por grandes indústrias, muitas delas vinculadas ao capital internacional: o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), criado em 1976, conforme já abordado anteriormente. Após a sua implantação, ocorreu um aumento significativo na circulação de pessoas e capitais por essa avenida, com destina a esse setor industrial. Esse fluxo, caracterizado pela elevada concentração de capital, impulsionou significativos investimentos privados ao longo desse eixo viário. Terrenos e imóveis antigos foram adquiridos para dar lugar a novas edificações, entre elas condomínios horizontais de alto padrão e estabelecimentos comerciais voltados à oferta de produtos e serviços compatíveis com o perfil socioeconômico associado a esse intenso movimento de capital.

Os agentes responsáveis pela transformação desse eixo viário atuam de maneira estratégica, orientados pelo objetivo central de maximizar os lucros. Detentores de recursos financeiros e influência política, eles exercem forte pressão sobre o Estado para viabilizar intervenções e instalações de infraestrutura que atendam a seus interesses específicos, conforme argumenta Corrêa (1995). Essa lógica capitalista se manifesta na Avenida Brasil por meio da revitalização de seus canteiros centrais e laterais, criando uma paisagem mais moderna e atrativa para quem transita pelo local. Além disso, nas últimas décadas, foram construídos quatro viadutos com o propósito de otimizar o fluxo viário, juntamente com outros investimentos voltados à mobilidade urbana.

Não é coincidência que as transformações da Avenida Brasil tenham se intensificado a partir da década de 1980, período em que o DAIA se consolidou na cidade com a instalação de diversas indústrias, algumas delas de capital internacional. Quanto mais empresas se estabeleciam nesse setor, maior se tornava o fluxo sobre esse eixo viário, convertendo a avenida em um verdadeiro *vetor de desenvolvimento* global.

Já a Avenida Pedro Ludovico não participa ativamente da rede de articulação entre os proprietários dos meios de produção e os proprietários fundiários. Embora também funcione como um eixo viário de integração da cidade ao DAIA, ela é uma via secundária, predominantemente utilizada por trabalhadores, ou seja, um fluxo com menor poder aquisitivo. Essa característica reduz o interesse dos investidores de instalar, em seu perímetro, comércios e serviços de maior valor agregado, consolidando a avenida como um *vetor de desenvolvimento* local.

Os proprietários fundiários, operam sobre o território urbano, no sentido de conseguir maior ganhos de capital sobre os espaços rurais e urbanos, conforme argumenta Corrêa (1995). Eles atuam seletivamente, pois estão mais interessados no valor de troca do que no valor de uso do terreno. Essa forma de apropriação especulativa impacta diretamente os moradores da cidade, uma vez que promove uma valorização segmentada, dificultando o acesso da população de baixa renda às áreas revitalizadas. Como consequência, a desigualdade no acesso à infraestrutura e aos serviços urbanos de qualidade se amplia, reforçando a lógica segregadora que caracteriza a produção do espaço nas cidades capitalistas.

Na cidade de Anápolis, a lógica apresentada por Corrêa (1995) sobre a atuação seletiva dos proprietários fundiários e a valorização do espaço urbano pelo valor de troca é percebida nas transformações ocorridas ao longo da Avenida Brasil. Antes, essa via abrigava comércios tradicionais e terrenos sem uso comercial. Com a dinâmica imposta pelos proprietários fundiários, tornou-se um dos espaços urbanos mais valorizados e ocupados da cidade, caracterizado por uma alta densidade técnica e concentração de capital. Em uma perspectiva distinta, a Avenida Pedro Ludovico manteve suas características tradicionais, com comércios e serviços simples, além de áreas rurais. O interesse dos proprietários fundiários ainda não se voltou para esse eixo viário, o que faz com que sua ocupação urbana permaneça majoritariamente voltada para populações de menor renda.

A atuação espacial dos promotores imobiliários se faz de modo desigual, criando e reforçando a segregação residencial que caracteriza a cidade capitalista. E, na medida em que em outros setores do espaço produzem conjuntos habitacionais populares, a segregação é ratificada (Corrêa, 1995, p. 23-24).

Já os promotores imobiliários são representados pelas incorporadoras, bancos, imobiliárias e os diversos profissionais que operam diretamente na produção do espaço urbano: são eles que planejam, financiam e avaliam as obras que serão instaladas no território. A valorização de áreas como a Avenida Brasil está diretamente associada à especulação imobiliária e à lógica de maximização do lucro através do ganho de capital. Avenidas com maior circulação de capital e pessoas com maior poder de compra, têm melhor garantia de ganhos, por isso, recebem maior atenção desses agentes capitalistas.

Na lógica capitalista não há interesse das diferentes frações do capital envolvidas na produção de imóveis em produzir habitações populares. Isto se deve, basicamente, aos baixos níveis dos salários das camadas populares, face ao custo das habitações capitalisticamente. [...] A convergência do proprietário fundiário, do promotor imobiliário e da indústria material de construção no sentido de apenas habitações com inovações, com valor de uso superior as antigas, obtendo-se, portando um preço de venda cada vez maior, o que amplia a exclusão das camadas populares (Corrêa, 1995, p.21).

O Estado, conforme descreve Corrêa (1995), têm uma atuação complexa e variável. Ele é um organizador do espaço urbano por meio de políticas públicas, planos diretores, obras de infraestrutura e decisões sobre a localização de equipamentos públicos. Através dessa dinâmica, ele é responsável por direcionar o desenvolvimento urbano. A concentração de órgão e capitais públicos em determinados eixos, como a Avenida Brasil, e a falta de investimento estatal na avenida Pedro Ludovico, revela uma ação seletiva do poder público, que favorece a valorização de certos territórios em detrimento de outros. Segundo Harvey (1992), o Estado opera como um agente promotor da acumulação capitalista no espaço urbano, orientando investimentos públicos de modo a criar condições para a reprodução do capital.

Já os grupos sociais excluídos habitam espaços urbanos distintos. Estes agentes também exercem influência nessa dinâmica, pois são usuários do espaço urbano, participam da dinâmica urbana, especialmente por meio de suas práticas cotidianas de mobilidade, consumo e moradia. Seus deslocamentos e escolhas influenciam o adensamento populacional, no surgimento de pequenos comércios e na consolidação de *espaços opacos* na cidade.

Assim, ao descrever as ações agentes responsáveis pelas transformações urbanas, conclui-se que a desigualdade observada na Avenida Brasil e a Avenida Pedro Ludovico não é produto do acaso, mas de uma articulação entre os proprietários fundiários e imobiliários, da ação do Estado e os grupos sociais excluídos com suas práticas cotidianas. Todos esses agentes intervêm no espaço urbano com diferentes níveis de intencionalidade, buscando extrair vantagens particulares e econômicas. Essa atuação seletiva reforça a lógica da mercantilização do espaço, ao direcionar investimentos e transformações urbanas para áreas com maior potencial de rentabilidade. Também, criam a segregação socioespacial, pois marginalizam territórios considerados menos lucrativos, aprofundando as desigualdades urbanas.

A dicotomia entre *tempo rápido* e *tempo lento*, *zona luminosa* e *zona opaca* expressa a produção desigual do espaço urbano anapolino e a consequente segregação socioespacial, na cidade. A análise comparativa da Avenida Brasil e da Avenida Pedro Ludovico, permitiu identificar os lugares mais e menos incorporados à lógica produtiva global, revelando como a urbanização da cidade foi permeada por processos de valorização seletiva e segregação socioespacial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A trajetória histórica de Anápolis revela um processo contínuo de transformação marcado por fases distintas que produziram sua identidade territorial, econômica, social e urbana da cidade. Ao contar sua história a partir da periodização do desenvolvimento da rede proposta Santos (1996), percebe-se que, nas suas três fases: o pré-mecânico, o mecânico e o técnico-científico-informacional, que abrangem desde a origem de Anápolis como um pequeno povoado até a consolidação como um importante polo industrial e logístico, a cidade permaneceu com sua característica de importante espaço de integração regional e nacional, com repercussões globais.

Devido a essa posição geográfica estratégica, a cidade anapolina foi sendo incorporada a lógica do capital internacional através de vários investimentos públicos e privados, que foram instalados em seu território, como a construção da Base Aérea em 1972, a criação do Distrito Agroindustrial (DAIA) em 1976 e a implementação do Porto Seco em 1999. Esses, entre tantos outros, foram marcos decisivos que integraram a cidade a uma rede produtiva e comercial em níveis regional, nacional e global. Essas transformações não apenas impulsionaram a economia local, mas também provocaram profundas mudanças no espaço intraurbano da cidade, principalmente em alguns eixos viários que foram convertidos em *vetores de desenvolvimento*.

Partimos do princípio de que a cidade é produto de relações fundadas em uma posição estratégica, consolidada ao longo de processos históricos bastante específicos, o objetivo dessa pesquisa foi investigar o processo de produção do espaço urbano de Anápolis, com ênfase na produção de suas redes técnicas, especialmente sobre seus eixos principais de circulação. Tais processos envolveram a territorialização de elementos que, progressivamente, ampliaram a densidade técnica presente em seu espaço urbano. A análise do desenvolvimento desses acontecimentos contribuiu para a compreensão do processo de produção da cidade de Anápolis.

Neste contexto, foi realizada uma análise da formação genética de importantes vias de circulação, com o objetivo de compreender suas características tradicionais e as transformações que sofreram ao longo do tempo, especialmente no período atual da rede urbana. Essa abordagem permitiu compreender como esses eixos foram sendo formados, sua importância ao longo da história e as mudanças decorrentes dos processos de desenvolvimento econômico, consolidando-se como *vetores de desenvolvimento*.

O estudo dos principais *vetores de desenvolvimento* de Anápolis nos conduziu ao estudo de duas avenidas específicas: a Avenida Brasil e a Avenida Pedro Ludovico. A escolha desses eixos encontra justificativa no fato de ambas terem sido produzidas no período mecânico intermediário e, na atualidade, apresentarem realidades e dinâmicas urbanas contrastantes, evidenciando processos distintos de valorização, circulação e apropriação do espaço urbano em Anápolis.

A Avenida Brasil, principal eixo de acesso ao DAIA, consolidou-se como um espaço de valorização seletiva, integrado a redes nacionais e globais de produção e circulação de capital. Esse processo atraiu investimentos significativos, transformando profundamente esse *vetor de desenvolvimento*, marcado pela presença do capital internacional e por um perfil socioeconômico diversificado e privilegiado. Assim, a avenida se configura como um espaço de destaque na cidade, caracterizado pelo predomínio do *tempo rápido*, em função da expressiva densidade técnica presente.

Em contrapartida, a Avenida Pedro Ludovico se apresenta como um vetor secundário, com intenso fluxo de pessoas de menor renda, dependentes de serviços públicos e comércios locais. Essa realidade, associada a precariedade dos serviços e equipamentos oferecidos à população, evidencia sua condição de espaço marcado por segregação socioespacial. Trata-se de um *vetor de desenvolvimento* local e restrito, no qual predomina o *tempo lento*, vinculado e baixa densidade técnica, consolidando-se como uma zona opaca da cidade. Essas diferenças indicam como o capital, articulado por interesses econômicos, atua de forma seletiva no espaço intraurbano, configurando um território fragmentado, em que valorização e desenvolvimento não são homogêneos.

A dinâmica de produção e valorização desigual do espaço urbano, impulsionada pela interação entre o Estado, o capital privado, os meios técnicos e as práticas sociais, contribuiu diretamente para a reprodução e o aprofundamento da segregação socioespacial em Anápolis. Essa ação consiste na separação física e socioeconômica de grupos populacionais em áreas distintas da cidade, configurando um dos principais desafios das sociedades urbanas atuais.

[...] afastamento e isolamento, referindo-se a formas de expressão, no nível espacial, de um processo de diferenciação social, ou mesmo de acentuação da divisão social do espaço no interior da cidade, sem que necessariamente tenham se deliberado mecanismos de exclusão voluntária (embora isso também ocorra), como decorrência de práticas de discriminação (Sposito, 1996, p. 72).

Foi observado que a Avenida Brasil passou por um processo de gentrificação que ocorre quando um espaço urbano passa a receber maior atenção do capital, por meio de diversos investimentos, o que provoca a sua reestruturação e valorização. Essas transformações atraem populações com maior poder aquisitivo, resultando no aumento do custo de vida e dificultando a permanência dos antigos moradores, geralmente de baixa renda, desses locais metamorfoseados. Como consequência, há a substituição desses residentes tradicionais e uma mudança significativa no perfil socioeconômico e cultural do local.

Esse processo é visível nas transformações recentes da Avenida Brasil, que vivenciou uma requalificação urbana nas últimas décadas, com a melhoria em sua infraestrutura e incentivo à instalação de novos empreendimentos. Essas mudanças têm atraído moradores e investidores com maior poder financeiro, elevando o custo de vida na região. Assim, a Avenida Brasil se tornou um símbolo de reconfiguração urbana, com impacto direto no perfil socioeconômico e cultural da área, caracterizando um claro processo de gentrificação.

Conforme já abordado na pesquisa, a presença ou carência de capital, influência na criação de espaços urbanos distintos, na formação de espaços privilegiados, as *zonas luminosas* e de espaços periféricos, as *zonas opacas*. Corrêa (1995, p. 63) esclarece que os terrenos com maior preço serão utilizados para as melhores residências e comércio, atendendo a demanda solvável do capital. Os terrenos com menor preço serão utilizados na construção de residências precárias, a serem habitadas pelos que dispõem de menor renda.

Figura 48 - Disparidade dos estabelecimentos presentes na Avenida Brasil e na Avenida Pedro Ludovico



Fonte: Acervo próprio (2025).

Conclui-se, assim, que a cidade de Anápolis é produto de uma trajetória histórica singular, construída pela interação entre Estado, capital e sociedade, mediada pela técnica. Suas redes de circulação e seus *vetores de desenvolvimento* não apenas materializam os processos de modernização urbana, mas também revelam as contradições próprias do capitalismo, expressas na desigualdade territorial, na gentrificação e na segregação socioespacial. A investigação demonstrou que compreender a cidade a partir da lógica das redes técnicas e dos tempos de Santos (1996) permite não só resgatar sua história, mas também revelar os desafios contemporâneos para a construção de um espaço urbano mais justo e inclusivo.

Percebe-se, a partir da discussão aqui realizada, que a valorização diferenciada dos eixos viários em Anápolis não é um produto aleatório, mas sim uma consequência de ações planejadas de agentes públicos e privados, que intensificam processos de segregação socioespacial. Nesse sentido, o debate caminha para o entendimento das dinâmicas urbanas de cidades médias brasileiras, ressaltando em que medida as redes se articulam ao capital e, a partir disso, redefinem o território local. Contribuindo para o estudo da Geografia Urbana, oferecendo um potencial pedagógico ao possibilitar, em sala de aula, a contextualização dos conceitos que estruturam a análise do espaço urbano brasileiro e de Anápolis.

Sugere-se, para pesquisas futuras, a realização de uma análise sobre a relação entre políticas públicas voltadas à redução das segregações socioespaciais e os efeitos que tais intervenções podem exercer na valorização dos espaços urbanos. Nesse sentido, é relevante compreender de que forma o investimento em novas infraestruturas pode atuar como instrumento de requalificação e atrair capital para eixos viários anteriormente desvalorizados, ao mesmo tempo em que pode desencadear processos de gentrificação em Anápolis.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Daniel Araújo. **De Antas a Anápolis: a formação do município**. Goiânia: Editora Kelps, 2014.
- ARRAIS, Cristiano; OLIVEIRA, Eliézer; ARRAIS, Tadeu. **O século XX em Goiás: o advento da modernização**. Trilogia Goiana, vol. 1. Cânone Editorial: Goiânia, 2016.
- BAKIS, Henry. **As redes: abordagem em geografia**. Paris: Economica, 1990.
- BATISTA, Godofredo Sandoval. **Anápolis: 150 anos de bairrismo**. Goiânia: Editora Kelps, 2010.
- BORGES, Humberto Crispim. **História de Anápolis**. Goiânia: Editora Kelps, 2011.
- CABRAL, Ana Laura Lopes. **Costurando Imagens Urbanas Em Movimento: o avesso do bairro Jundiá, em Anápolis (GO)**. 2020. 157f. Dissertação (Mestrado em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado) - Universidade Estadual de Goiás. Anápolis, 2020.
- CASTILHO, Denis. A Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG) e a formação de Ceres-GO-Brasil. **Élisée-Revista de Geografia da UEG**, v. 1, n. 01, p. 117-139, 2012.
- CASTRO, Joana Darc Bardella. A Industrialização e o Ambiente: Vila Jaiara Em Foco. **Revista Eletrônica de Economia da Universidade Estadual de Goiás – UEG**. Anápolis, 2011.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana**. 3ª Ed. São Paulo: Editora Ática S.A, 1994
- _____. **O Espaço Urbano**. 3ª Ed. São Paulo: Editora Ática S.A, 1995
- _____. **Região e Organização Espacial**. 7º Ed. São Paulo. Editora Ática S. A. 2006
- CUNHA, W. C. F. **Dinâmica regional e estruturação do espaço intraurbano: um estudo sobre as influências do DAIA na economia Anapolina a partir de 1990**. 2009. 90f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Goiás, Goiânia-GO, 2009.
- FRANÇA, Maria Sousa. A formação histórica de Anápolis e sua área de influência regional. In: **Separata dos Anais do VII Simpósio Nacional (ANPUH)**. Belo Horizonte-MG, 2 a 8 de setembro de 1974.
- HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. 13 ed. São Paulo: Edições Loyola, 1992
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 5 ed. São Paulo: Ed. Centauro, 2008.
- LUZ, Janes Socorro da. **A inserção de Anápolis no comércio atacadista regional: o setor atacadista transportador moderno**. 2001. 108f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade de Brasília- UnB, Brasília-DF, 2001.

_____. **A (Re)Produção do Espaço de Anápolis/GO: a trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009.** 2009. 349f. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia-MG, 2009.

POLONIAL, Juscelino Martins. **Anápolis nos tempos da ferrovia.** Editora Kelps: Goiânia, 2000.

_____. **Introdução à história política de Anápolis (1819-2007).** Edição do Autor, 2007.

_____. **Ensaio sobre a história de Anápolis.** Goiânia: Editora Kelps: Goiânia, 2011.

PROENÇA, Anderson Dias de Almeida. Transformações No Planejamento Urbano E Regional No Estado De São Paulo: Dos Polos Regionais aos Vetores de Desenvolvimento Macrometropolitanos. **Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo**, São Paulo, Ano XII, 25 junho 2020.

RÉZIO, Tiago José Duarte. **A Tradição Do Novo: Uma análise das transformações da Avenida Brasil na cidade de Anápolis (1960-2014).** 2015. 118f. Dissertação (Mestrado em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado), Universidade Estadual de Goiás. Anápolis, 2015.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

SAINT-HILAIRE, Augusto de. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais.** 2ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1975.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Reflexões sobre a natureza da segregação espacial. **Revista de Geografia.** Dourados: AGB, set/out/nov/dez, p. 71-85, 1996.