O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO DA ATIVIDADE COMERCIAL EM ANÁPOLIS (GO): UM ESTUDO SOBRE A AVENIDA BRASIL NORTE E SUL, 2012

Bruna Estefanny Cabral[59]
bruna.e.cabral@hotmail.com

Joyce de Fátima Moreira[60]
joycef.moreira@hotmail.com

Virgínia Polli Moura Sabino[61]
bombompms001@hotmail.com

Janes Socorro da Luz[62]
jnsluz@hotmail.com

RESUMO:

Este trabalho objetiva analisar os processos e formas espaciais que promovem as relações de centralização e descentralização, empregando como exemplo o estudo de caso do eixo estruturante composto pela Avenida Brasil Norte e Sul, presente na cidade de Anápolis (GO). Empiricamente é nítida a sua importância para a cidade de Anápolis, no campo econômico, na circulação de mercadorias e pessoas e na criação do espaço geográfico. E para esse ser feito e necessário compreender dentro da Geografia Urbana o processo e formas espaciais, que é a centralização e descentralização. Através da revisão bibliográfica foi feita a leitura dos conceitos chaves dentro da Geografia Urbana e nas categorias Geográficas, foram utilizados os seguintes: paisagem, território e lugar.

PALAVRAS-CHAVE: Centralização. Descentralização. Cidade.

[1] Graduanda em Geografia UEG/UnUCSEH/Anápolis-GO
[2] Graduanda em Geografia UEG/UnUCSEH/Anápolis-GO
[3] Graduanda em Geografia UEG/UnUCSEH/Anápolis-GO
[4] Orientadora de Trabalho de Conclusão de Curso, UEG/UnUCSEH/Anápolis-GO

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A história da cidade de Anápolis é alicerçada no comércio, na transação de mercadorias, ou seja, foi "construída" de acordo com a necessidade de uso e interesses econômicos. Inicialmente, Anápolis era usada como pouso para os tropeiros, pois era caminho para cidades importantes do estado de Goiás nos séculos XVIII e XIX, cidades que possuíam a maior fonte de riqueza da época, o ouro, essas eram, Pirenópolis (ao norte), Goiás (ao oeste), e Silvânia (ao leste). Foram esses tropeiros que criaram e consolidaram as primeiras vias de transporte que articulavam a localidade na região, assim, contribuindo para o desenvolvimento e povoamento da área.

Para Castro (2004), a cidade se destaca pelo seu posicionamento geográfico estratégico e se tornou, ao longo das três primeiras décadas do século XX, um entreposto comercial e de abastecimento, que fornecia produtos como arroz, feijão e fumo para as regiões produtoras de café, tanto do estado Goiás quanto dos estados próximos. Influenciada por essas atividades, Anápolis começou a produzir café, desenvolvendo e dinamizando a sua economia, impulsionando a urbanização do município.

O desenvolvimento econômico e a urbanização estimulados pelos lucros do café contribuíram para a diversificação das atividades com o surgimento de bancos e indústrias. Tratava-se, primeiro, de indústrias ligadas diretamente às máquinas de beneficiamento de café e arroz, ligando a atividade agrícola à indústria, fomentando o segmento agroindustrial.

Entretanto, a expansão econômica exige a melhoria na rede de infraestrutura, neste caso em específico, a ampliação do número de estradas conectando a cidade aos demais centros produtivos e, especialmente, na primeira metade do século XX, a implantação da Estrada de Ferro de Goiás foi o maior fator de progresso do estado de Goiás e de Anápolis. Pois, a dificuldade de escoamento da produção regional e de circulação, tanto de mercadorias como de pessoas, era um dos principais obstáculos para o desenvolvimento. Ademais, os problemas gerados pela crise do café, impactaram a economia local e provocaram sua estagnação, uma vez que a sua produção excedida às necessidades locais, porém não tinham como exportar a preços competitivos a mesma. Assim, a implantação da ferrovia, privilegiou a cidade que agora podia escoar sua produção e, como era o ponto final da estrada inaugurado em 1935, receber diferentes mercadorias e migrantes dos centros polarizadores da economia nacional, o que a consolidou como entreposto comercial e centro regional para a troca de mercadorias com todo o estado de Goiás, segundo Castro (2004).

Ao rever a história da cidade de Anápolis, vê-se necessário definir o objeto de estudo, a cidade, empiricamente essa pode ser considerada como, aglomeração de pessoas e construções em um mesmo espaço. A cidade capitalista surge em meados do século XIX, com a Primeira Revolução Industrial, que se deu na Europa, onde as fábricas demandavam para seu funcionamento uma enorme quantidade de mão de obra, contingentes que saíram dos campos e foram atraídos pela oferta de trabalho nos centros urbanos emergentes. As primeiras cidades, desse mundo moderno em construção, portanto sem grandes exceções, constituíam-se de uma grande massa que se aglomerava aos arredores das fábricas sem nenhuma infraestrutura com os esgotos correndo a céu aberto, causando a transmissão de várias doenças. Inclusive, Sposito (2008, p.14) afirma que:

> A cidade revela os interesses e as ações da sociedade e, ao mesmo tempo, oferece condições para que esses interesses e ações se realizem, contribuindo para determinar o próprio movimento oriundo desse conjunto de ações.

Logo, nota- se que a cidade vai muito além de um simples aglomerado de pessoas em um mesmo lugar, estas pessoas, a sociedade, possui com esse espaço vivido, uma relação intimamente ligada, seja com o clima, com o relevo, com a cultura ou com a economia, essas realizam influencias sobre o local vivido, mas também são influenciadas pelo mesmo estabelecendo assim vínculos, criando e recriando um espaço, que é único. Nessa direção, o espaço que emerge desta apropriação do espaço e sua constituição em território denominado de cidade passa a ser conhecido como espaço urbano. O espaço urbano é fruto do capitalismo, da sociedade capitalista é onde acontece a vida econômica e social da população, envolve as diferentes funções que se desenvolvem nas cidades e também as relações que as mesmas propiciam.

Portanto, nos últimos anos, as cidades se transformaram e passaram a representar locais cada vez mais complexos e significativos para a sociedade. Elas cresceram e se expandiram, apresentando bairros cada vez maiores e com um aumento significativo da população. Esse processo, também é perceptível no que tange à cidade de Anápolis, nos dias atuais, considerada uma cidade média pela importância comercial, prestação de serviços e, também, como centro logístico que se apóia nos sistemas de transporte que possui. Inclusive, para Luz (2009) a localização estratégica como entrocamento rodoviário e, atualmente, do sistema ferroviário, além do posicionamento que a mesma apresenta entre as duas capitais, Goiânia e Brasília, a colocam em um patamar privilegiado que atrai investimentos fundamentais para o seu desenvolvimento.

Uma releitura do processo de produção do espaço anapolino demonstra a importância dos caminhos, vias e/ou estradas ao longo do seu processo de desenvolvimento, contribuindo para sua estruturação como um dos principais centros urbanos do estado de Goiás, considerando as atividades econômicas que desenvolvem e a crescente concentração de população que a cidade abriga. Por sinal, desde seu passado ligado à função de entreposto comercial, a cidade se desenvolveu e especializou em diferentes atividades, por exemplo: o comércio varejista e atacadista, além da recente entrada das empresas de logística; a presença de um setor de serviços amplo e diversificado que se destaca nas áreas da saúde e educação; a atividade industrial que se tornou fundamental para a economia local e se diversificou, sendo encontrados na cidade segmentos da agroindústria, construção, farmacêutico e, mais recente, automobilística, entre outros. No caso específico da atividade industrial, vale ressaltar que em Anápolis foi criado o primeiro distrito industrial do estado de Goiás, o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) em 1974, onde se concentram mais de cem empresas e que abriga o Pólo Farmacêutico de Goiás, especializado em medicamentos genéricos.

Nesse sentido, destaca-se a importância dos transportes para o desenvolvimento local, entretanto, esta dinâmica da circulação só estaria completa ao voltarmos nossa atenção para o plano intraurbano, onde se estruturam os sistemas locais de circulação, por meio das avenidas e ruas que cortam a malha urbana da cidade. São essa vias que possibilitam a estruturação e organização das diferentes porções que compõem a cidade, dinamizam os fluxos e propiciam a circulação de mercadorias e pessoas.

O presente artigo destaca esta perspectiva ao considerar a importância de um eixo de circulação intraurbano que articula a cidade e se estrutura atravessando a cidade de norte a sul. Este eixo é constituído pela Avenida Brasil, conforme destacamos a seguir.

2. A IMPORTÂNCIA DO EIXO DA AVENIDA BRASIL NORTE-SUL PARA O DESENVOLVIMENTO COMERCIAL EM ANÁPOLIS

Na dinâmica socioespacial o homem sempre sentiu a necessidade de se organizar, de dividir funções, tarefas, territórios e com o passar do tempo as cidades se transformaram em lugares onde as pessoas se encontravam, consumiam, comercializavam, moravam, entre outros processos. Nesse sentido, ao estudar a dinâmica das atividades comerciais em Anápolis, analisando tal fenômeno na Avenida Brasil Norte-Sul, entendemos parte dos processos espaciais e formas que se desenvolvem.

Para Correâ (1995, p.11) o espaço urbano capitalista: "[...] é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço". Logo o espaço urbano de cada cidade pode ser julgado como único, pois este é o resultado de todo um processo histórico, uma serie de fatos e acontecimentos sejam eles de origem naturais ou causados pelo homem. Mas, ao mesmo tempo em que este é único ele pode ser criado ou reproduzido se assim for desejado, um exemplo bem claro são as colônias japonesas, que onde se instalam reproduzem o espaço vivido na terra natal.

A configuração territorial de qualquer cidade sempre apresenta uma área que se destaca pela concentração de atividades e serviços. Essas áreas são chamadas de centrais e o processo que lhes dá origem de centralização, (CORRÊA, 1995). Neste sentido, também Souza (2009, p.38), destaca:

> Desde as pequenas cidades até as metrópoles globais é possível perceber uma área em que há a concentração de atividades terciárias e também um grande fluxo de pessoas, veículos, mercadorias, informações. Esta área é comumente chamada de Área Central e é facilmente identificada no âmbito do espaço urbano. Desta maneira, há de se explicar o porquê da concentração de tais atividades que levaram ao surgimento da Área Central.

É a da concentração de população, atividades e infraestrutura em um determinado ponto da cidade que se desenvolve a área central e, em decorrência, o processo de centralização.

> A cidade atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela centraliza as criações. E, no entanto, ela cria tudo. Nada existe sem troca, sem aproximação, sem proximidade, isto é, sem relações (LEFEBRVE, 1999, p. 111, grifos do autor, apud SOUZA, 2009, p.50).

Para Corrêa (2005) na área central foi se desenvolvendo o comércio e a indústria com pessoas que se aglomeravam na vizinhança. Com a ampliação da rede de serviços e infraestrutura o centro passou a apresentar problemas para a circulação e expansão das atividades econômicas, assim, o elevando o custo de permanência dessas atividades e pessoas na área. Dessa forma, aos poucos, novas áreas foram buscadas para a instalar ou mesmo expandir as atividades antes restritas à área central. Esse processo se denomina descentralização e gera a formação de novas centralidades que podem configurar a formação de subcentros e de eixos comerciais.

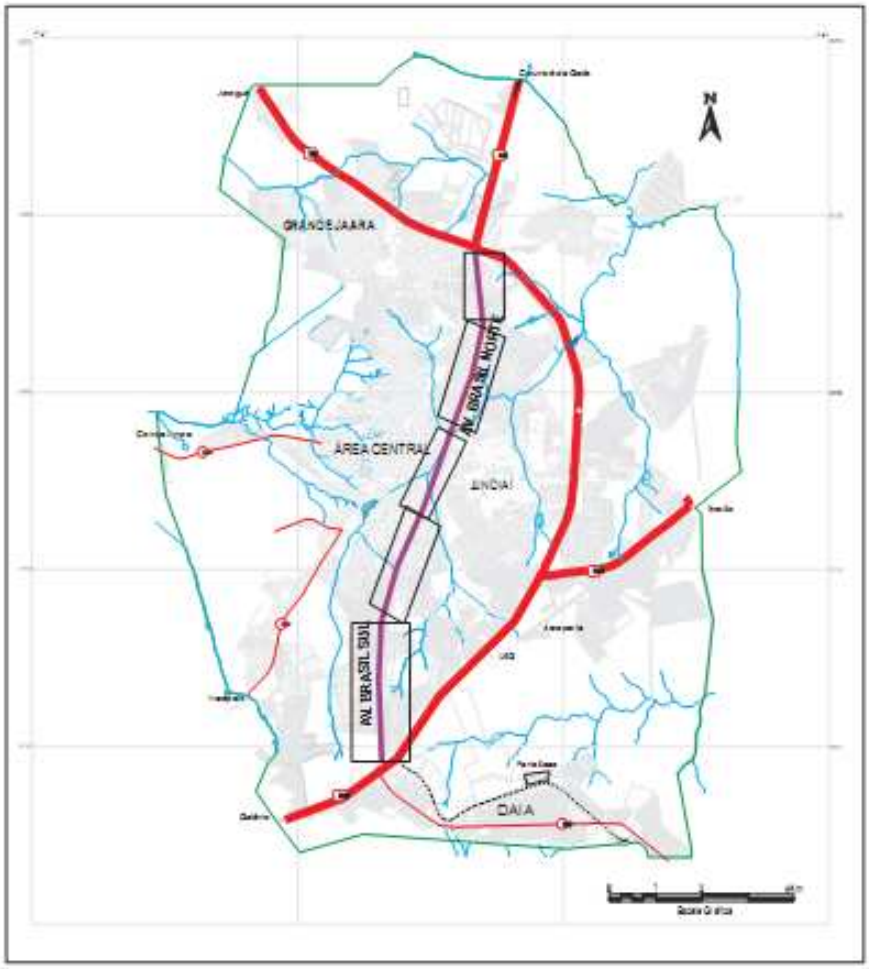
Porém, não basta apenas que o centro apresente alguns empecilhos à reprodução do capital, para que ocorra a descentralização de atividades deve haver fatores atrativos em áreas para além do centro (SOUZA, 2009). Como, por exemplo, terrenos com preços acessíveis e desocupados, aluguéis baratos, infraestrutura e acessibilidades, uma malha viária pronta para que possa ocorrer a mudança dessas atividades comerciais.

Inclusive em Anápolis é possível identificar o fenômeno da descentralização e a formação de novas centralidades em direção, tanto da Grande Vila Jaiara ao norte, como do Bairro Jundiaí a leste da área central. Enquanto, com aproximadamente 14 quilômetros de extensão, a Avenida Brasil Norte-Sul se configura como um eixo comercial relevante marcado por diferentes formas de apropriação.

É nessa perspectiva que se vê a importância da Avenida Brasil para a cidade de Anápolis, existem atividades comerciais e de serviços ligados à: administração pública; lazer; shopping Center; revendedoras de automóveis, motos e caminhões; terminal rodoviário; hotéis; centros educacionais; hospitais; indústrias; além de uma rede de empresas comercias, desde bens de consumo duráveis, como não-duráveis. Esse conjunto diversificado de atividades transforma o local em uma área de intensa circulação de pessoas, mercadorias e veículos.

A necessidade de compreender esse eixo estruturante e sua importância para a cidade de Anápolis, motivou o desenvolvimento do projeto de pesquisa sobre as novas centralidades e eixos comerciais em Anápolis, desenvolvido junto à Pro Reitoria de Pesquisa da Universidade Estadual de Goiás. No referido projeto, em vista da extensão da Avenida Brasil, ela foi subdividida em cinco segmentos para facilitar o levantamento de dados sobre as atividades desenvolvidas ao longo da avenida, (ver Mapa 1). Nesse sentido, o primeiro segmento abrange do trevo do DAIA/BR060/BR153 (saída para Goiânia) até a altura da entrada para o Mercado do Produtor/Av. José Sarney; o segundo segmento, parte da esquina norte da Av. José Sarney até a rotatória que conecta a av. Miguel João com a Av. Brasil; a partir da referida rotatória até a que liga a Av. Faiad Hanna com a Brasil encontramos o terceiro segmento, o mesmo marca a parte da Av. Brasil que margeia o setor central; o quarto segmento, por sua vez, corresponde à denominada Av. Brasil Norte e corresponde ao trecho que vai da rotatória Faiad Hanna/Brasil até o início da Av. Senador Ramos Caiado; por fim, o quinto segmento parte do ponto anterior até o trevo que marca o encontro das avenidas Universitária e Brasil com as BRs 153 e 414 (saída para Corumbá).

Mapa 1 – Anápolis-GO: Avenida Brasil em segmentos, 2012



Fonte: Luz (2012)

Ao longo de cada segmento da Av. Brasil Norte-Sul, ocorreu a identificação dos tipos de atividades desenvolvidas e sua respectiva classificação enquanto atividade central, típica de zonas periféricas ou que não centrais. O levantamento das informações permitirá a representação dos usos ao longo da via e respectiva importância, também identificará as atividades que predominantes, possibilitando estabelecer as especializações que possam ocorrer ou mesmo as diferenças mais marcantes entre as partes norte, central e sul da avenida.

Preliminarmente, o levantamento de dados permite visualizar a predominância na parte norte de atividades não centrais de serviços automotivos (oficinas mecânicas e autopeças), além de atividades centrais marcadas pela presença do Hospital de Urgências, bem como da UniEvangélica.

A parte central da avenida se destaca pela diversidade, porém, apresenta a introdução de elementos como shopping center, condomínio horizontal, franquia de lanchonete (fast food), lojas de rede no ramo de construção, bem como instalações de instituições públicas e privadas. A denominada Av. Brasil Sul apresenta, na parte que limita com o setor central, uma grande diversificação, constituindo a parte mais dinâmica da via, porém sem se destacar pela presença de atividades típicas do centro, enquanto, a parte mais ao sul, apresenta elementos que marcam a especialização da via com a presença de concessionárias de automóveis, atacadistas e condomínio horizontal.

Foi a partir das constatações realizadas que foram levantados alguns questionamentos:

- A Avenida Brasil é um eixo importante na cidade de Anápolis. Como ela se configura a partir do processo de centralização e descentralização?
- É possível desenvolver uma linha de tempo que destaque o processo evolutivo dessa avenida e sua relação com o crescimento da cidade?
- É possível visualizar diferenciações quanto à apropriação do território ao longo da Avenida Brasil?
- Como se caracteriza a Avenida Brasil nas partes norte, sul e central?

E, visando obtenção das respostas para tais foram traçados alguns objetivos para facilitar e assegurar um caminho científico.

- Compreender o processo de descentralização da atividade comercial em Anápolis (GO), na Avenida Brasil norte e Sul, 2012.
- Caracterizar os processos de centralização e descentralização.
- Discutir sobre a produção do espaço urbano.
- Analisar o contexto espacial no qual se insere o eixo Brasil Norte e Sul.
- Identificar, classificar e localizar as atividades econômicas da Avenida Brasil Norte e Sul.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O método dialético.é utilizado para analisar a discussão do processo de descentralização da atividade comercial em Anápolis (GO): um estudo sobre a avenida Brasil Norte e Sul. Pois, este permite compreender as contradições ocorridas no tema estudado, além de possibilitar a análise dos problemas e contradições que o processo de apropriação gera sobre parcelas da cidade. Entretanto, as leituras sobre o objeto de pesquisa, a Av. Brasil, ainda são preliminares e no momento estamos promovendo a representação das informações coletadas em campo, para posterior representação gráfica e cartográfica, além da produção de textos.

REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

BEAUJEU-GARNIER, Jaqueline. **Geografia Urbana**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

CASTRO J.B.D. **Anápolis desenvolvimento industrial e meio ambiente**. Anápolis; AEE, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato**. A rede urbana**. São Paulo: editora Ática, 1994.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Manifestações da Cultura no Espaço**. Rio de Janerio:EdUERJ, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato**. O espaço urbano**. 3° ed. São Paulo: ática, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia, conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

LUZ, J.S. **A (Re)Produção do Espaço de Anápolis-GO: a trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970- 2009**. 2009. 348 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, 2009.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5° ed. São Paulo: editora da universidade estadual de São Paulo, 2009.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano. **Cidades médias e novas centralidades**: Análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG). Uberlândia (MG). Uberlândia (MG), 2009.

SOUZA, M. L. **ABC: do desenvolvimento urbano.** 5°ed. Rio de janeiro: Bertrand: 2010.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e cidades**. São Paulo: UNESP, 2008.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Nobel: FAPESP: 2001.