

*Anápolis: desenvolvimento econômico e estruturação do
intraurbano entre 1870 e 1950*

*Anápolis: desarrollo económico y estructuración del intraurbano
entre 1870 y 1950*

*Anápolis: economic development and “intraurbano” organization
between 1870 and 1950*

Wânia Chagas Faria Cunha
Universidade Estadual de Goiás – UEG
waniachagas.geo@hotmail.com

Resumo

O presente artigo tem como tema central o estudo da dinâmica regional e a organização do espaço intraurbano de Anápolis. Anápolis desfruta de localização geográfica estratégica no espaço regional goiano, fato determinante para o crescimento e mudanças de sua economia. Partimos da compreensão que a economia anapolina respondeu às demandas e às mudanças da economia estadual, dado o papel reservado à essa cidade na divisão regional do trabalho. Essa compreensão nos leva a entender que as mudanças econômicas ao longo do tempo tiveram forte impacto na estruturação do espaço intraurbano anapolino, especialmente em relação à localização do centro dinâmico de sua economia, o que pode ser comprovado pela variação da localização das atividades produtivas hegemônicas. A revisão bibliográfica indica que para cada atividade econômica desenvolvida ao longo do século XX, ocorreram mudanças significativas no espaço intraurbano. O exemplo, mais significativo foi chegada da ferrovia em 1935, que além de fazer de Anápolis o ponto de conexão comercial do estado, formou um novo centro econômico.

Palavras-chave: Anápolis; localização geográfica; dinâmica regional; desenvolvimento econômico; intraurbano.

Resumen

Este artículo se centra en el estudio de la dinámica regional y la organización de la zona urbana de Anápolis. Anápolis goza de una ubicación estratégica en el espacio regional de Goiás, un factor determinante para el crecimiento y cambios en su economía. Partimos de la comprensión de que la economía de Anápolis respondió a las demandas y a los cambios de la economía estadual, dado el papel reservado a esta ciudad en la división regional del trabajo. Este entendimiento nos lleva a entender que los cambios económicos en el tiempo tuvieron un fuerte impacto en la estructura del espacio intraurbano de Anápolis, especialmente con respecto a la ubicación del centro dinámico de su economía, lo que es probado por la variación de la localización de las actividades productivas hegemónicas. La revisión de la literatura indica que por cada actividad económica desarrollada durante el siglo XX, hubo cambios significativos en el espacio intraurbano. El ejemplo más significativo fue la llegada del ferrocarril en 1935, que además de hacer de Anápolis el punto de conexión comercial del Estado, formó un nuevo centro económico.

Palabras clave: Anápolis; ubicación; dinámica regional; desarrollo econômico; intraurbano.

Abstract

The article is about the regional dynamics and the 'Intraurbano' organization in Anápolis. Anápolis has a great geographical location into the goiano's regional dimension, which one brings the rapid changes in the economy and the city's development. So we can understand that the city could follow the changes in the economy. In the other hand, the economy changes have brought a huge impact in the 'Intraurbano' organization, mainly in the regional dynamics economy, that could be seen in the hegemonic productive activities. The bibliographic review shows that for each economic activity during the twentieth century, have brought many changes into the "Intraurbano" sapce. The most impressive change happened when the railroad arrived in 1935, Anápolis became the most importante trade connection in the state and made a new economic center.

Keywords: Anápolis; geographical location; regional dynamics; economic development; intraurbano.

Introdução

Anápolis se constitui hoje numa das mais importantes cidades de Goiás, formando com Brasília e Goiânia o eixo de maior destaque econômico e populacional do estado. Tal importância se manifestou desde os primeiros anos de sua existência. Como se sabe, o tímido arraial que se formou em torno da Capela de Nossa Senhora de Santana, logo se transformou em vila e mais tarde em cidade. Desde então, Anápolis assumiu importante função no desenvolvimento da região em que se inseria o chamado Mato Grosso Goiano e para o Estado como um todo. Primeiro se tornou referência enquanto entroncamento dos viajantes que passavam pela região, depois com o passar do tempo destacou-se pela riqueza de suas terras, as quais lhes conferiram importante produção agrícola que, por sua vez, contribuiu para atrair significativo fluxo migratório. Mais tarde com a proposta da ferrovia cruzar suas terras, o que se efetivou em 1935, a cidade assumiu o posto de centro coletor e distribuidor de mercadorias de e para Goiás reafirmando assim sua importância econômica.

Assim, com o objetivo de analisar o desenvolvimento econômico de Anápolis entre 1870 e 1950 e os reflexos deste na estruturação intraurbana, propomos identificar as principais atividades econômicas do município nesse período, as circunstâncias que as impulsionaram e como se deu a organização do espaço intraurbano desta cidade frente a estas, especialmente no que diz respeito a localização do centro econômico e a direção predominante da expansão urbana.

Entendemos que a produção do espaço é fruto das relações humanas de produção acumuladas no espaço ao longo do tempo, as quais são engendradas pelos interesses do sistema econômico hegemônico e por isso acreditamos ser necessário delimitar os principais períodos de produção do espaço e as principais marcas espaciais firmadas ao longo do tempo. Santos (2004) ressalta que em cada período da história, o valor de uma mesma variável se transforma e isso se dá porque em cada período histórico de um dado lugar, o sistema econômico hegemônico estabelece suas prioridades para reproduzir-se. Estas prioridades, por sua vez, vão estabelecendo tempos e espaços distintos conforme atuam suas variáveis e duram os eventos que as alimentam.

Antes de iniciarmos a análise e caracterização do desenvolvimento econômico e estruturação do espaço intraurbano de Anápolis, consideramos que alguns esclarecimentos precisam ser feitos. O primeiro deles é a respeito da definição dos períodos propostos. Por entender que os principais eventos que marcaram os períodos

definidos não se limitam a nenhuma periodização, optamos por definir datas exatas para iniciar e finalizar cada período visando facilitar a coleta de dados econômicos e populacionais usados na análise dos mesmos. O segundo se refere ao que buscamos destacar em cada período. A nossa proposta busca evidenciar em cada período a principal atividade econômica de Anápolis e como o intraurbano se organizou para atender a tais demandas. A partir de tais esclarecimentos procederemos à complexa e desafiadora proposta de periodizar as primeiras fases do desenvolvimento do município de Anápolis.

Da formação do povoado à elevação à condição de vila: 1870 a 1900

O surgimento de Anápolis é impregnado pela lenda em torno da devoção da senhora Ana das Dores, a Sant'Ana. Uma das versões muito difundida, diz que a referida senhora passava pela região, onde hoje se encontra Anápolis, quando um de seus animais, que trazia na bagagem a imagem da santa, empacou. Tal situação foi tida como sinal, isto é, o desejo de Sant'Ana de permanecer no local. A outra versão, diz respeito a uma promessa feita também pela senhora Ana das Dores à Santa, quando um dos animais de sua comitiva, carregada com uma carga valiosa havia se perdido, então, a mulher prometeu à santa que construiria uma capela em sua homenagem naquele local se o animal fosse encontrado.

“Lendas à parte”, para usar as palavras de Polonial (2007), tal história nos permite algumas interpretações. A primeira se refere à localização geográfica estratégica, isto por que, a região já era rota de passagem dos viajantes antes mesmo da existência do povoado. Tal característica se constituiu no primeiro pilar do surgimento e, concomitantemente, um condicionante do desenvolvimento do futuro município. A região em que surgiria o núcleo inicial de Anápolis localizava-se entre a Cidade de Goiás, Pirenópolis e Silvânia, municípios que no fim do século XIX apresentavam uma relativa concentração populacional em comparação com o centro-norte da província de Goiás e eram os suportes para desenvolvimento agrícola. Eram também as cidades que mantinham contato com a província goiana pela Estrada do Sudeste e do Sul, com o triângulo mineiro e com a província de São Paulo, ou seja, a futura Anápolis se encontrava na região mais dinâmica de Goiás.

Os fazendeiros dessa região, devotos a Nossa Senhora Santana, percebendo tal característica e interessados em incrementar o entreposto comercial no local e obter a valorização de suas terras doaram, em 1870, terras para a construção da capela para a

santa. Estes também se empenharam na construção da mesma, iniciada em 1871. A construção da Capela promoveu um significativo povoamento na região, como destaca Polonial (2007, p. 17):

A construção da capela foi importante para aglutinar mais pessoas no povoado, pois se, em 1871, existia apenas sete casa, no ano seguinte, esse número foi para 20 moradias, com uma população estimada em 120 pessoas só no povoado, excluía a população rural, que era de aproximadamente 95% do total dos habitantes da região.

O fator religioso, associado ao econômico, se constitui assim, no segundo pilar do surgimento do município. A devoção a Sant’Ana, festejada na região desde 1833 propiciou a doação de terras, em 1870, para a construção da capela de Santana. Tal situação permite, segundo Polonial (2007), deduzir que o povoado não se iniciou com a capela, pois sua construção vinha atender a demanda da população da região. A outra questão em relação à doação de terras e a própria construção da capela gira em torno da dinamização econômica pela qual a região passaria com a construção desta. Polonial (1995, p. 36) relata que:

Quando Gomes de Souza Ramos veio para a localidade, em 1870, e começou a construir uma capela, recebeu pleno apoio dos fazendeiros locais. Era a possibilidade de incrementar o entreposto comercial local, gerando lucros para os moradores da região por meio de suas paragens de tropeiro.

A construção da capela respondeu às expectativas dos fazendeiros, contribuindo duplamente com o futuro do município. Primeiro, por que, o povoado foi gradativamente confirmando a função de entreposto comercial, visto que se afirmava como ponto de parada das comitivas que realizavam o comércio na região, o que contribuiu para o aumento populacional e a construção das primeiras edificações. Segundo, por que, 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 representativa da futura cidade. O elemento religioso também se fará importante no período de instalação da freguesia no povoado e mesmo para a elevação deste à condição de vila.

Resta-nos ainda apresentar o terceiro pilar do desenvolvimento, que entendemos ser as condições naturais representadas pelos solos férteis e clima favorável. A região de Anápolis se localiza na região do Mato Grosso Goiano que dispõe de abundante rede de drenagem (aí se localiza os limites de duas grandes bacias

hidrográficas: a Amazônica e a Platina), além de clima ameno com duas estações bem definidas (uma seca e outra chuvosa) próprias do clima tropical de altitude (Anápolis se encontra a 1050 metros de altitude). Essas características, associadas à localização privilegiada, foram fundamentais para o desenvolvimento agrícola da região, especialmente nas três primeiras décadas do século XX, como salienta França (1974, p. 639):

Assim, Anápolis despontava numa área propícia às explorações agropastoris e nas proximidades da mais importante rota comercial de Goiás. Atesta essa realidade, a mudança do nome da Freguesia em 1884 para Santana dos Campos Ricos.

A origem e o desenvolvimento do povoado se estruturaram em três pilares: 1) a localização geográfica; 2) as questões religiosas, associadas ao interesse dos fazendeiros da região em desenvolver comercialmente a localidade; 3) as condições naturais propícias ao desenvolvimento agrícola. Estes se constituiriam nos alicerces do desenvolvimento de Anápolis do século XX.

Crescimento econômico e estruturação intraurbana de Anápolis – 1900 a 1930

Em 1887, o então arraial foi elevado à condição de vila. A condição de vila foi acompanhada pela formação da incipiente administração local, permitindo que várias instituições fossem criadas. A exemplo pode-se citar: a Coletoria Municipal (1888), os Correios (1890), a primeira Lei Orgânica (1896) e a construção da Cadeia Pública (1905). Acrescenta-se ainda o crescimento populacional, que se fez constante desde a formação da freguesia, fazendo com que a vila apresentasse, segundo o censo demográfico de 1900, uma população de 6.296 habitantes (um crescimento populacional de quase 4% ao ano desde a criação da freguesia). Paralelamente ao crescimento populacional teve-se também o incremento da agricultura e do comércio voltados principalmente para o abastecimento local. São, portanto, essas características que nos permitem iniciar a delimitação desse período a partir de 1900.

A organização da administração local, o crescimento populacional e das principais atividades econômicas permitiram a então vila promover importantes melhorias estruturais. Tanto que, em 1903, já se observava à preocupação com a organização da cidade frente ao crescimento urbano, o que pode ser ilustrado pela Lei Municipal nº 34 de 20 de março. A referida Lei além de regulamentar o nome das

principais ruas da vila também demonstrou as primeiras tentativas de urbanização como a arborização do primeiro centro de Anápolis, isto é, a praça Santana.

O crescimento populacional, econômico e a incipiente urbanização, somadas a maior representatividade política da Vila de Santana das Antas, fez com que esta fosse elevada à condição de cidade pela lei nº 320, assinada em 31 de Julho de 1907, pelo presidente do Estado de Goiás Miguel Rocha Lima. Era o que Anápolis precisava para continuar sua trajetória, pois a partir de então muitas melhorias foram conseguidas pelo município, dentre as quais Polonial (2007, p. 27-28) destaca:

Nesse período, tem início na economia do município uma agricultura comercial, bem como o embrião de um promissor comércio urbano. Nessa época, algumas melhorias foram conseguidas como: instalação da primeira agência postal telegráfica (1908); criação da Comarca (1914); inauguração da rodovia Anápolis-Roncador (1920); início do fornecimento de energia elétrica (1924); inauguração do primeiro grupo escolar, que hoje é o Colégio Estadual Antesima Santana (1926); fundação do Hospital Evangélico Goiano (1927).

Todas as realizações descritas anteriormente revelam a importância dos primeiros trinta anos para a estruturação interna da cidade. Foi nesse período que Anápolis germinou sua condição de referência econômica no cenário goiano. A agricultura, até então predominantemente de subsistência e restrita à região, começa a assumir papel de destaque na economia local, uma vez que começava a se tornar comercial a partir da exportação do arroz e do café. Como afirma França (1974, p. 644):

Nos fins da década de 1910 a produção da agricultura do município já se abria à exportação, que há dezenas de anos se limitava ao gado bovino, fumo em rolo e em folha. A agricultura passava a contribuir, para maior volume das vendas e aumento da arrecadação municipal, com a produção do arroz e do café.

Os migrantes japoneses e italianos, instalados respectivamente na região de Nerópolis e Nova Veneza, muito contribuíram para promover o crescimento da agricultura do município, especialmente das lavouras de café e do arroz. Os japoneses, em especial, cultivavam uma maior variedade de produtos, contribuindo para diversificar e dinamizar a economia anapolina. Os sírios também chegaram nesse período, por volta de 1911, fixaram-se como comerciantes e inauguraram lojas de maior porte, verdadeiros armazéns gerais.

O comércio ganhou impulso, embrião do que seria uma das principais atividades econômicas do município em tempos vindouros. França (1974 e 1985), Polonial (1995), Silva (1997) destacam que a partir de 1911 Anápolis já começava

apresentar significativo crescimento comercial, marcado pela instalação de vários estabelecimentos comerciais, como por exemplo, a Rainha da Barateza (1911) e Casa ABC (1919), ambas fundadas por famílias vindas de Pirenópolis para Anápolis.

A população do município crescia e se compunha de pessoas vindas das mais diversas regiões brasileiras, em especial de Minas Gerais, mas também de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí e mesmo das regiões goianas menos dinâmicas, como o leste e o centro-norte. França (1974, p. 643) destaca a importância da migração para a composição da população anapolina:

Os elementos imigrantes contribuíram com mais de 50% no crescimento do número de habitantes da área municipal, formando uma população essencialmente rural.[...] a grande maioria começou a chegar a partir do segundo decênio deste século.

A tabela abaixo ajuda a verificar a contribuição dos migrantes no crescimento populacional do município no período analisado:

Tabela 01

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)

Nesse período, a rodovia Anápolis - Roncador foi uma melhoria de grande significância, pois ela cumpriria o papel fundamental de romper com o isolamento da região com as áreas mais dinâmicas do país. A rodovia Anápolis-Roncador foi decisiva para atender às demandas do crescimento inicial de Anápolis, tanto da agricultura quanto do comércio e das funções urbanas da cidade. Segundo Polonial (2007, p. 28), a construção da rodovia

[...] foi decisiva, isso porque permitiu escoar, com mais rapidez, os produtos da região pela via férrea, fazendo de Anápolis ponto de ligação entre a estação final e a região centro-norte de Goiás, ampliando as atividades comerciais no município.

Em 1914 a chegada da ferrovia às terras goianas significou o fim do isolamento para a economia, pois daí em diante a integração se daria de forma

gradativa, mesmo que muitas vezes, por razão políticas, o avanço dos trilhos tenha vivenciado momentos de descontinuidades, o processo criador e transformador se manteve contínuo.

Anápolis encontrou na introdução da ferrovia em Goiás a oportunidade para expandir o crescimento iniciado nos primeiros anos do século XX. Primeiro, com a ligação rodoviária da cidade à ponta dos trilhos em Roncador. Segundo, porque estava na rota do prolongamento dos trilhos nas terras goianas. A perspectiva da chegada dos trilhos em Anápolis, na análise de vários autores¹ da literatura goiana desde cedo impulsionou o crescimento econômico, urbano, populacional e mesmo o político do município. França (1985, p.115) afirma que nesse período:

Transferia-se para Anápolis, em novas bases tecnológicas e sociais, a função histórica desempenhada pela cidade de Pirenópolis desde os tempos coloniais: ponto de conexão das vigas goianas do sul e do norte (as estradas do sudeste e do norte).

Anápolis se constituía na cidade para onde convergiria a produção das mais diversas regiões de Goiás para serem encaminhadas pela rodovia até a estação de Roncador. Tornou-se também a receptora das mais diversas mercadorias vindas do sudeste para serem distribuídas para as mais longínquas regiões. A cidade ao mesmo tempo era receptora da produção e “pólo” de distribuição comercial do Estado. Para atender a tais demandas desenvolveu-se também a prestação de serviços, como por exemplo, a hospedagem, muitas vezes oferecida pela própria casa comercial os seus clientes e também por pessoas desprovidas de estabelecimentos comerciais.

A importância de Anápolis se efetivava. As atividades comerciais diversificavam novos equipamentos foram instaladas na cidade como as beneficiadoras de arroz e de café, que possibilitava agregar valor às mercadorias do município. São desse período também as usinas geradoras de energia e as primeiras alvenarias. O serviço médico foi outra novidade que Anápolis passava a oferecer com a fixação dos primeiros médicos na cidade, serviço que até então era prestado por profissionais itinerantes.

A consequência do dinamismo econômico vivenciado pela cidade, além de lhe conferir destaque regional propiciou significativo crescimento populacional, como se pode observar na tabela abaixo:

¹ Polonial (1995), França (1974), Borges (1990) entre outros.

Tabela 02

Crescimento da população do Município - 1901 a 1933

Períodos	Incremento absoluto	%	Média anual %
1901 - 1910	2.180	34,72	3,46
1911 - 1920	7.561	89,24	8,92
1921 - 1933	17.338	108,29	7,2

Fonte: Dados do IBGE e estimativas

O aumento populacional estimulou o loteamento de Anápolis na parte alta ou na chamada “cidade nova”, resultando no surgimento da Vila Guarani e do Bairro Catingueiro, que por consequência impulsionou os primeiros empreendimentos imobiliários. Para França (1985), a administração municipal procurou assegurar a regularidade na ocupação urbana. Para tanto, procedeu ao loteamento de parte da fazenda Catingueiro, e fez da área destinada à ocupação urbana um condomínio da Intendência Municipal.

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, como se pode observar na análise de França (1985, p. 118):

Dois fatores foram decisivos para o desenvolvimento e mudança das feições iniciais do centro urbano, dado ao impulso social que provocaram: a finalização das obras da estrada de rodagem que ligou Anápolis com o ponto terminal da estrada de ferro (Roncador, em 1920); e o reinício da implantação da via férrea, em 1922, que reanimou as expectativas da sua chegada em tempos breves.

O crescimento da cidade rumo ao segundo terraço esboçava a “cidade alta”. França (1974) destaca que só a partir dos anos 20 é que a cidade reforçou seus aspectos urbanos. Embora tenham sido iniciados na década anterior, estes podem ser ilustrados pelos traçados das ruas, agora com maior regularidade e de caráter radiocêntrico (uma vez que todas as ruas convergiam para o centro). As construções também se modernizavam a partir do uso da alvenaria, materiais tidos na época como modernos.

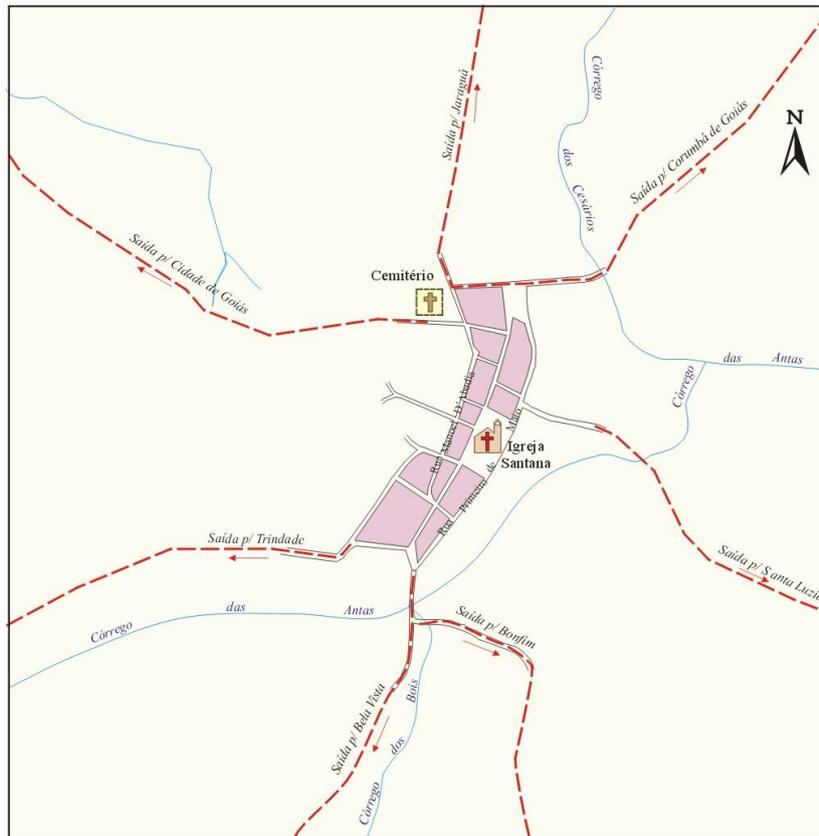
O maior crescimento da cidade se deu nas direções oeste e sudoeste. Posteriormente, quando foi definido o percurso da ferrovia no interior do espaço urbano, as iniciativas de ocupação urbana se dirigiram para a região norte. Ressalta-se que nesta direção estavam as saídas de articulação com o norte goiano, em especial São Francisco e Jaraguá. A expansão para o sul e sudoeste só ocorreram a partir da década de 1950, quando se iniciou a construção da rodovia para Goiânia (figura 01).

Apesar de todo crescimento e incremento nas feições urbanas, a falta de recursos da administração pública constituía-se num dos maiores obstáculos para a construção das obras de infraestrutura necessárias à cidade. Mesmo com essa dificuldade, inúmeras mudanças ocorriam no interior da cidade. Uma delas refere-se aos vários deslocamentos do centro, aqui entendido como área de maior dinamismo econômico, que acompanhava as mudanças ou a maior concentração das atividades comerciais, como ressalta Silva (1997, p. 18) “O primeiro centro foi a Praça Santana e a Rua Manoel D’Abadia; o segundo, a Av. Miguel João. O terceiro centro a se formar foi a Praça Americano do Brasil, próximo a estação ferroviária [...]”

O desenvolvimento econômico registrado na cidade nesse período seja na agricultura, no comércio, no crescimento populacional, na localização geográfica favorável e no caráter urbano da cidade como centro de prestação de serviços variados foi significativo. A ferrovia vinha favorecer este dinamismo e tornar mais rápido e eficiente o escoamento da produção agrícola do município e da incipiente indústria do sudeste para o interior do Brasil, intensificando o processo de integração econômica do território nacional. Comprova o dinamismo econômico preexistente a ferrovia em Anápolis o que diz França (1985, p. 120):

Em 14/07/1935, partia de Anápolis a primeira composição ferroviária, levando sete vagões carregados com 1, 916 sacas de arroz e café rumo a Araguari, ponto de conexão com a estrada de ferro da Mogiana. A Vila de Antas conquistara, definitivamente, a posição de cidade e a condição básica de desenvolver-se como centro regional de comércio e prestação de serviços.

**FIG. 1 - ANÁPOLIS (1915) - PLANTA URBANA E CAMINHOS
MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS - GO**



Sobre este período resta-nos ainda apresentar, mesmo que de forma sucinta, o contexto econômico nacional que também se constituiu num dos elementos favoráveis para o desenvolvimento de Anápolis. O movimento migratório em direção ao centro do país já se fazia presente desde 1910, em vista da interiorização da lavoura cafeeira. As motivações para a expansão agrícola no interior eram variadas e iam desde o esgotamento dos solos e as geadas ao encarecimento das terras paulistas e paranaenses. A industrialização que começava a se estruturar no sudeste constituía-se num mercado consumidor favorável tanto para os gêneros alimentícios quanto para a matéria-prima. Assim, a possibilidade de encontrar solos férteis e mais baratos impulsionou a expansão agrícola para o sul de Goiás. Nesse contexto, Anápolis, com a maior parte de suas terras na chamada região do Mato Grosso Goiano, dispunha das condições desejadas para a expansão agrícola. A denominação “Mato Grosso Goiano” (ou, Mato Grosso de Goiás) constituiu-se a partir das características fitogeográficas² da região central do estado, ou seja, das “características das espécies vegetais que formam uma unidade distinta”. A zona de mata foi o principal elemento responsável pela individualização dessa região, que, juntamente com as características do solo, clima e relevo fizeram do Mato Grosso Goiano uma unidade geográfica distinta no interior de Goiás, isto é, uma região fisiográfica³, área “individualizada e caracterizada pelos diversos fenômenos físicos”.

O que se pode observar é que o desenvolvimento de Anápolis apoiou-se em várias condições favoráveis, como por exemplo, a nascente industrialização no sudeste que necessitava de novas regiões tanto para fornecer gêneros agrícolas e matérias-primas; encontrava-se numa localização geográfica estratégica entre os principais núcleos urbanos do estado e deste com o sudeste; dispunha de terras férteis e inicialmente baratas.

² A definição ‘fitogeográficas’ foi elaborada a partir das seguintes referências: BUENO, Francisco da Silveira. Minidicionário da língua portuguesa. São Paulo: FTD, 2006. GOMES, Horieste. TEIXEIRA NETO, Antônio. BARBOSA, Altair Sales. Geografia: Goiás-Tocantins. Goiânia: Editora da UFG, 2005; GUERRA, Antonio Teixeira. Novo dicionário geológico-geomorfológico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

³ A definição de ‘região fisiográfica’ foi extraída de: GUERRA, Antonio Teixeira. Novo dicionário geológico-geomorfológico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

Consolidação da importância regional de Anápolis e os reflexos no intraurbano: 1930 a 1950

O período que se inicia com a década de 1930 foi tanto o momento de confirmação do desenvolvimento alcançado por Anápolis nas décadas anteriores, quanto o dar continuidade ao crescimento e estruturação local e de sua função regional. Nos anos 30, Anápolis contava com desenvolvimento econômico significativo, crescimento populacional gradativo e a aproximação da economia anapolina aos centros mais dinâmicos do país se fazia necessária.

A chegada da ferrovia Goyaz ao município representava a solução para o principal problema que se impunha à escassa e precária rede rodoviária que a muito não comportava o dinamismo da região liderado por Anápolis, tanto para exportar o que se produzia quanto para importar os produtos exigidos para o crescente mercado consumidor. Sobre a importância da chegada da estrada de ferro em Anápolis assim se expressou Polonial (1995, p.51): “A chegada dos trilhos ensejava a possibilidade concreta de dinamizar ainda mais a economia local, notadamente a agricultura, o comércio e os serviços”.

Em 1935, Anápolis contava com uma população de 33.375. Os também serviços urbanos já eram referência no Estado, especialmente no que tange ao comércio. A agricultura havia alcançado o caráter comercial. Em 1932, segundo Polonial (1995), a cidade possuía a maior plantação de café do estado. Os trilhos avançavam em direção às terras goianas chegando até Vianópolis (1924) e Leopoldo de Bulhões (1931), o que contribuía para fomentar em Anápolis novas melhorias urbanas, atrair migrantes, estimular o surgimento de novos serviços e novas atividades comerciais, indústrias de beneficiamento entre outros.

No início da década de 1930, a expectativa da chegada da ferrovia agitava os ânimos da sociedade como um todo. O lançamento da pedra fundamental da estação em 1933 foi suficiente para gerar grande entusiasmo, que foram sentidos nos discursos de exaltação ao progresso que traria a ferrovia e nos reflexos concretos desta para a cidade. A modernidade deveria estar expressa na estação ferroviária (que deveria ter um prédio moderno) e em toda cidade (que precisava modernizar-se). Novos prédios foram construídos, os velhos reformados e muitos outros serviços e atividades comerciais surgiram, dentre eles a instalação de bares, cervejarias, sorveterias e o aparecimento de vida noturna. Ocorrem também vários melhoramentos urbanos, observados no

melhoramento das ruas e na maior preocupação com o saneamento básico, água e esgoto. Como bem sintetizou Polonial (1995, p. 53):

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.

No dia 7 de setembro de 1935 a “Goyaz” chegava definitivamente a Anápolis, tida como a “super conquista do ano”. A ferrovia vinha (como diziam os discursos mais exaltados) “resolver todos os problemas do município”. Para receber a ferrovia com a devida pompa, foi criada uma comissão de festejos. Nas comemorações todos foram lembrados, desde os políticos que mais se empenharam para o prolongamento até os trabalhadores da ferrovia. A chegada da ferrovia fez Anápolis assumir definitivamente o papel de centro comercial da região, condição iniciada antes mesmo da chegada dos trilhos. Polonial (1995, p. 50) afirma que: “A construção de rodovias intensificou-se nas décadas de 20, 30 e 40, período em que Anápolis passa a exercer hegemonia econômica e de prestação de serviços sobre várias cidades goianas”. Isto é, Anápolis usufruindo sua posição geográfica estratégica torna-se ponto de convergência de várias regiões, como bem ilustra o mapa da evolução do sistema viário, ligando Anápolis a várias cidades goianas (figura 2).

Os discursos não deixavam de destacar os longos anos de espera pela ferrovia, mas reforçavam que a partir de agora, os anapolinos seriam recompensados pelo processo de aceleração do desenvolvimento econômico que a ferrovia introduziria na cidade, transformando-a no maior centro comercial do estado. O crescimento econômico da cidade nesse período, atrelado diretamente à função de centro comercial, estimulou o crescimento populacional de Anápolis.

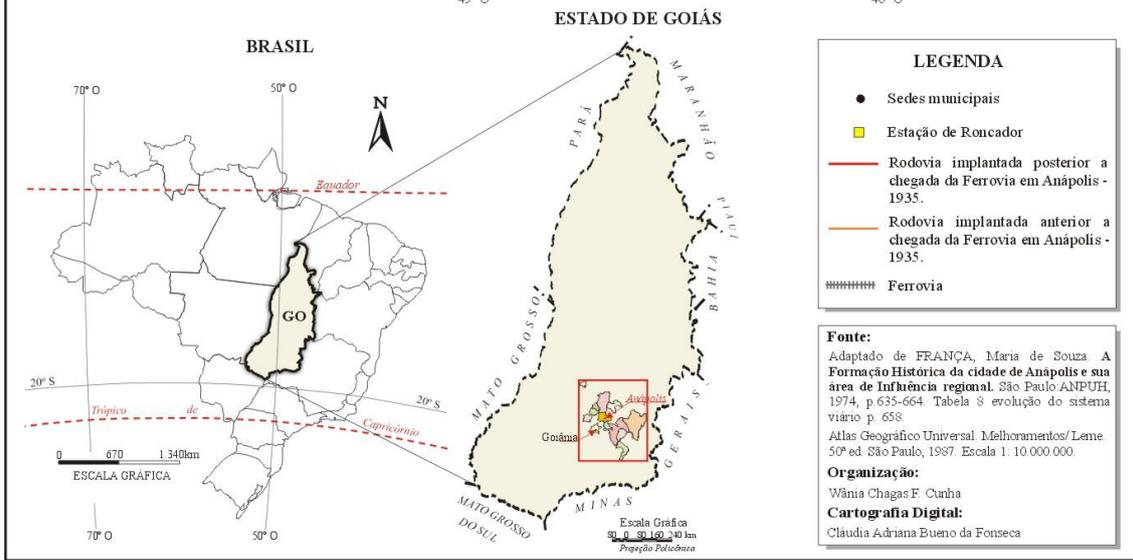
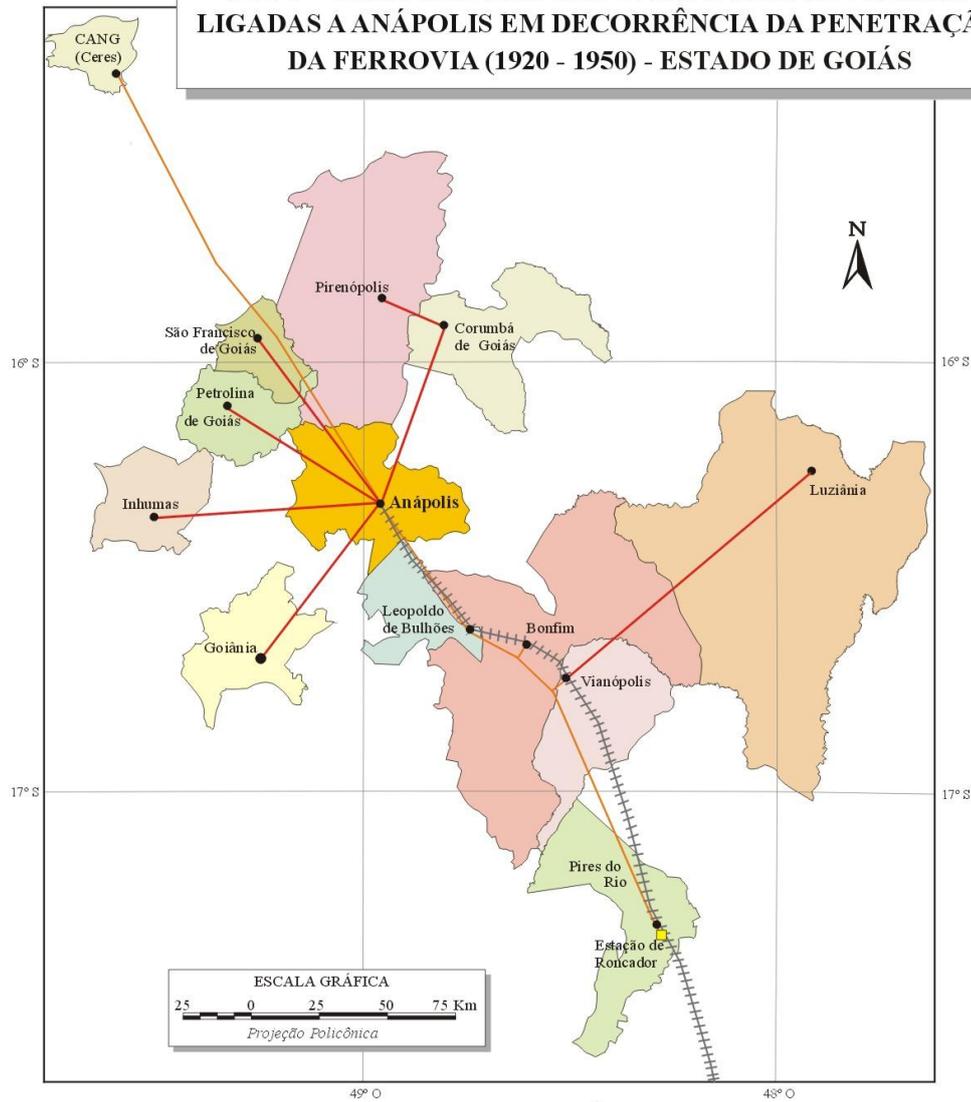
Tabela 03

Evolução da população de Anápolis entre 1935 e 1950

Ano	População	Período	% Ano
1935	33.375	1921 - 1935	5,61
1940	39.148	1936 - 1940	3,24
1950	50.338	1941 - 1950	2,02

Fonte: Censos do IBGE no período: 1935 - 1950. Adapt. De Polonial (1995, p. 37)

FIG. 2 - EXPANSÃO DAS RODOVIAS INTER-MUNICIPAIS LIGADAS A ANÁPOLIS EM DECORRÊNCIA DA PENETRAÇÃO DA FERROVIA (1920 - 1950) - ESTADO DE GOIÁS



LEGENDA

- Sedes municipais
- Estação de Roncador
- Rodovia implantada posterior a chegada da Ferrovia em Anápolis - 1935.
- Rodovia implantada anterior a chegada da Ferrovia em Anápolis - 1935.
- ==== Ferrovia

Fonte:
Adaptado de FRANÇA, Maria de Souza. A Formação Histórica da cidade de Anápolis e sua área de Influência regional. São Paulo: ANPUH, 1974, p.635-664. Tabela 8 evolução do sistema viário p. 658

Atlas Geográfico Universal. Melhoramentos/Leme. 50ª ed. São Paulo, 1987. Escala 1: 10.000.000.

Organização:
Wânia Chagas F. Cunha

Cartografia Digital:
Claudia Adriana Bueno da Fonseca

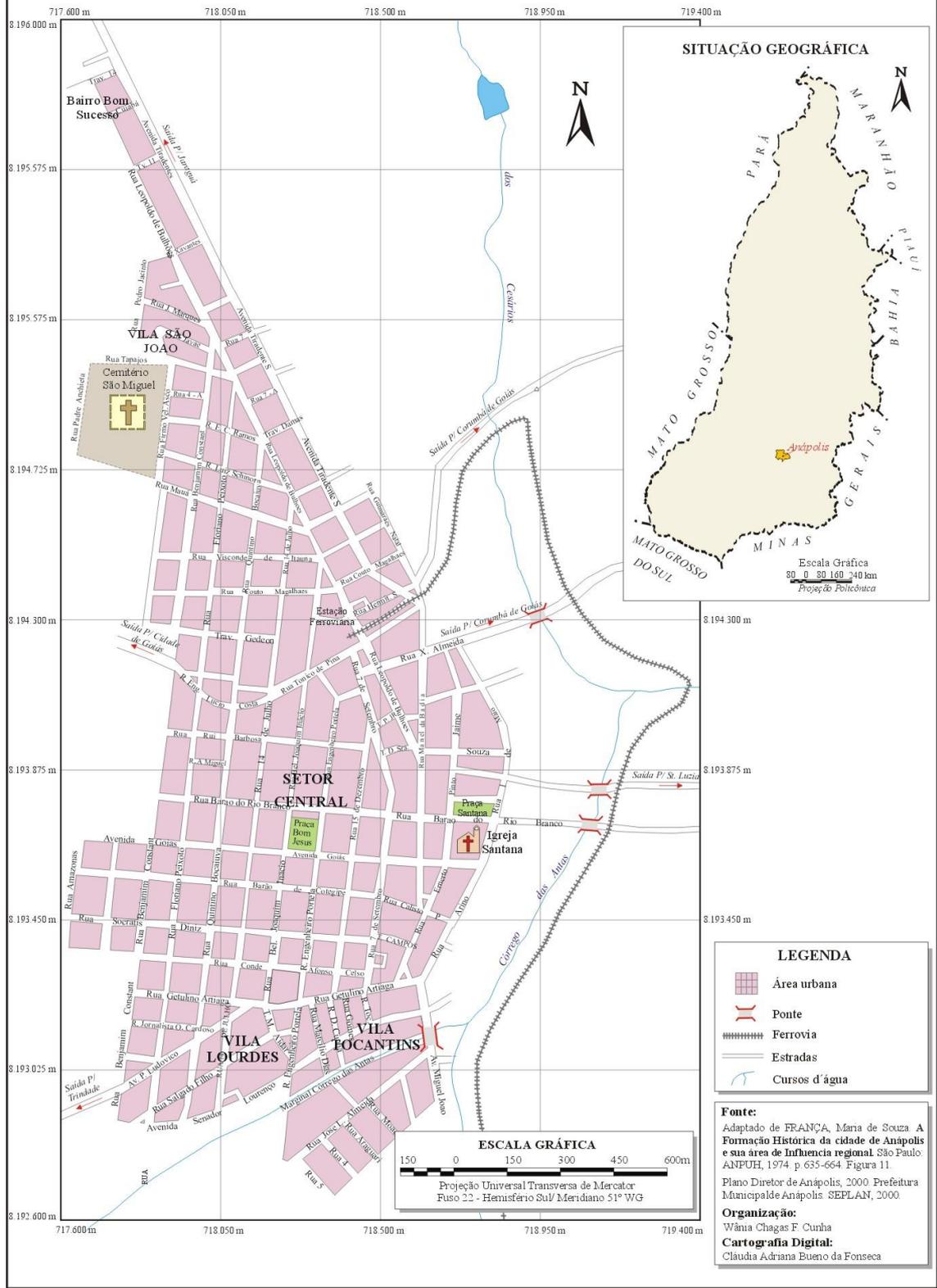
O crescimento populacional promoveu a expansão urbana de Anápolis. O maior crescimento foi observado nas direções norte e sudeste. Ao norte a expansão foi direcionada ao longo da Avenida que levava à saída para a CANG (Colônia Agrícola Nacional de Goiás). A sudeste o crescimento esteve associado à especulação imobiliária, que fez a cidade atravessar o córrego Antas em sua margem direita, dando origem ao bairro Jundiá (1941). O centro econômico localizava-se em torno da Estação Ferroviária que, como indica Silva (1997), constituiu-se no terceiro centro econômico de Anápolis. O quarto e último centro localiza-se nas proximidades da Praça Bom Jesus, que é até hoje o marco central da cidade (figura 03).

Vale ressaltar que, nesse período de grande crescimento populacional e urbano, a cidade enfrentou sérios problemas relacionados à infraestrutura insuficiente, especialmente no que se refere à distribuição de energia elétrica e aos serviços de saneamento básico. Outro problema que afligiu os anapolinos foi a pouca oferta de emprego diante do grande número de migrantes que se dirigiam para a cidade na esperança de encontrar empregos, melhores salários e condições de vida, como explica França (1974, p. 653):

A absorção insuficiente da mão-de-obra em constante oferta, com a entrada constante de migrantes, gerou situações de desemprego e subemprego, o que bem demonstrava o baixo nível das populações da periferia urbana, concentradas de periferia nas principais saídas da cidade para Goiânia e para a CANG e nas imediações do cemitério, a noroeste..

No plano regional, a análise de dois outros fatores se fazem fundamental para entendermos a importância alcançada por Anápolis no período em questão, são eles: a construção de Goiânia em 1933 e a instalação da CANG (Colônia Agrícola Nacional de Goiás) em 1941. A construção de Goiânia fez de Anápolis um centro de abastecimento de matérias-primas para atender a necessidades das obras e de gêneros agrícolas para atender o consumo da população, além de fornecer também mão-de-obra para erguer a nova capital. A instalação da CANG ratificou a posição de Anápolis como frente de sustentação e colonização para as novas áreas de expansão agrícola, além de reforçar o caráter de entreposto comercial, isto por que, Anápolis passou a intermediar e armazenar os produtos da referida região e a lhe fornecer os produtos de não dispunham.

**FIG. 3 - PLANTA URBANA DE ANÁPOLIS - 1948
MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS - GO**



LEGENDA

- Área urbana
- Ponte
- Ferrovia
- Estradas
- Cursos d'água

Fonte:
Adaptado de FRANÇA, Maria de Souza. *A Formação Histórica da cidade de Anápolis e sua área de Influência regional*. São Paulo: ANPUH, 1974. p. 635-664. Figura 11.
Plano Diretor de Anápolis, 2000. Prefeitura Municipal de Anápolis. SEPLAN, 2000.

Organização:
Wânia Chagas F. Cunha
Cartografia Digital:
Cláudia Adriana Bueno da Fonseca

ESCALA GRÁFICA
150 0 150 300 450 600m
Projeção Universal Transversa de Mercator
Fuso 22 - Hemisfério Sul / Meridiano 51° WG

A expansão agrícola para o norte fomentou a futura função de centro atacadista, tendo em vista que o comércio varejista já era uma função bem estabelecida tanto para os produtos manufaturados vindos do sudeste quanto para os produtos da insipiente indústria local. Segundo França (1974, p. 657), havia bons motivos para esse desenvolvimento acontecer:

A existência de matérias-primas a baixo custo, aliada a um mercado local potencialmente consumidor, favoreceu a instalação de um incipiente setor industrial de transformação, com produção de relativo alcance regional. Com maior importância destacam-se: selarias, sapatarias, ferrarias, fabricas de bebidas, etc.

O comércio atacadista se estruturava em duas frentes, uma delas refere-se às firmas que abasteciam o comércio local, os distritos e o comércio das cidades da região. A outra frente especializava-se em armazenar os produtos agrícolas da região para serem exportados pela ferrovia. Esta última contribuiu para o surgimento de indústrias de beneficiamento, que por consequência permitiu agregar valor aos produtos de Anápolis e região, além de reduzir o volume a exportar.

Outra atividade de destaque que contribuiu para ampliar a área de influência de Anápolis foi o serviço bancário, em 1949, havia cinco agências de bancos funcionando na cidade, dos quais dois foram formados com capital anapolino – o Banco Comercial do Estado de Goiás S /A e o Banco Imobiliário do Oeste Brasileiro S /A.

Nesse período, o serviço médico se estendeu por todo estado, pois, além de contar com o Hospital Evangélico Goiano passou a contar com a Escola de Enfermagem Florence Nightingale, que possibilitou o melhoramento dos serviços prestados e a ampliação do atendimento. É desse período também a notória expansão do setor educacional da cidade para a região, que além de contar com escolas primárias, centro de formação de professoras primárias, contava também com estabelecimentos de ensino médio, formação de pastores, escolas técnicas de comércio e de aprendizagem industrial (SENAI). Em quase todas as instituições de ensino funcionava o regime de internato, o que atraía muitos jovens de outros municípios. França (1974, p. 660) sintetizou a importância desse período para Anápolis:

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

A posição de ponto terminal dos trilhos em Anápolis fez com que esta assumisse a função de centro exportador do Estado. Permitiu também que se tornasse a frente de sustentação para a expansão agrícola rumo ao norte - goiano. Inicialmente, a ferrovia havia contribuído para exportar essencialmente a produção do município de Anápolis. Com o tempo passou a exportar a produção das novas áreas agrícolas abertas no norte do Estado, como indica França (1974, p. 646) “Expandia-se a fronteira agrícola sustentada pelos serviços da cidade de Anápolis. A disseminação pioneira dos transportes rodoviários foi favorecendo a canalização da periferia para o centro comercial de exportação”.

Considerações finais

Em síntese, podemos destacar que a origem e o desenvolvimento do povoado se estruturaram em três pilares: 1) a localização geográfica; 2) as questões religiosas, associadas ao interesse dos fazendeiros da região em desenvolver comercialmente a localidade; 3) as condições naturais propícias ao desenvolvimento agrícola. Segundo Polonial (1995) esse primeiro momento correspondeu ao período de fixação da população na região que mais tarde daria origem ao município de Anápolis, essa fixação se estruturou baseada em três atividades: a agropecuária, o comércio e as práticas religiosas, definindo as origens históricas dos anapolinos.

Além do mais o desenvolvimento de Anápolis apoiou-se em várias condições favoráveis, dentre as quais destacamos: a industrialização nascente no sudeste e a busca por novas regiões agrícolas de solos férteis e baratos. Anápolis encontrava-se numa localização geográfica estratégica entre os principais núcleos urbanos do estado e deste com o sudeste; dispunha de terras férteis e inicialmente baratas o que permitiu à cidade dinamismo econômico e destaque regional.

A chegada da ferrovia veio reforçar o desenvolvimento já alcançado e estimular uma nova fase de crescimento econômico e urbano. Entre 1930 e 1950 a cidade, em função do seu crescimento e dinamismo econômico assumiu a tarefa de romper com o isolamento do interior goiano e resolver o principal problema de Anápolis – o escoamento da produção. Nesse período, o desenvolvimento da cidade também contou com os benéficos da política de interiorização – expresso pela Marcha para Oeste, que se materializou na construção de Goiânia, na implantação da CANG, na introdução da rodovia e na construção de Brasília.

Referências

BORGES, Barsanufio Gomides. **O despertar dos Dormentes**. Goiânia, Cegraf, 1990. coleção documentos goianos, nº 19.

FRANÇA, Maria de Souza. **Terra, trabalho e história**: a expansão agrícola no “Mato Grosso” de Goiás – 1930/55. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1985.

_____. **A Formação Histórica da cidade de Anápolis e sua área de Influência regional**. São Paulo: ANPUH, 1974. p.635-664.

POLONIAL, Juscelino. **Anápolis no tempo da ferrovia**. Anápolis, Associação Educativa Evangélica, 1995.

_____. **Anápolis**: das origens do povoado à revolução de 1930. In: 100 anos: Anápolis em pesquisa. Anápolis: [s.n.], 2007 (Goiânia: E.V.).

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**: da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SILVA, Júlia Bueno de Moraes. **O interior e sua importância no Projeto Centralizador do Brasil**: Anápolis anos 20-30. Dissertação de Mestrado. Goiânia: Universidade Federal de Goiás – UFG, 1997.

Recebido para publicação em janeiro de 2015
Aprovado para publicação em março de 2015