



Cezar Freitas Barros

Universidade Federal de Goiás - UFG

Cezar.freitas.barros@gmail.com

LOCALIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DA ATIVIDADE INDUSTRIAL EM ANÁPOLIS/GO: OS NOVOS PAPEIS DO MUNICÍPIO NA REDE URBANA BRASILEIRA.

INTRODUÇÃO

O município de Anápolis, terceiro mais populoso do estado de Goiás e o de maior população fora da região metropolitana de Goiânia, atingiu grande crescimento nos índices demográficos e socioeconômicos nos últimos 30 anos, auxiliado, entre outros fatores, pelo elevado número de empresas que se instalaram em seu território neste período.

Com uma população de 334 mil pessoas em 2010 e estimativa de 366 mil habitantes em 2015, segundo o IBGE, Anápolis possui todas as características citadas por Branco (2006) para ser considerada uma cidade média completa, sendo elas a população entre 100 mil e 350 mil habitantes (alguns autores consideram o limite superior como 500 mil habitantes); o não pertencimento a uma região metropolitana ou capital de estado; não ser subordinada a outras cidades e com boa qualidade de vida. O contingente populacional, quando colocado em contraste com aquele de 1980, equivalente a 180 mil pessoas, é representativo da força de atração de fluxos de diversas naturezas que a cidade de Anápolis passou a exercer com a adoção de políticas de atração de empresas realizada pelo estado de Goiás no final da década de 1970. Desta forma, segundo Braga (2013), se constitui como nó logístico de crescente importância na rede urbana brasileira.

A migração de empresas para o território goiano também pode estar ligada a processos mais amplos ocorridos a partir da década de 1980, quando houve uma dissociação entre o lugar da produção industrial e o lugar das tomadas de decisões, que se manteve nas grandes cidades e metrópoles brasileiras, lideradas por São Paulo, em detrimento da produção, que buscou centros de posição inferior na hierarquia urbana, especialmente aqueles com posição



geográfica vantajosa ou que permitissem uma maior eficiência logística (SPOSITO, 2001; 2007). Neste período, o DAIA começou a se desenvolver.

Inaugurado em 1976, o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) é a área em que há a maior concentração de indústrias no município de Anápolis. Possui 157 empresas instaladas em seus domínios e não tem mais lotes a serem ocupados. O seu sucesso na atração de empresas é creditado aos programas de incentivos fiscais criados pelo governo do estado de Goiás. O primeiro deles foi o Fomentar, inaugurado em 1984 e em vigor até o ano 2000, ano de inauguração de seu sucessor, o Produzir, programa mais detalhado que possibilitou o cadastro de uma maior variedade de empresas. Segundo o Estudo do Censo Fomentar – Produzir, realizado pelo Instituto Mauro Borges (2014), o primeiro programa foi responsável por um surto industrial no estado de Goiás na década de 1990, enquanto o segundo possibilitou a revitalização de algumas indústrias, bem como o desenvolvimento de novas empresas, especialmente nos setores de infraestruturas logísticas e transporte de mercadorias.

O DAIA, pelo fato de ser o principal distrito industrial do estado, foi uma das porções do território goiano que mais absorveu os resultados da política estadual de atração industrial. A partir do final da década de 1990, instalaram-se em seus domínios diversas indústrias farmacêuticas: 18 unidades produtoras de medicamentos, 6 responsáveis pela distribuição de insumos e medicamentos e 6 responsáveis pela produção de químicos e farmoquímicos (30 empresas, o equivalente a 19,1% das firmas instaladas no DAIA), que se juntaram, desde então, a outras 127 empresas (IMB, 2014), ocupando assim todo o loteamento do distrito e diversificando a atividade industrial, tradicionalmente voltada à produção agropecuária.

Além da criação do Distrito Agroindustrial de Anápolis e dos programas de incentivo estaduais, também se destaca no solo goiano as infraestruturas logísticas, implantadas a partir do início da década de 2000, com o intuito de atribuir competitividade ao território anapolino e goiano, através da maior eficiência no transporte e armazenamento de cargas, buscando assim atrair o máximo número de empresas à cidade (BRAGA, 2013).

A Estação Aduaneira do Interior (EADI), também chamada de Porto Seco Centro-Oeste, foi inaugurada em 1999 como o primeiro Porto Seco da região Centro-Oeste, capaz de armazenar cargas e realizar desembarços aduaneiros, e também de realizar a transição entre os modais ferroviário e rodoviário. Outra infraestrutura importante, inaugurada em 2010, é a Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG), primeira do Brasil e ainda não concluída,



que irá permitir o câmbio entre os modais ferroviário, rodoviário e aeroviário, além de complementar os serviços aduaneiros oferecidos pelo porto seco (BRAGA, 2013).

Braga (2013) classifica o Porto Seco Centro-Oeste e a Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG) como nós logísticos, expressões do período técnico-científico-informacional, que permitem a transferência de mercadorias entre diferentes modais, localizados em lugares estratégicos. As duas infraestruturas logísticas são objetos do espaço que agregam valor aos fluxos através de serviços especializados e de seu uso, pois “são capazes de concentrar e distribuir mercadorias em escalas que ultrapassam o lugar e a região, e alcançam a escala nacional e mundial” (BRAGA, 2013, p.50).

A relação estabelecida pelo local com as escalas nacional e global cria uma situação em que a produção realizada localmente não respeita aos interesses e necessidades locais. A respeito disso:

Ao passo que a economia local deixa de ser preponderantemente autárquica, estabelece-se uma crescente divisão territorial do trabalho. Esse processo ocasiona uma intensificação dos intercâmbios, que se dá em espaços cada vez mais amplos. As diversas instâncias produtivas – a produção, a distribuição, a troca e o consumo – tornam-se cada vez mais independentes das condições propriamente ditas locais e cada vez mais dependentes de um nexos que escapa à comunidade. Aumentam, desse modo, as possibilidades de uma dissociação geográfica de atividades. (ARROYO, 2006, p. 74).

Pode-se dizer, então, que à medida em que o município de Anápolis é equipado e tem aprimorado seu sistema de objetos a fim de se tornar um lugar central na rede urbana brasileira, o controle dos processos ocorridos no solo anapolino toma o sentido oposto, localizado em cidades de nível superior na hierarquia urbana, e cada vez mais externas ao lugar, seguindo as crescentes distâncias que as infraestruturas logísticas conseguem integrar às relações de produção e troca. A partir desta contradição, Arroyo (2006, p. 83) diz que

As condições de fluidez e porosidade territorial que as cidades médias possam oferecer, para entrar na lógica extrovertida exigida atualmente pelo mundo, não se traduzem necessariamente em um benefício direto para a sua população. Numerosas e diversas situações mostram que a capacidade de gerar um excedente nem sempre implica a possibilidade de sua apropriação e gestão local.

Estas questões indicam a necessidade de um estudo no sentido de determinar os efeitos dos investimentos do governo e do aumento da fluidez territorial de Anápolis nas suas



relações com a rede urbana e seu mercado regional, além dos processos ocorridos na escala intraurbana.

É de grande importância, então, compreender o papel que Anápolis exerce na rede urbana brasileira, bem como as mudanças que podem ocorrer a partir do momento em que suas infraestruturas logísticas estejam funcionando em toda sua capacidade, aumentando assim a produtividade e competitividade espacial. Quando se analisa este quadro pela ótica da hierarquia urbana, tem-se que “a produtividade espacial, assumida muitas vezes por cidades médias ou pequenas que entram na batalha da competitividade, evidencia como não se trata apenas de uma questão da economia, mas, também, da política e do exercício do poder” (ARROYO, 2006, p. 79).

O surgimento e crescimento das cidades médias se intensificou a partir do momento em que foi constituído um mercado consumidor nacional, fortalecendo-se assim as relações entre os núcleos urbanos brasileiros e conformando, finalmente, uma rede urbana nacional. Em geral, as cidades médias brasileiras tiveram o consumo como principal orientador de seus perfis funcionais, em detrimento da produção industrial, uma vez que a articulação nacional foi feita baseada em economias regionais, com demandas e produções próprias (SPOSITO et al, 2007). Hoje, o município de Anápolis se apresenta como expressão de políticas de cima para baixo, que desrespeitam as particularidades regionais. Entretanto, antes de se tornar um polo farmoquímico e farmacêutico, a cidade já abrigava, em seu distrito, diversas indústrias ligadas à produção agroindustrial, exercendo as funções de articular o campo à cidade e escoar a produção agropecuária de sua região de influência.

Se comprovada esta situação inicial da cidade e sua posterior mudança de função na rede urbana brasileira, Anápolis estaria, então, classificada como intermediária na tipologia de Corrêa (2006), possuindo características mais tradicionais de um centro de drenagem e consumo da renda fundiária, bem como aspectos recentes de centro de atividades especializadas, ligado às distantes interações espaciais com outros nós da rede urbana.

Além das relações interurbanas, que possibilitam entender a função de Anápolis na rede urbana de acordo com a atividade industrial e as condições oferecidas pelo território anapolino à produção e circulação de bens, é necessário também analisar os efeitos desta especialização econômica e logística nas dinâmicas intraurbanas, locais, aonde mais se sente os efeitos de uma reformulação da produção e circulação de mercadorias da cidade. Segundo



Sposito (2001), é fundamental que se faça a contraposição entre os níveis intraurbano e interurbano, para ter assim condições de avaliar os níveis de centralidade das cidades.

Para se estudar a escala intraurbana das cidades médias, alguns autores se utilizam de certos indicadores, variados de acordo com a realidade observada, para determinar situações de inclusão, exclusão ou intermediárias, em relação ao acesso a serviços (como escola, energia e água) ou renda (MELAZZO, 2006). Tais indicadores permitem observar a situação entre as diferentes porções do espaço interno das cidades. Pretende-se também mapear as situações encontradas no município de Anápolis de acordo com a metodologia do autor.

Observando as dinâmicas do espaço interno urbano, Santos (1979b) destaca a importância de se analisar os circuitos inferior e superior da economia urbana. Segundo o autor, o circuito inferior “deve ser considerado como um elemento essencial para a compreensão das realidades urbana e regional” (SANTOS, 1979b, p. 141). Ainda segundo ele, a localização das empresas não é o único determinante da estrutura do espaço. Esta também é determinada pela estrutura do estado e da produção, e também pelo acesso (ou não) das diferentes classes sociais aos recursos disponíveis (SANTOS, 1979a).

A cidade de Anápolis, capital industrial do estado de Goiás, atraiu uma grande quantidade de capital privado para ser investido em seu espaço urbano, graças à atratividade e competitividade que foi atribuída a ela, com a ajuda de incentivos fiscais às corporações e criação de infraestruturas logísticas, de uso seletivo tanto para o território quanto para as empresas (ARROYO, 2006; BRAGA, 2013). Os efeitos da reorganização produtiva de Goiás e da chegada de novas indústrias em seu território são vastos, criando valorizações também seletivas em seus espaços locais. Pretende-se sistematizar melhor estas mudanças e entender a evolução do desenvolvimento do município, buscando assim prever os efeitos da localização industrial e da política de atração de empresas do estado na disposição do território anapolino e goiano.

OBJETIVOS

O principal objetivo deste trabalho é compreender os efeitos do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) no espaço urbano anapolino, nas escalas intra e interurbanas, com especial atenção dada ao surgimento e solidificação de um polo de indústrias ligadas à produção de medicamentos. Através da análise do desenvolvimento industrial da cidade e de



sua integração cada vez maior à rede urbana brasileira e internacional, proporcionada pelos sistemas logísticos implantados, pretende-se entender as novas relações de Anápolis com seu mercado regional e as consequências desses processos nos circuitos inferior e superior da economia urbana do município.

Para se alcançar este quadro de análise, é necessário entender como se deu a política de atração de indústrias adotada pelo estado de Goiás e o posterior advento de um polo farmacêutico na cidade de Anápolis. Busca-se também analisar a consolidação do município como um importante nó logístico do território brasileiro, que se utiliza de objetos de infraestrutura já instalados e em processo de instalação em seu perímetro urbano.

A presença da indústria e dos nós logísticos recém-instalados garantem maior centralidade a Anápolis. A partir disto, busca-se compreender o papel da cidade na rede urbana e sua relação com seu mercado regional, bem como a evolução de suas funções e nível hierárquico, na medida em que atrai novos fluxos de bens e capital. Em decorrência disto, é relevante analisar a classificação de Anápolis como cidade média, bem como sua tipologia, tendo em vista as contribuições metodológicas de Corrêa (2006); Sposito (2001), Branco (2006), entre outros.

Partindo de uma maior escala de observação, busca-se compreender os circuitos inferior e superior da economia urbana anapolina: os efeitos da atração de novos fluxos na geração de emprego e renda e na qualidade de vida da população local.

METODOLOGIAS

Para que se possa analisar o município de Anápolis no âmbito das cidades médias, é preciso primeiro entender como alguns dos autores que estudam estas cidades contribuíram para sua classificação e definição teórica e conceitual. Segundo Corrêa (2006), para que se possa construir um quadro teórico sobre as cidades médias, três elementos devem ser presentes e bem delimitados: uma elite empreendedora, capaz de estabelecer uma autonomia econômica e política, com o conseqüente surgimento de interesses locais e regionais; a localização relativa, uma vez que uma cidade média possui lugar central na hierarquia regional, se constituindo como nó da rede urbana; e as interações espaciais, intensas, complexas, multidirecionais e multiescalares, a partir das quais a cidade se conecta às redes nacional e global de cidades, sob o controle das elites locais.

Para se estabelecer uma categorização mais clara, e contribuir à construção de um conceito de cidade média, Branco (2007) sintetiza diferentes estudos para se chegar a quatro características definidoras deste patamar de cidades: O tamanho populacional e econômico, o qual deve ser, segundo esta autora, entre 100 mil e 350 mil habitantes; o grau de urbanização, uma vez que o município não pode ser capital de estado ou estar localizado em região metropolitana; a centralidade do núcleo urbano, que não pode ser um município subordinado (ou dependente de outros); e a qualidade de vida da população, medida de acordo com diversos indicadores, como a quantidade de linhas aéreas, acesso à rede de esgoto, energia elétrica, educação, entre outros. Ainda analisando estas classificações, Branco (2006, p. 250) diz que a centralidade é a principal característica dessa categoria de cidades, uma vez que nela se apoia o seu poder de articulação entre os diferentes níveis de centros urbanos, a sua atuação como centro de oferta de bens e serviços para a sua área de influência, e como nó de diferentes tipos de rede, funções que estão no cerne do conceito de cidade média.

A partir destes pressupostos, Corrêa (2006) indica que existem três tipos ideais de cidades médias, sendo possível que haja combinação entre mais de um tipo, para assim fazer uma caracterização final da área de estudo em questão. O primeiro destes tipos é o do Lugar Central, “caracterizado por poderosa concentração da oferta dos bens e serviços para uma hinterlândia regional (capital regional)” (CORRÊA, 2006, p. 31). A elite deste tipo de cidade é predominantemente comercial.

O segundo tipo de cidade média é o centro de drenagem e consumo da renda fundiária, “localizada em tradicional área pastoril, caracterizada pela grande propriedade rural e pelo absenteísmo dos proprietários, que residem na cidade” (CORRÊA, 2006, p. 31), e possui uma elite predominantemente fundiária. Já os centros de atividades especializadas são considerados como o terceiro tipo ideal de cidade média. É caracterizado pela “concentração de atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, pois se trata de atividades destinadas ao mercado nacional ou internacional” (CORRÊA, 2006, p. 31), e possui uma elite local empreendedora.

Para observar as novas relações do espaço intraurbano anapolino, o trabalho de campo se faz necessário na medida em que nos permite observar como as novas indústrias instaladas se relacionam com elementos mais tradicionais. O posicionamento político dos governantes e secretários é importante, pois traduz, na maioria das vezes, o pensamento da elite local frente



ao sucesso ou fracasso de seus principais interesses. Além disso, a população mais tradicional permanece na cidade enquanto novos atores se instalam em seu território. É fundamental a compreensão da relação entre os agentes novos e tradicionais.

Partindo destas colocações, foram formuladas algumas perguntas que nortearão a pesquisa e deverão ser respondidas no decorrer de seu desenvolvimento: Qual é o aproveitamento que a população local faz dos novos sistemas de objetos instalados em sua cidade? Há uma participação efetiva da população anapolina tradicional em relação aos novos postos de trabalho criados com o desenvolvimento do DAIA? A relação entre a elite empreendedora e outras classes sociais é conflituosa? Houve aumento real na renda da população local e regional? Como se dá a relação entre os circuitos da economia urbana? Há um aproveitamento, pelo circuito inferior da economia, dos processos criados pelas plantas produtivas instaladas em Anápolis ou por outros agentes do circuito superior ligados à indústria ou à circulação de bens?

Em relação aos objetos e atores investigados, temos como objetos principais da pesquisa as indústrias instaladas no DAIA (Distrito Agroindustrial de Anápolis) e em outras áreas de Anápolis; as infraestruturas instaladas no território a fim de conferir maior competitividade ao município (BRAGA, 2013); as relações intraurbanas entre os circuitos inferior e superior da economia urbana (SANTOS, 1979; SPOSITO, 1996); e a relação da cidade de Anápolis com os outros municípios de sua rede regional e com a rede urbana brasileira (CORRÊA, 2006; BRANCO, 2007).

Os principais atores analisados se resumem no Estado, na elite local e grandes empresas, e na população tradicional. O primeiro pode ser representado pela prefeitura municipal de Anápolis, bem como pelas secretarias municipais e estaduais relacionadas ao comércio, indústria e desenvolvimento; A elite local é muito bem exemplificada pela Acia (Associação Comercial e Industrial de Anápolis), responsável pelas demandas e pressões que resultaram na instalação das infraestruturas logísticas da cidade; As grandes empresas, com maior foco nas farmacêuticas, nesta pesquisa, são aquelas que se instalaram no DAIA nos últimos 20 anos; a população tradicional, por sua vez, é aquela que vive o cotidiano da cidade e absorve os efeitos advindos das mudanças socioeconômicas.

Temos, a partir do pressuposto da atividade industrial, duas escalas ou focos analíticos principais: (i) os efeitos na escala macroeconômica, definindo o papel de Anápolis frente às



outras cidades de suas imediações e também em relação às grandes metrópoles brasileiras, com especial atenção para São Paulo - principal centro de decisões do país -, e as novas interações mercadológicas das quais o município passa a fazer parte; (ii) a escala microeconômica, ou intraurbana, na qual as ações realizadas em escalas maiores representam mudanças diretas na vivência urbana, e onde também se estabelece o conflito entre os grandes agentes econômicos, representados pela elite local, e a população tradicional de Anápolis, atingida por ordens de origem externa com o objetivo de reprodução do capital.

Complementando a metodologia de pesquisa, será feito também o levantamento de dados estatísticos, para assim quantificar o crescimento de Anápolis e comparar seu desenvolvimento socioeconômico e na qualidade de vida aos outros municípios e ao estado. As principais instituições de pesquisa consultadas serão o IBGE, que possui também um banco de dados históricos (SIDRA); o IPEADATA, capaz de fornecer indicadores econômicos e sociais; e as bases de dados RAIS e CAGED, do Ministério do Trabalho, que fornecem dados sobre a criação de postos de trabalho e os diferentes setores industriais. Para a obtenção de dados específicos do estado de Goiás, serão consultadas as bases de dados do IMB (Instituto Mauro Borges), fornecedor de estatísticas e informações socioeconômicas sobre os municípios goianos; e o SIEG (Sistema Estadual de Geoinformação de Goiás), que disponibiliza dados espaciais utilizados na confecção de mapas da área de estudo.

RESULTADOS PRELIMINARES

Apesar de a pesquisa estar em fase inicial, alguns resultados ou conclusões preliminares podem ser inferidos a respeito do quadro analisado. O município de Anápolis, caracterizado por Branco (2006) como cidade média na rede urbana brasileira, obteve um importante crescimento populacional nos últimos dez anos. Apesar de possuir hoje uma população superior àquela determinada por Branco (2006), acredita-se que Anápolis ainda se comporte como cidade média, apesar de possuir potencial de se tornar uma cidade grande ou de maior importância na hierarquia de cidades brasileiras nas próximas décadas.

Acredita-se também que as infraestruturas logísticas, consideradas por Braga (2013) nós logísticos, se instalaram no território goiano a partir de uma demanda da elite local, que possui significativa influência política. Os nós logísticos auxiliaram na atração de empresas não ligadas à agroindústria, vocação tradicional do distrito. Este, no entanto, possivelmente



não é o único motivo para que estas indústrias de transformação se instalassem em Goiás. As empresas farmacêuticas se mudaram para o estado depois da lei federal Nº 9.787, de 10 de fevereiro de 1999, instituída durante o governo Fernando Henrique Cardoso, pelo então Ministro da Saúde José Serra, que regulamenta o uso e produção dos genéricos.

Estes resultados, assim, como outros pontos levantados durante o trabalho, serão melhor investigados no decorrer da pesquisa, a fim de se confirmar algumas questões levantadas e confrontar discursos já concretizados por alguns dos atores, verificando assim sua veracidade e seus efeitos nos processos analisados.

BIBLIOGRAFIA

- ARROYO, Mônica M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPÓSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (Org.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo, SP: Expresso Popular, 2006.
- BRAGA, Vanderlei. **Logística e uso do território brasileiro: tipologia e topologia de nós logísticos e o projeto da Plataforma Multimodal de Goiás (PLMG)**. 219p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP, 2013.
- BRANCO, Maria L. C. **Cidades Médias no Brasil**. In: SPÓSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (Org.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo, SP: Expresso Popular, 2006.
- CORRÊA, Roberto L. **A rede urbana**. São Paulo, SP: Ática, 1989.
- _____, Roberto L. Construindo o Conceito de Cidade Média. In: SPOSITO, Maria E. B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo, SP: Expressão Popular, 2007.
- IBGE. Censo Demográfico de 2010. **Sinopse do censo demográfico 2010**. Disponível em <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/webservice/>>. Acesso em 01/09/2015.
- IMB - Instituto Mauro Borges. Secretarias de Estado de Gestão e Planejamento e de Indústria e Comércio. **Estudo do Censo Fomentar – Produzir**. Goiás, 2014;



- MELAZZO, Everaldo S. Indicadores Empíricos para a leitura de cidades de porte médio. In: SPOSITO, Maria E. B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo, SP: Expressão Popular, 2007.
- SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. São Paulo, SP: Hucitec, 1979a.
- _____, Milton. **O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Edusp, 1979b.
- SPOSITO, Eliseu S. A teoria dos dois circuitos da economia urbana nos países desenvolvidos: seu esquecimento ou sua superação? In: SOUZA, M,A (org). **O mundo do cidadão- um cidadão do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SPOSÍTO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (Org.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo, SP: Expresso Popular, 2006.
- SPOSITO, Maria E. B. **Urbanização e Cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: GASPERR, FCT, UNESP, 2001.
- _____. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo, SP: Expressão Popular, 2007.
- SPOSITO, Maria E. B., et al. **O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica**. In: _____ (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo, SP: Expressão Popular, 2007.

Sites Consultados

- IMB – Instituto Mauro Borges - <http://www.imb.go.gov.br/>
- IPEADATA - <http://www.ipeadata.gov.br/>
- GOIASINDUSTRIAL - <http://www.goiasindustrial.com.br/>
- SIDRA/IBGE - <http://www.sidra.ibge.gov.br/>
- SIEG - <http://www.sieg.go.gov.br/>