



REDES TÉCNICAS E URBANAS NO CENTRO-NORTE BRASILEIRO

Denis Castilho, Kelly Bessa,
Fernando Oliveira e Dallys Dantas

ORGANIZADORES

REDES TÉCNICAS E URBANAS NO CENTRO-NORTE BRASILEIRO

DENIS CASTILHO, KELLY BESSA,
FERNANDO OLIVEIRA E DALLYS DANTAS
(Organizadores)

REDES TÉCNICAS E URBANAS NO CENTRO-NORTE BRASILEIRO

Proibida a reprodução total ou parcial deste livro sem autorização do editor
(sanções previstas na Lei n. 9.610, de 20 de junho de 1998).

Copyright © 2025 by Denis Castilho

Preparação de originais e revisão

Edna Lúcia Rodrigues

Projeto gráfico e diagramação

Marcus Lisita Rotoli

Projeto gráfico de capa

Denis Castilho

Foto da capa

Ponte da Amizade - Palmas,

de autoria de Clovis Cruvinel

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Angélica Ilacqua CRB-8/7057

R249

Redes técnicas e urbanas no centro-norte brasileiro / organizado
por Denis Castilho... [et al]. – Goiânia : Cânone Editorial, 2025.

320 p. ; 22,5 cm.

Demais organizadores: Kelly Bessa, Fernando Oliveira, Dallys Dantas

ISBN 978-65-88321-35-5

1. Brasil, Centro-Oeste 2. Infraestrutura urbana – Centro-Oeste
(Brasil) 3. Rede urbana – Centro-Oeste (Brasil) 4. Planejamento
regional – Brasil I. Castilho, Denis

25-3668

CDD 307.76

Índice para catálogo sistemático:

1. Brasil, Centro-Oeste

Todos os direitos desta edição reservados a Cânone Editorial Ltda

Rua J 2, N. 60, Qd. 3, Lt 18, Setor Jaó

74673-140 – Goiânia-GO – Brasil

Telefone: (62) 3636 9409

www.canoneeditorial.com.br

Impresso no Brasil

Printed in Brazil

Sumário

APRESENTAÇÃO.....	7
PRIMEIRA PARTE: REDES TÉCNICAS	
Capítulo 1 – Redes técnicas e produção do território no centro-norte brasileiro: circulação, logística e seletividade territorial.....	17
<i>Denis Castilho</i>	
Capítulo 2 – Redes de transporte aéreo e escalas de integração territorial em Goiás, Distrito Federal e Tocantins (1930-2020)	45
<i>Bruno Carneiro de Oliveira</i>	
Capítulo 3 – Privatização e financeirização do setor elétrico e o Grupo Equatorial Energia	77
<i>Dallys Dantas</i>	
Capítulo 4 – A recente estruturação das redes de telecomunicações em Goiás e Tocantins sob a ótica das estratégias espaciais das grandes corporações	107
<i>Fernando Fernandes de Oliveira</i>	
Capítulo 5 – Circulação e integração regional: o papel da rodovia GO-164 no Noroeste goiano.....	135
<i>Isabela Lorrane Santos Meira</i>	
Capítulo 6 – Redes técnicas e transformação territorial e urbana em Anápolis (GO)	163
<i>Lucas Kallil de Paula Rodrigues</i>	
SEGUNDA PARTE: REDES URBANAS	
Capítulo 7 – Reflexões sobre as mudanças da rede urbana em Goiás, Tocantins e Distrito Federal.....	187
<i>Kelly Bessa</i>	

Capítulo 8 – A gênese da rede urbana no Oeste goiano	213
<i>Érika Munique de Oliveira</i>	
Capítulo 9 – Diferenciação espacial do segmento de rede urbana no Mato Grosso	233
<i>Reges Sodré</i>	
Capítulo 10 – Sinergias na hierarquia da rede urbana no Oeste baiano	265
<i>Iann Dellano da Silva Santos</i>	
Capítulo 11 – Articulações regionais da rede urbana de Posse na microrregião Vão do Paranã (GO).....	295
<i>Rômulo Hemilton Rocha Marinho</i>	
SOBRE OS AUTORES.....	317

Apresentação

Reconhecidas por suas características de conectividade, interação e fluidez territorial, as redes técnicas e urbanas se compõem de elementos fundamentais para a articulação dos diversos processos integrantes da economia espacial. Ao revelarem as lógicas subjacentes à circulação de bens, mercadorias, insumos, pessoas e informações, essas redes adquirem uma centralidade estratégica para os agentes que as constroem e delas se apropriam para o exercício do poder. Emergem daí não apenas processos espoliativos que interferem na estruturação do espaço e colocam em questão bens estratégicos para a escala do território nacional, mas também formas diferenciadas de acesso a recursos naturais e financeiros e de controle seletivo sobre infraestruturas críticas.

Dos mscates aos modernos sistemas de logística e informação, das antigas povoações às atuais e ressonantes centralidades urbanas, diferentes redes técnicas e urbanas compõem o instigante escopo espacial do que hoje identificamos como centro-norte brasileiro. Como região de contato entre áreas estratégicas do país, essa porção do território nacional merece uma especial atenção da ciência e da gestão pública por constituir-se como espaço formado por importantes corredores de exportação, por apresentar novas fronteiras produtivas, por revelar intensas transformações nas interações urbanas e por cumprir uma função logístico-exportadora à custa de profundas contradições socioambientais.

Com base nessa discussão, este livro traz resultados de pesquisas desenvolvidas ao longo dos últimos três anos (2022-2024), contando com apoio e financiamento do CNPq (chamada CNPQ/MCTI/FNDCT nº 18/2021) e do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGeo) do Instituto de Estudos Socioambientais (IESA) da Universidade Federal de

Goiás (UFG). Além de registrar o nosso agradecimento a essas instituições, reiteramos a sua importância para a pesquisa científica nacional, lembrando que a análise das transformações recentes de diferentes regiões do país é condição substancial para a construção de efetivos projetos e políticas de desenvolvimento com base na soberania territorial. A realização das pesquisas, além de revelar o universo temático e analítico de distintas redes técnicas, evidenciou também a intrínseca relação entre elas e a rede urbana, consubstanciando suas conexões, seus processos de integração e suas sintomáticas transformações no centro-norte brasileiro.

Essa região, que compreende estados do Centro-Oeste (Goiás e Mato Grosso), Norte (Tocantins e Pará) e do Nordeste (Maranhão, além do Oeste baiano e do Sudoeste do Piauí), caracteriza-se, do ponto de vista territorial, por interações socioespaciais interurbanas e por dinamismos econômicos sustentados pela produção e pelo controle estratégico de infraestruturas de transportes aéreo, rodoviário e ferroviário, de telecomunicações, de eletricidade e de um conjunto de tramas e sinergias advindas de mudanças estruturais no segmento de rede urbana.

O conteúdo deste livro está estruturado em duas partes. A primeira aborda a relação entre as redes técnicas e a produção do território, além do modo como a disposição dessas redes no centro-norte brasileiro conforma uma região estratégica para o território nacional. Seus seis capítulos analisam processos de apropriação do setor elétrico, formação e função do transporte rodoviário e aéreo, estratégias corporativas das empresas de telecomunicações, bem como transformações no âmbito das redes técnicas em diferentes porções da região. A segunda parte analisa, em seus cinco capítulos, a rede urbana em diferentes escalas, com foco nas alterações das centralidades em Goiás, Mato Grosso, Tocantins, Distrito Federal e Oeste baiano.

No capítulo 1, “Redes técnicas e produção do território no centro-norte brasileiro: circulação, logística e seletividade territorial”, Denis Castilho analisa a relação intrínseca entre as redes técnicas e a produção do território, enfatizando o modo como o centro-norte brasileiro vem se consolidando como área *core*-estratégica de importância vital para o território nacional. Primeiro, pela expansão de novos corredores de exportação e pela implantação de infraestruturas de comunicação e de eletricidade (a região é a mais nova fronteira hidrelétrica do país); segundo,

pela abrangência de diferentes fronteiras de produção agrícola com forte participação do capital estrangeiro; e, terceiro, por fazer a ligação entre as porções do Cerrado e da Amazônia com as áreas dotadas de maior densidade populacional e técnica do país. A região também vem se constituindo como lócus privilegiado de atuação de grupos corporativos e palco de uma escalada de expansão e de exploração cada vez mais predatória, evidenciando também o caráter deveras sensível da região.

No capítulo 2, “Redes de transporte aéreo e escalas de integração territorial em Goiás, Distrito Federal e Tocantins (1930-2020)”, Bruno Carneiro de Oliveira examina a rede de transporte aéreo no centro-norte do Brasil, destacando sua importância para a conectividade e o desenvolvimento econômico regional. A partir da exposição de aspectos geográficos, estruturais e operacionais da malha aérea, evidencia os padrões de fluxo e os principais polos de conexão, indicando a infraestrutura aeroportuária como fundamental para a integração de áreas remotas. Aponta, no entanto, os desafios recorrentes como a concentração de voos e a necessidade de investimentos para a ampliação da capilaridade da rede, uma vez que só o fortalecimento das conexões regionais pode impulsionar o crescimento econômico e social da região e promover mais dinamismo no setor aéreo.

No capítulo 3, “Privatização e financeirização do setor elétrico e o Grupo Equatorial Energia”, Dallys Dantas analisa a estruturação corporativa e as estratégias de difusão e gestão da Equatorial, demonstrando a estreita relação que, desde sua criação, o grupo mantém com o mercado financeiro. Na argumentação do autor, a privatização das companhias de eletricidade, enquanto concessionárias de serviço público, favorece a financeirização na medida em que proporciona a captura de vultosos volumes de receita e lucros decorrentes de fatores como operação monopolista, garantias regulatórias, exploração do trabalho e ineficiência do serviço prestado. Representa, portanto, um controle privado-financeirizado das redes de energia elétrica capaz de implicar a extração do valor em favor da finança.

No capítulo 4, “A recente estruturação das redes de telecomunicações em Goiás e Tocantins sob a ótica das estratégias espaciais das grandes corporações”, Fernando Fernandes de Oliveira investiga a atuação e as táticas corporativas das empresas de telecomunicações operantes em Goiás e Tocantins desde a privatização do Sistema Telebrás (STB), em 1997, até os dias atuais. Os resultados apresentados evidenciam características

e lacunas dos esforços que visam conferir maior abrangência às infraestruturas dos mais valorados serviços de varejo em telecomunicação. Tais práticas se situam entre as estratégias de ordenamento territorial das corporações privadas e as diretrizes estabelecidas pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

No capítulo 5, “Circulação e integração regional: o papel da rodovia estadual GO-164 no Noroeste goiano”, Isabela Lorrane Santos Meira destaca a importância da rodovia GO-164 na estruturação dessa mesorregião goiana e do seu papel histórico e logístico para a pecuária de corte. Desde a sua abertura, essa rodovia impulsionou transformações socioespaciais que fomentaram o aumento da urbanização, o escoamento da produção agropecuária e a integração da região ao mercado nacional. A autora defende que a apropriação da GO-164 por grupos corporativos ligados à pecuária evidencia sua função estratégica no controle e na organização do território, uma vez que a rodovia atua como vetor de integração e como instrumento de domínio. Assim, a transição das boiadas para os caminhões de gado reflete um processo de modernização pautado na técnica e em uma fluidez seletiva, conectando os grandes agentes do setor às principais centralidades estaduais e aos polos globais do comércio de carne bovina.

No capítulo 6, “Redes técnicas e transformação territorial e urbana em Anápolis (GO)”, Lucas Kallil de Paula Rodrigues reflete sobre o papel das redes técnicas no processo de formação e transformação territorial de Anápolis (GO), destacando a conexão de tais objetos técnicos (notadamente, as redes de transporte e telecomunicações) com a centralidade e as funcionalidades adquiridas pela cidade ao longo do tempo. Nessa perspectiva, o autor identifica o papel essencial dessas redes na constituição da proeminência regional e da logística, em uma simbiose dialética com as duas metrópoles (Goiânia e Brasília), em uma área de grande contingente populacional e com funções estratégicas de gestão do território. Constata, ainda, o imbricamento das redes técnicas e urbanas, as dinâmicas temporais e espaciais que se transformaram ao longo do tempo, ao mesmo tempo em que avalia os usos, a funcionalidade das redes e as interações espaciais em escala regional.

Na segunda parte do livro, o capítulo 7, “Reflexões sobre as mudanças da rede urbana em Goiás, Tocantins e Distrito Federal”, de Kelly Bessa, analisa as modificações no arranjo espacial da rede urbana nesses terri-

tórios do centro-norte brasileiro, identificando as dinâmicas capazes de alterar os padrões espaciais da rede urbana, sobretudo pela diferenciação dos principais centros e dos seus fluxos, com distintas integrações internas e externas. Este estudo evidencia as dinâmicas capazes de identificar alterações reveladoras de processos políticos, econômicos e socioculturais que expressam as mudanças no arranjo territorial e na formação socioespacial. Em consequência dessas dinâmicas, reestrutura-se a rede urbana, marcada pela inegável relação com o movimento contínuo de cada contexto espaço-temporal.

No capítulo 8, “A gênese da rede urbana no Oeste goiano”, Érika Munique de Oliveira examina o processo de formação dos primeiros núcleos urbanos na região durante o século XVIII, com ênfase nas interações consolidadas nesse período. O estudo evidencia o papel da atividade mineradora e das vias de circulação na consolidação dessas relações. Vila Boa (atual Cidade de Goiás), situada às margens do Rio Vermelho e principal núcleo do garimpo na época, emergiu como localidade central da província, exercendo influência sobre Pilões (atual Iporá), São José de Mossâmedes (atual Mossâmedes) e Anicuns. A mineração foi, portanto, um fator determinante na localização dos núcleos urbanos e na estruturação da rede urbana na região.

No capítulo 9, “Diferenciação espacial do segmento de rede urbana do Mato Grosso”, Reges Sodré observa como as cidades mato-grossenses foram submetidas, de modo intenso e rápido, a distintos processos de evolução e diferenciação, a partir do avanço da fronteira no contexto do agronegócio globalizado. Para o autor, o segmento de rede urbana estadual passou a ser a expressão das contradições e a oportunidade de realização do agronegócio, num movimento de des-articulação regional. O lócus de gestão regional da fronteira agrícola se formou na metropolização do aglomerado Cuiabá-Várzea Grande. E daí a ascensão de cidades médias e do agronegócio concretizou a oferta de consumo produtivo e consuntivo no interior do estado e a malha do controle político dos trabalhadores. Na base da rede, um conjunto de pequenas cidades são desarticuladas dos fluxos regionais e globais do agronegócio, agudizando a contradição do campo rico e da cidade pobre.

No capítulo 10, “Sinergias na hierarquia de rede urbana no Oeste baiano”, Iann Dellano da Silva Santos estabelece um paralelo entre a hie-

rarquia urbana e as relações entre centros urbanos, derivadas de uma complementaridade ou de uma competitividade entre tais centros. O autor argumenta que, mesmo movidas por imperativos de mercado, não se trata de relações dicotômicas entre complementaridade e competitividade, mas de sinergias entre ambas. Tais sinergias culminam na relativa instabilidade da hierarquia urbana e na expressão da simultânea concentração e dispersão urbano-regional da própria rede urbana, que imprime, inclusive, a desigualdade socioespacial na região do Oeste baiano no primeiro quarto do século XXI.

No capítulo 11, “Articulações regionais da rede urbana e a centralidade de Posse no Vão do Paranã (GO)”, Rômulo Hemilton Rocha Marinho analisa o segmento da rede urbana e as articulações regionais na região do Vão do Paranã, destacando a centralidade de Posse. Partindo da premissa de que a rede urbana molda as dinâmicas regionais sob a lógica da globalização e do uso corporativo do território, o autor demonstra como Posse se torna o centro articulador de cadeias produtivas e concentrador de atividades terciárias na região, mesmo enfrentando desigualdades socioespaciais refletidas em baixos índices de desenvolvimento humano. Assim, sustenta que a formação do tecido urbano de Posse, impulsionada por processos especulativos e pela segregação social, evidencia contradições sistêmicas caracterizadas por uma rede urbana dendrítica que reflete históricas disputas fundiárias. O autor conclui que o enfrentamento dessa lógica passa pela ampliação das redes de circulação e comunicação e pelo fortalecimento da agricultura familiar, das políticas de distribuição de renda e de inclusão social.

Ao longo deste livro, desenvolvem-se, portanto, reflexões teóricas e análises empiricamente fundamentadas a respeito das redes técnicas e urbanas, cuja produção e apropriação terminam por influenciar os usos, o sistema de controle e as formas de acesso aos recursos e ativos públicos. Os transportes, as infraestruturas, a energia elétrica, as telecomunicações e os segmentos de rede urbana, por conseguinte, merecem atenção porque podem revelar processos espoliativos em níveis avançados que interferem na estruturação do território e colocam em questão os recursos e os bens estratégicos não apenas ao centro-norte do Brasil, mas ao país como um todo. Logo, se desnaturalizadas e compreendidas como instrumentos de poder, essas redes refletem as ações, os interesses e as estratégias dos

agentes envolvidos na produção do território nacional. Compreender e evidenciar esses fatores e processos são objetivos que perpassam todos os capítulos. Diante disso, esta publicação se propõe a contribuir com as agendas de pesquisas e com os debates relacionados às atuais dinâmicas territoriais no Brasil por meio de uma análise renovada sobre a relação entre redes técnicas, redes urbanas e produção do território. Também visa, desse modo, integrar conceitos, ampliar os estudos sobre redes geográficas e vislumbrar desafios concretos no que tange ao desenvolvimento regional e territorial do país.

OS ORGANIZADORES

Primeira parte

Redes técnicas

♦ Capítulo 1 ♦

Redes técnicas e produção do território no centro-norte brasileiro: circulação, logística e seletividade territorial

Denis Castilho

A conformação de um polígono primário-exportador no centro-norte brasileiro evidencia a relação intrínseca entre redes técnicas e produção do território, bem como o modo como essa região vem se consolidando como área *core*-estratégica de importância vital (ao mesmo tempo sensível) para o território nacional. A análise dessa região é especialmente necessária por quatro motivos principais:

1. por englobar a expansão de importantes redes técnicas viabilizadoras do processo de internacionalização da região – notadamente os novos corredores de exportação e a conformação de uma fluidez seletiva – e de uma circulação arregimentada pelo mercado global de *commodities*;
2. por abranger áreas consolidadas bem como extensas fronteiras de produção agrícola em franca expansão com forte participação do capital financeiro;
3. por ser uma extensa área com posição estratégica no território nacional ao se constituir como elo de ligação entre porções do Cerrado e da Amazônia com as áreas dotadas de maior densidade populacional e técnica do país;

4. por se constituir em um lócus privilegiado de atuação de grupos corporativos e palco de uma escalada de expansão e de exploração cada vez mais predatória – acompanhadas de conflitos e assassinatos no campo sem precedentes na história, o que evidencia, também, um caráter deveras complexo (por isso, sensível) da região.

A análise desses elementos é empreendida neste capítulo com base na premissa de que as redes técnicas estão na base do processo de produção do espaço, havendo entre elas e o território, portanto, uma relação intrínseca. Examiná-las requer uma atenção especial aos conteúdos técnico-produtivos e, sobretudo, ao modo como são tramadas pelas ações políticas. Deve-se atentar também à forma como sua apropriação influencia os seus usos e um conjunto de estratégias cada vez mais sofisticadas e voltadas para o exercício do poder.

Neste capítulo se avalia também a relação entre redes técnicas, circulação e conformação de um polígono primário-exportador no centro-norte brasileiro, com destaque para os importantes eixos de circulação e o modo como estes têm influenciado a expansão de novas áreas produtivas. Por último, destacam-se as contradições desse processo no sentido de evidenciar que a composição de uma região estratégica, angariada por um modelo profundamente espoliativo e refém do mercado global de *commodities*, também é reveladora da sua própria vulnerabilidade, visto que é marcada por intensos conflitos, por um padrão concentrador da posse da terra, por uma seletividade em vários níveis – é o caso da fluidez e dos usos exclusivos – e por uma estrutura territorial profundamente desigual.

A relação intrínseca entre redes técnicas e produção do território

É difícil imaginar a produção do território (ou dos territórios) sem as redes. Seja no campo político-ideológico ou no campo técnico-produtivo, a relação entre redes e territórios é intrínseca. Isso ocorre porque as relações sociais de produção demandam a existência de um conjunto de tramas, linhas e pontos que, estando funcionalmente articulados por ações políticas e diferentes formas de usos, configuram uma importante geografia dos lugares e, por derivação, do mundo. Em outras palavras: a produção do território não pode prescindir das redes por sua material-

dade técnica, por seus arranjos estratégicos, por suas tramas imateriais e, especialmente, por seu conteúdo político.

Não é à toa que Capel (2011) identifica as redes técnicas como elementos configuradores da geografia dos territórios, dos lugares e dos centros urbanos. É como se fossem próteses do território, como muito bem sublinha Santos (1996) quando ressalta as redes como os mais eficazes transmissores do processo de globalização a que assistimos. Assim como esse autor, não é trivial afirmar que a globalização em si é uma abstração. O que potencializa esse processo, tornando-o efetivamente possível, são os lugares interconectados em múltiplas escalas. Ou seja, os lugares, em redes, é que possibilitam a globalização. Em meio à simbiose dialética (e escalar) entre o local e o global, esse eminente geógrafo brasileiro destaca as redes como meios fundamentais para uma criação paralela e eficaz da ordem e da desordem no território.

A despeito de todo avanço na compreensão das múltiplas dimensões escalares do Poder (ou dos poderes) à luz de diferentes perspectivas do conhecimento científico, especialmente da Geografia, o território não deixou de ser um recurso teórico que remete à determinada porção de um país ou a um território nacional. Raffestin (1993, p.17) esboça a concepção do território chamando a atenção para os “múltiplos poderes que se manifestam nas estratégias regionais ou locais”. Desse modo, na escala de uma porção regional ou na de um país, o território é “um espaço onde se projetou trabalho, seja energia e informação que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder” (Raffestin, 1993, p.144). A apropriação de um espaço por um determinado ator, do ponto de vista concreto ou abstrato, viabiliza a territorialização do espaço, conclui o autor. Raffestin menciona Lefebvre (1978) ao observar que a territorialização, nessa perspectiva, é um processo que vai sendo transformado “pelas redes, circuitos e fluxos que aí se instalam, a exemplo das rodovias, canais, estradas de ferro, circuitos comerciais e bancários, auto-estradas e rotas aéreas” (Raffestin, 1993, p. 143).

As redes se enquadram em duas grandes matrizes, conforme pontua Santos (1996): uma que diz respeito às infraestruturas que permitem o transporte de matéria, de energia ou de informação, e a outra que compreende a dimensão social e política das redes. Nesse viés, elas ocupam papéis centrais em uma análise territorial por revelarem tanto o sentido

técnico como o sentido político dos processos e das ações. É por isso que elas se constituem como instrumentos valiosos para a compreensão da dinâmica territorial, conforme também defende Dias (1995) ao destacar a conectividade como um importante atributo das redes. Na medida em que a comunicação vai se descolando da circulação (bastando lembrar que o advento do telégrafo e, depois, do telefone foi dispensando progressivamente a figura do mensageiro), os signos do poder ligado à comunicação vão se deslocando para o que é invisível, como bem observa Raffestin (1993). Esse autor ainda acrescenta que, quer se trate de circulação ou de comunicação, os grupos sociais sempre são confrontados com uma mesma coisa: as redes.

Embora tenha recebido críticas por conceber o espaço como anterior ao território – como se fosse um mero substrato físico ou receptáculo de acontecimentos, como observa Souza (1995), é importante ressaltar a distinção que Raffestin (1993) atribui entre as diferentes formas e escalas do poder, o que acaba por influenciar as escalas de produção dos territórios. A escala de um país, por exemplo, tem o Estado ou uma quantidade de corporações como arrematadores de um poder unidimensional. Mas há, também, observa o autor, uma multidimensionalidade do poder evidenciada por diferentes formas de combinação dos componentes energético e informacional que também incorrem na produção de uma multiplicidade de territórios.

Ao considerar a relação como lugar de poder, Raffestin entende que o poder “está ligado muito intimamente à manipulação dos fluxos que atravessam e desligam uma relação, a saber, a energia e a informação”. E complementa: “isso quer dizer formação, acumulação, combinação e circulação da energia e da informação implicadas pela existência de um campo relacional, qualquer que seja” (Raffestin, 1993, p. 54). Não havendo informação pura ou energia pura, a combinação das duas se constitui como uma precípua estratégia de poder.

Energia e informação também estão presentes até mesmo nas trocas verbais, como pondera Raffestin. Mesmo assim é necessário considerar que, na escala de um município, de uma região ou de um território nacional, as tramas políticas, ao envolverem os usos e as formas de controle da energia e da informação, tangenciam questões substanciais relativas à soberania. Qualquer comunidade, povo ou Estado que não tenha

controle de sua infraestrutura energética e de seus sistemas de informação tem a sua soberania profundamente ameaçada. É por isso que, no caso do Brasil, as consequências da entrega do setor elétrico ao mercado financeiro, cujo ápice foi a privatização da Eletrobrás, expõem uma política que amplia a vulnerabilidade econômica brasileira, bem como a sua condição de dependência e atraso (Castilho, 2023).

A entrega de setores estratégicos como esse, assim como o das telecomunicações (Oliveira; Bessa, 2024), tem sido acompanhada *pari passu* por processos de oligopolização, como observa Palazuelos (2019), o que acarreta sérias consequências à diversificação do setor energético, lesiona o interesse público e coloca o país à mercê da racionalidade corporativa. Tudo isso configura, conforme reiterado em um trabalho anterior (Castilho, 2023), uma geografia do atraso porque reforça a condição periférica e a vulnerabilidade socioeconômica, ambiental e territorial do Brasil. Cabe lembrar que, além do encarecimento da eletricidade para os consumidores em geral, o formato de privatização da maior empresa de energia elétrica da América Latina também traz como implicações: a pressão inflacionária; a redução do papel do Estado em políticas setoriais; o aumento da concentração de renda; a desestruturação do setor elétrico; a ampliação de infraestruturas onerosas e poluentes (a exemplo das termelétricas); o domínio financeiro na gestão de ativos públicos e a espoliação de patrimônio público.

É por isso que o estudo cuidadoso das redes técnicas é imprescindível quando se pretende compreender a produção do território. Seja na escala regional, novamente, ou na de um país, cabe considerar as questões relacionadas a elementos técnico-produtivos, ao modo como foram produzidas e às formas de controle, as quais influenciam diretamente os seus usos. É fundamental contextualizar e questionar, por exemplo, por quem, a que fim e em benefício de quem estas são planejadas e produzidas. Ainda, na seara territorial, é necessário entender o modo como influenciam a organização (ou o arranjo espacial) de uma determinada região ou país e como essa organização tangencia os usos, o sistema de controle e a seletividade territorial.

Mesmo quando se refere a um recorte espacial, como no caso de uma região, o destaque dado à relação intrínseca entre redes técnicas e produção do território corresponde à imprescindibilidade de evidenciar

a dimensão política, os usos, o controle, a configuração espacial e as relações que promovem a combinação variável de insumos e infraestruturas que estão na base da produção de uma região como o centro-norte brasileiro. Para esse recorte e considerando o atual movimento de expansão de áreas produtivas e de infraestruturas logísticas, estamos considerando os estados de Goiás, Mato Grosso, do Tocantins, Pará, Maranhão, além do Oeste baiano e do Sudoeste do Piauí (Figura 1). Por se tratar de um recorte analítico, independente de ser fruto de uma divisão oficial ou governamental, é inteiramente possível e necessário, enfim, conceber essa porção do Brasil à luz da análise territorial, especialmente por evidenciar os usos, os conteúdos políticos, as interações espaciais, as formas de controle e os atributos do poder.

Redes técnicas e a conformação de um polígono primário-exportador

A disposição de redes técnicas no centro-norte brasileiro e a posição dessa região no território nacional evidenciam um conjunto de elementos que preconizam o seu caráter estratégico. O primeiro diz respeito à disposição e à ampliação de infraestruturas de circulação, dentre as quais se destacam importantes corredores de transporte e novas rotas de exportação. Somam-se a esses eixos a ampliação de infraestruturas de geração e de transmissão de energia elétrica (a região é a mais nova fronteira hidrelétrica do país), as redes de telecomunicações e os processos de digitalização do território. O segundo corresponde ao fato de o centro-norte brasileiro abranger extensas áreas consolidadas de produção agropecuária – além de sintomáticas fronteiras produtivas com forte participação do capital financeiro e estrangeiro, com destaque para o Matopiba¹ e o Norte do Mato Grosso.

Ao passo que a densidade técnica vai aumentando em diferentes frentes na região, seguindo especialmente os eixos rodoviários consolidados, aumenta-se também o número de centros de gestão do território, evidenciando transformações importantes no que tange ao segmento de rede urbana em diferentes escalas. Quando se considera a junção dos ele-

1. Matopiba corresponde ao estado do Tocantins e a uma área que se estende por partes do Maranhão, da Bahia e do Piauí.

mentos técnico-políticos a fatores físico-naturais – como a disposição das áreas de transição e dos principais rios, notadamente a bacia hidrográfica Araguaia–Tocantins, somada à conformação das principais frentes e direções em que se dão o avanço das infraestruturas de redes técnicas, conforme mostra a Figura 1, o centro-norte brasileiro se mostra como um importante elo de ligação que coloca em contato a Amazônia brasileira com as porções mais densamente ocupadas do país, com destaque para a região concentrada e para uma importante parcela do Nordeste brasileiro, sendo este o terceiro elemento que reforça a importância estratégica dessa região para o território nacional.

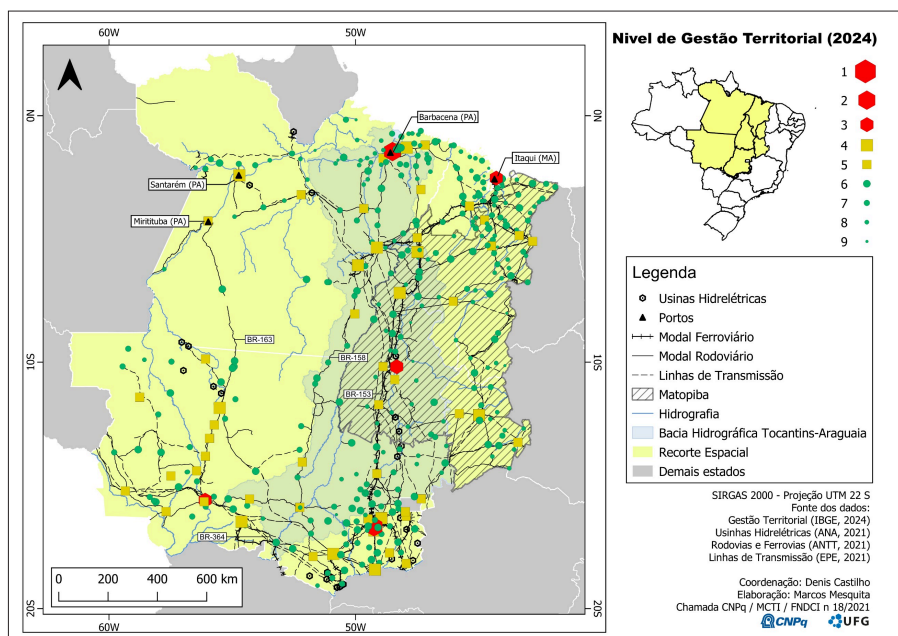


Figura 1 - Redes técnicas, infraestrutura logística e centros de gestão do território no centro-norte brasileiro.

Se não fossem as transformações nas formas produtivas viabilizadas pelas ações políticas e pela proeminência das redes técnicas, o centro-norte brasileiro, também denominado meio-norte do país, poderia se confundir com o desenho e com os limites da bacia hidrográfica Araguaia-Tocantins. Isso em razão da notoriedade de seus dois principais afluentes,

somada às diferentes formas de ocupação ao longo dos séculos, do papel catalisador (e, ao mesmo tempo, limitador) desses cursos d'água (também importantes vias ou rotas comerciais por longos períodos) e do modo como acabaram influenciando as direções em que determinados caminhos foram sendo edificadas. Conforme mostra a Figura 1, impressiona o valor estratégico que essa bacia ocupa diante do território nacional por estabelecer a ligação entre a Amazônia, importantes porções do Cerrado e o restante do país, além do modo como a construção de redes técnicas tem sido influenciada pela posição desses rios, especialmente no Tocantins, onde o desenho das rodovias e a disposição da rede urbana guardam uma relação singular com o traçado do rio homônimo ao Estado.

Obviamente que a construção de pontes e de outras infraestruturas permite superar ou transpor os limites naturais em diferentes direções. Contudo, essa premissa ganha contornos mais complexos quando nos referimos aos grandes cursos d'água mais ao norte da região, especialmente em áreas de planície que demandam intervenções e obras de grande porte, envolvendo custos elevados e, em muitos casos, impactos ambientais de grandes proporções. Este é o caso, por exemplo, de muitos projetos de hidrelétricas que se têm mostrado incompatíveis, dada a amplitude dos impactos socioambientais em planícies sensíveis. No Norte do Mato Grosso e, especialmente, no estado do Pará, os empreendimentos planejados (caso sejam construídos) poderão desencadear graves distúrbios hidrofísicos e bióticos na região, com interferência direta na planície de inundação, conforme alertam Latrubesse et al. (2017), para quem os impactos cumulativos poderão trazer consequências desastrosas não apenas na Amazônia e em áreas de desembocadura, como também em uma faixa de 1,3 milhão de quilômetros quadrados do Oceano Atlântico.

Essas características, sozinhas, não explicam os perfis de densidade técnica, os fluxos e as trocas entre distintas áreas do centro-norte brasileiro. Entre o Noroeste goiano e o Nordeste do Mato Grosso, por exemplo, mesmo sendo regiões vizinhas, por longos períodos os fluxos econômicos de uma ou de outra foram polarizados por centralidades de seus respectivos estados, havendo trocas rarefeitas entre elas. Em pontos específicos onde foram construídas pontes, como entre Aragarças (GO), Pontal (MT) e Barra do Garças (MT), as sinergias foram se intensificando na medida em que as formas produtivas regionais foram sendo ampliadas. Esse fato,

já bastante sedimentado e difundido mais ao sul, entre o Sudoeste goiano e o Sudeste mato-grossense, sobretudo na área de influência da BR-364, também vai ganhando amplitude na direção norte com o avanço das áreas produtivas e a criação de demanda por fluidez.

Próximo à ponte rodoviária de Cocalinho (MT), na divisa entre Mato Grosso e Goiás, será construída uma ponte da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) para atender demandas de exportação de grãos. Com a edificação de um pátio multimodal no município de Nova Crixás (GO), a conexão ferroviária com a rodovia GO-164 ampliará a oferta logística na região. Somada à conclusão das obras de uma ponte do tipo estaiada² (Figuras 2A e 2B) entre o povoado de Luiz Alves, no município de São Miguel do Araguaia (GO), e o norte do município de Cocalinho (MT), esse processo de ampliação da circulação inter-regional, sem dúvida, ganhará notoriedade. É importante observar que, mesmo com a conclusão das obras dessa ponte, ainda será necessária a construção de uma rodovia entre ela e a BR-158, na altura do município de Ribeirão Cascalheira (MT), uma vez que a estrada atual em leito natural, que segue o traçado da BR-080, encontra-se em condições de difícil tráfego, sendo constantemente agravada em períodos chuvosos.

A viabilidade de construção dessa rodovia tem esbarrado em questões sensíveis, especialmente por envolver unidades de conservação e proteção ambiental, além de seu traçado estar próximo de terras indígenas. A consolidação de uma região voltada à economia do boi e do caminhão do boi no Noroeste goiano, como analisam Barreira (1997) e Meira (2024), por muitos anos registrou pouca relação com o lado mato-grossense, porque suas demandas produtivas e de circulação mantiveram forte vínculo com Goiânia e com as rotas de exportação via portos do Sudeste do país. Na medida em que o mercado global de *commodities* vai criando aderência com as áreas produtivas em franca expansão no Norte e no Nordeste do Mato Grosso, a demanda por fluidez vai arregimentando novas frentes e rearranjando as trocas regionais. O caso dessas regiões goiana e mato-grossense foi mencionado por ser ilustrativo desses rearranjos. Em di-

2. Trata-se de uma estrutura sustentada por torres e cabos. A ponte de Luiz Alves, conforme os dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2022), possui a extensão de 1.031 metros, vão central de 131 metros, dois passeios e quatro mastros de pilares para fixação dos estais com 31 metros de altura. Em função da área de inundação do rio, a obra alcança uma extensão total de 4,1 km.

ferentes pontos nos limites entre Goiás e Mato Grosso e entre este e os estados do Tocantins e do Pará, a franca expansão da fronteira produtiva (incluindo a produção mineral) vai evidenciando a sua peculiar relação com os eixos de circulação, fato que pode ser observado na construção de novas infraestruturas viárias mais ao norte do Rio Araguaia, como a ponte entre Xambioá (TO) e São Geraldo do Araguaia (PA), como mostra a Figura 2C, que possui a extensão de 1,7 km e tem previsão de entrega no segundo semestre de 2025.



Figuras 2A e 2B - Ponte sobre o Rio Araguaia no povoado de Luiz Alves, na BR-080, em São Miguel do Araguaia (GO); 2C) ponte sobre o Rio Araguaia entre São Geraldo do Araguaia (PA) e Xambioá (TO); 2D) construção de nova ponte sobre o Rio Tocantins ao lado da ponte rodoferroviária de Marabá (PA). Fontes: 2A e 2B - Fotografias feitas pelo autor, durante trabalho de campo, em 9 de julho de 2024; 2C - *Diário do Pará* (2024); 2D - *Correio de Carajás* (2025).

A demanda por circulação e por maior eficiência no processo de fluidez vai compondo importantes transformações na região por meio de pavimentações, novas linhas, direções e edificação que atendem setores como o de comunicações, energia e transporte de *commodities*. Em Marabá, por exemplo, também se encontram em construção, como mostra a Figura 2D, duas novas pontes (uma exclusivamente rodoviária e outra ferroviária) próximas à ponte rodoferroviária já existente, inaugurada em 1985. As novas infraestruturas, com extensão de 2,3 km cada uma e

com previsão de entrega para 2027, viabilizarão a ampliação da capacidade de transporte de minério pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), bem como do tráfego rodoviário regional. A mineradora Vale, operadora da ferrovia e responsável por 87,5% das operações de mineração no Pará, em janeiro de 2025 (Minera Brasil, 2025), é a principal interessada na ampliação da capacidade desses trilhos, motivo pelo qual investe e controla a duplicação da ferrovia e a construção de infraestruturas como essa. Segundo Oliveira e Algebaile (2024, p. 320), a circulação, hoje, “realiza-se de forma ampliada, sendo integrada, cada vez mais, pela provisão de novas bases de infraestrutura e logística, seja por meio da recuperação de redes existentes, seja pela constituição de novas redes”.

Em vista dessas transformações emblemáticas no processo de fluidez do centro-norte brasileiro, quando nos voltamos para o arranjo ilustrado na Figura 1, é possível identificar a proeminência de eixos pioneiros, consolidados e em expansão, com indiscutível pioneirismo e função estruturante no sentido sul-norte, além de ser acompanhado por outras redes, correspondentes ao traçado da BR-153. Na porção meridional, onde essa rodovia se encontra com outras vias, cabe destacar a evidente difusão rodoviária e a proeminência de eixos como a BR-060 e a BR-364, importantes corredores consolidados na porção meridional da região. No estado de Mato Grosso, as rodovias BR-163 e BR-158 vão catalisando a expansão da produção de grãos em direção ao arco norte, como é ilustrado na Figura 3.

Os mapas evidenciam o fluxo de veículos pesados em rodovias federais pavimentadas com impressionante destaque para a movimentação de veículos acima de seis eixos no trecho entre Rondonópolis (MT) e o entroncamento com a BR-163, em Diamantino (MT), e até o porto de Miritituba (PA), somando 1.687 km. No município de Sorriso (MT), o fluxo total de veículos em 2024 registrou um Volume Médio Diário anual (VMDa) de 3.559, dos quais 1.043 foram de veículos pesados acima de seis eixos (DNIT, 2024). Trata-se, em sua maioria, de bitrens e rodotrens que transportam até 57 e 74 toneladas, respectivamente. Os rodotrens somam nove eixos e uma combinação entre o cavalo mecânico e dois ou mais semirreboques. Alguns veículos utilizam mais de dois reboques nos tritrens e nos rodotrens. A diferença básica entre o bitrem e o rodotrem diz respeito à utilização de um *dolly* (usado para ligar duas ou mais carretas)

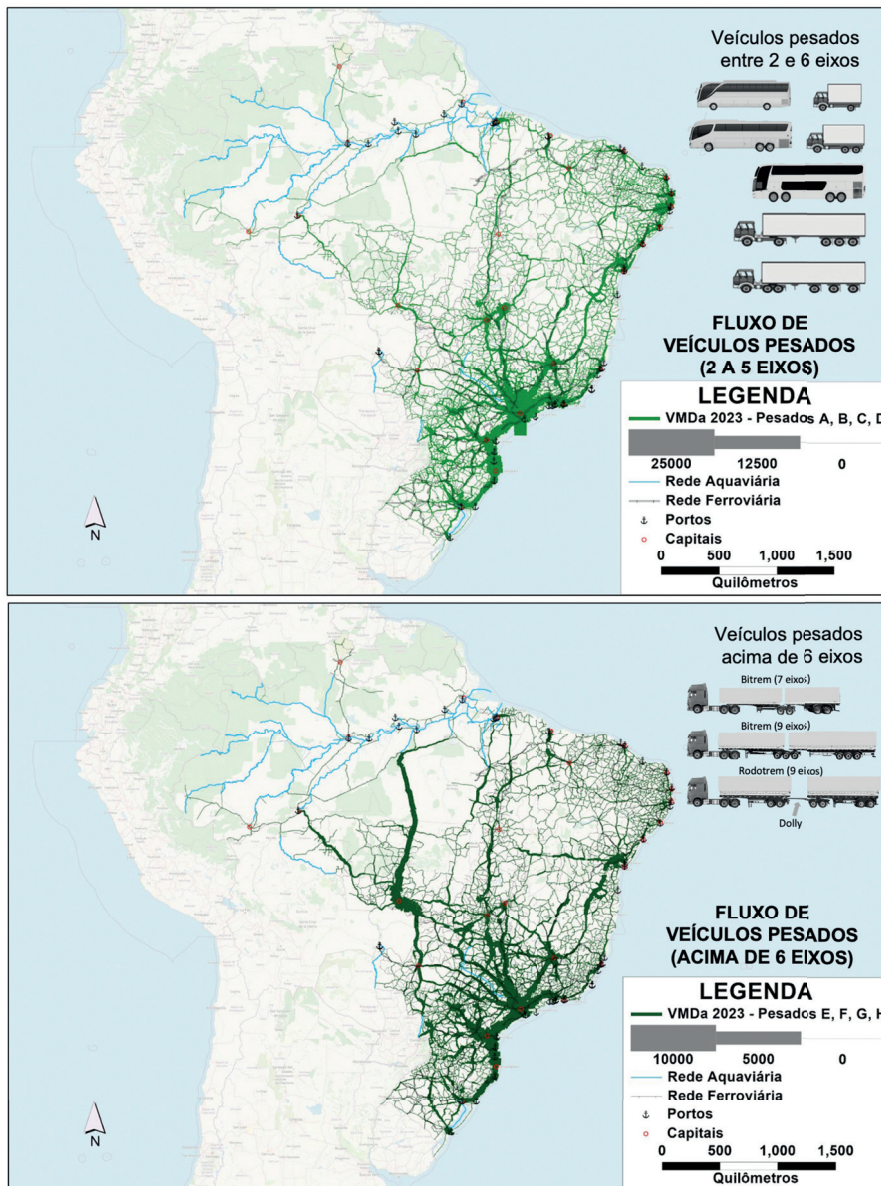


Figura 3 - Fluxo de veículos pesados por categoria em rodovias federais pavimentadas, em 2023. Fonte: DNIT (2023). *VMDa: Volume Médio Diário anual.

no caso do segundo (Figura 3), o que assegura ainda mais capacidade de carga.

A efetiva movimentação de veículos pesados na BR-163 tem relação direta com o contínuo aumento da produção e demanda por circulação de grãos no Mato Grosso. Esse estado deve registrar aumento de 7,7% na produção de grãos ao alcançar 100,4 milhões de toneladas na safra 2024-2025, segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab, 2025), o que representa 30,5% do total nacional, reforçando a liderança do estado na produção de grãos no país. Esse aumento tem sido impulsionado pela produção de soja, que foi 23,3% maior que na safra anterior, somando 48,4 milhões de toneladas. Em outros estados, como em Goiás, a produção na mesma safra deve alcançar 34,5 milhões de toneladas, com aumento de 14,2%. Nos últimos 10 anos, o aumento da produção no Matopiba foi de 92%, saltando para 35 milhões de toneladas atuais.

Quando as estimativas apontam que os quatro estados da região poderão atingir uma produção de 48 milhões de toneladas nos próximos 10 anos, não é difícil imaginar o quanto os eixos rodoviários e ferroviários ganharão notoriedade em face da demanda crescente por circulação. Soma-se a isso a importância logística crescente de portos como o de Itaqui, em São Luís do Maranhão, onde foi construído um terminal específico para a exportação de grãos, e a demanda por prolongamento da Ferrovia Norte-Sul até Barcarena, no Pará. Em maio de 2024, o Porto de Itaqui registrou o maior volume mensal de exportações de soja com a movimentação de 2.151.821 toneladas, superando o recorde mensal anterior de 2.017.627 toneladas, em junho de 2023 (Porto do Itaqui, 2024).

O tráfego de veículos pesados em eixos rodoviários, como da BR-163 e BR-364, já vem demandando a ampliação do sistema portuário nos estados do Norte, a exemplo de Miritituba, Santarém e Barcarena/Vila do Conde, no Pará, além do já mencionado porto de São Luís do Maranhão. A construção de novas ferrovias, como a Ferrogrão entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), e a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), com trecho já em construção entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT) (Figura 4), somada à ampliação da produção de grãos na região também estarão estimulando a movimentação e demanda por ampliação na capacidade desses portos. Além disso, os trilhos com integração a portos no litoral,

como o já mencionado trecho de prolongamento da FNS e a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), também farão com que novas rotas sejam acionadas, favorecendo a ampliação de portos no Maranhão e no Pará e a incorporação de novas rotas como aquelas que darão acesso ao Porto Sul, em construção no município de Ilhéus (BA).

É preciso pontuar também que a construção dessas ferrovias vem sendo acompanhada por estudos e projetos de implantação de um corredor a partir da Fico, desde Lucas do Rio Verde (MT) até o Porto de Chancay, no Peru, abrindo uma nova frente de expansão logística no sentido leste-oeste. A viabilidade de um corredor intermodal bioceânico Brasil-Peru conectando as ferrovias Fico e Fiol visa interligar os estados da Bahia, de Goiás, Mato Grosso, Rondônia e do Acre, com saída para o Oceano Pacífico. Durante a visita de uma delegação de engenheiros ferroviários do governo chinês ao Brasil, em abril de 2025, um representante do governo brasileiro destacou que a carga de grãos e minérios da área central do país terá uma nova rota de exportação em clara expansão do comércio entre a China e o Brasil (Monitor Mercantil, 2025). A estratégia visa otimizar o tempo de trajeto (de 5 a 10 dias para navios), bem como diminuir a dependência à rota que passa pelo Canal do Panamá, denotando uma resposta chinesa diante das provocações do governo estadunidense e de seu interesse em retomar o controle do canal. As ferrovias Fico e Fiol, com investimentos estimados em R\$ 28,7 bilhões por meio do Novo PAC (Monitor Mercantil, 2025), ao serem interligadas à Ferrovia Norte-Sul, beneficiarão, sem dúvida, o escoamento e o comércio de grãos e de minérios com o país asiático.

Ao passo que a produção de grãos no Norte do Mato Grosso aumenta de forma vertiginosa, a demanda por fluidez vai arregimentando em rios como o Tapajós, um importante corredor logístico, como analisa Oliveira Neto (2023). Outro importante eixo da região, marcado especialmente por seu valor histórico, por ter influenciado uma complexa gama de tramas territoriais e por catalisar o sentido da fluidez no que podemos denominar de tradicional meio-norte do país, refere-se ao traçado da BR-153. Entre Itumbiara (GO) e Marabá (PA), são 1.626 km de distância. Ao norte do estado do Tocantins, 50 km separam Araguaína de Wanderlândia, a partir de onde a BR-153 segue em direção à divisa do Tocantins com o Pará, onde a travessia do rio Araguaia, até 2025, é feita por balsa entre as

cidades de Xambioá (TO) e São Geraldo do Araguaia (PA). Conforme destacado anteriormente, a construção de uma ponte de 1,7 km de extensão entre as duas cidades promoverá uma importante ampliação nos fluxos locais e regionais. Dessa localidade à Marabá (PA) são mais de 158 km. O traçado que corresponde ao eixo do que ficou conhecido como Belém-Brasília, contudo, é aquele que segue em direção à Estreito (MA), a partir de Wanderlândia (TO). Se observarmos atentamente a Figura 3, no que se refere a essa via, os trechos proeminentes no fluxo de veículos pesados coincidem com a antiga Belém-Brasília, rodovia aberta em duas frentes sob a coordenação de Bernardo Sayão, o que justifica o pioneirismo dessa via e sua posição catalisadora nessa região.

No município de Araguaína (TO), a contagem de tráfego do DNIT (2024) registrou, entre 2021 a 2023, um VMDa de 2.126 veículos em um único sentido da BR-153. Desse total, 1.208 foram veículos pesados. Em outros trechos da rodovia, nos municípios de Porangatu (GO) e de Gurupi (TO), o fluxo total em um único sentido foi de 2.539 e 2.412 veículos, respectivamente, dos quais 1.360 e 1.518 foram de veículos pesados (DNIT, 2024). É importante mencionar que o tráfego de ônibus de passageiros é bastante significativo nesses trechos. Porangatu e Gurupi, inclusive, municípios com 44.317 e 85.125 habitantes (IBGE, 2022), são importantes centralidades para as operações no eixo, como mostra a pesquisa de Santos (2024) a respeito do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil. Segundo esse autor, a BR-153 possui uma importância notável para o Norte goiano e o Sul tocantinense, uma vez que essas duas cidades dinamizam extensas regiões e concentram um número significativo de ligações interestaduais: 77 em Porangatu e 90 em Gurupi.

Quanto ao tráfego de veículos pesados acima de 6 eixos, os dados da Figura 3 mostram o expressivo destaque da BR-163, evidenciando também a sua posição estratégica na região. Na porção meridional, onde ela se encontra com a BR-364 e onde a BR153 se conecta com a BR-060, a intensidade e, ao mesmo tempo, a difusão dos fluxos são emblemáticas, especialmente pela posição e influência das capitais (Cuiabá, Goiânia e Brasília), além de importantes centros de gestão do território como Rondonópolis (MT), Rio Verde (GO) e Anápolis (GO), como se vê na Figura 1. A presença de centralidades e de

redes técnicas é mais densa e difusa na porção meridional, mas importantes centros e infraestruturas técnicas também acompanham os eixos da BR-153 e da BR-163, formando um arranjo em arco. Se a porção meridional tem essas características e a porção central é marcada pela proeminência de eixos pioneiros e catalisadores da produção regional, a porção setentrional é abalizada pelo vetor logístico, bastando mencionar o papel desempenhado pelos portos e hidrovias. A junção dessas infraestruturas, das principais rodovias pavimentadas e das ferrovias, permite visualizar no centro-norte brasileiro, a conformação de um polígono primário-produtivo e logístico-exportador ou, de forma sucinta, primário-exportador (Figura 4).

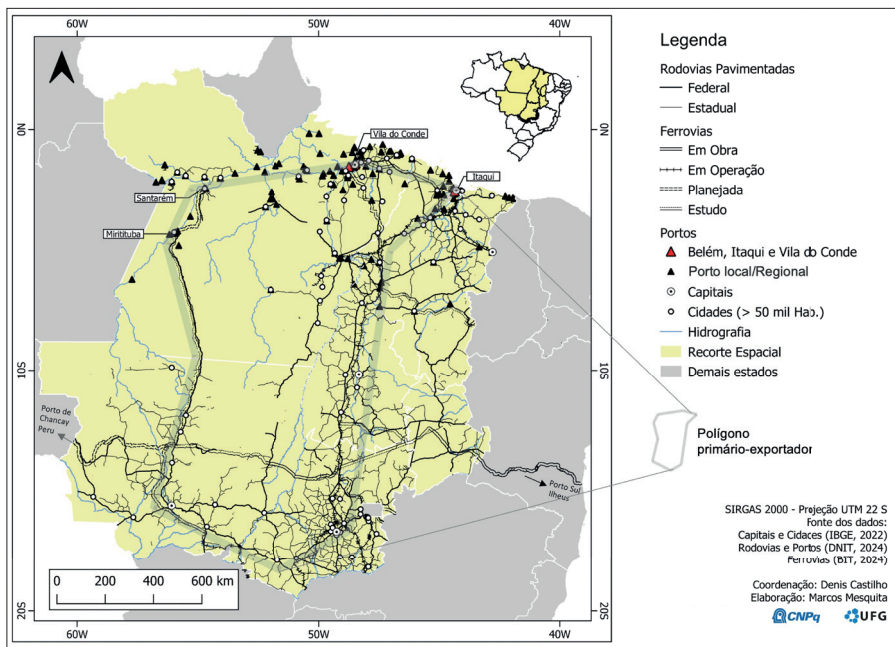


Figura 4 - Sistema logístico do centro-norte: ferrovias, rodovias pavimentadas e portos.

As faixas indicativas do polígono são meramente ilustrativas e não expressam uma estrutura fechada, mesmo porque o sentido dos objetos representados corresponde ao fator logístico do arranjo, notadamente à circulação e às suas conexões internas e externas. Apesar dos problemas

infraestruturais em diferentes eixos, sobretudo na BR-230, mais conhecida como Transamazônica, o aumento dos fluxos e das trocas na porção setentrional da região, somado aos eixos já consolidados e às hidrovias, também contribuem com a conformação desse polígono que, além de ser uma expressão geográfica do perfil primário exportador do Brasil, é um arranjo contraditório, em franca expansão e com características profundamente sensíveis. Basta observar que a violência contra camponeses, trabalhadores rurais, comunidades tradicionais e indígenas é expressiva nas fronteiras produtivas e em extensos trechos, como da BR-158, especialmente no Sudeste do Pará. Além dos conflitos advindos desse processo, também é importante considerar os impactos socioambientais, a maioria deles exacerbada pelas formas anômalas, predatórias, seletivas e espoliativas, como são conduzidas a construção, a operação e o controle de infraestruturas e redes técnicas. Para essa análise, é importante verificar alguns dados mais de perto.

Os conflitos e a seletividade territorial

Pelo modo como as redes técnicas na região têm sido apropriadas pelos usos corporativos e pela insígnia de seletividade territorial – além dos profundos impactos socioambientais que se alastram em diferentes áreas do Cerrado e da Amazônia –, também podemos destacar outro elemento referente ao centro-norte brasileiro: a região é um lócus privilegiado de atuação de grupos corporativos e palco de uma escalada de expansão e de exploração cada vez mais predatória, evidenciando também o seu caráter vulnerável.

Em 2023, foram registrados 2.203 conflitos no campo em todo o país, número recorde desde que o estudo da Comissão Pastoral da Terra (CPT, 2024) começou a ser realizado em 1985. A maior quantidade havia sido registrada em 2020, quando 2.130 casos foram contabilizados. Em 2023, os conflitos envolveram 950 mil pessoas e estiveram relacionados, em sua maioria (78,2%), a disputas pela terra, somando 187 mil famílias atingidas. Também é o maior número da série histórica, conforme mostra Gama (2024). O Norte e o Centro-Oeste do país somaram mil casos de conflitos por terra, o que representa 57% do total nacional.

Desde 2017 há um acirramento da violência no campo marcado, especialmente por tentativas sucessivas de expulsão de comunidades de

seus territórios. O estudo mostra que os maiores causadores dessa violência são fazendeiros, empresários e grileiros, os quais, juntos, responderam por 59,9% de todos os conflitos por terra, em 2023. De acordo com Gama (2024), a resistência a esse processo também vem aumentando, uma vez que foram identificados 119 processos de retomada de territórios. A violência perpetrada por agentes dos governos estaduais saltou de 63 casos, em 2022, para 132, em 2023, com destaque para os estados de Goiás, da Bahia, de Mato Grosso do Sul, do Tocantins, Maranhão e de Rondônia. O relatório da CPT ainda ressalta que essa repressão policial tem sido direcionada principalmente contra assentamentos, comunidades quilombolas e terras indígenas.

A série histórica do mesmo estudo também mostra o agravamento da disputa por terra a partir do mapeamento dos assassinatos no campo, conforme apresentam Sobreira Filho e Sodré (2021). Entre 1985 e 2019, o mesmo polígono que vem se destacando pelo crescimento da produção agrícola e pelo rearranjo logístico-exportador também se apresenta como recorte que abrange os maiores índices de assassinatos, realçando-se o arco do desmatamento ilustrado na Figura 5.

Das 1.815 mortes relacionadas à luta pela terra no Brasil, na série histórica do referido estudo, 929 assassinatos (correspondendo a 51% do total nacional) ocorreram na Amazônia oriental. Se relacionarmos essa imagem com o recorte do centro-norte brasileiro, fica evidenciada a relação direta entre o polígono primário-exportador com a ocorrência de mortes violentas no campo. Isso não é mera coincidência porque revela o padrão de expansão das formas produtivas que tem tomado de assalto áreas vitais do território nacional. E, como se não bastasse o modelo produtivo de energia elétrica que acompanha esse processo e também avança em bacias como na dos rios Tapajós, Xingu e Tocantins – como já foi evidenciado em trabalhos anteriores (Castilho, 2017; 2019a; 2019b) –, outras infraestruturas em operação, em construção ou em planejamento na região (sejam rodovias, ferrovias e eletricidade) também carregam o estigma do controle e da seletividade.

Os insumos basilares para a produção do território e dinamização da vida, dos quais as redes técnicas são indispensáveis, se tornam obviamente cada vez mais essenciais para o desenvolvimento do país. Quando procuramos evidenciar os processos espoliativos em construções de hi-

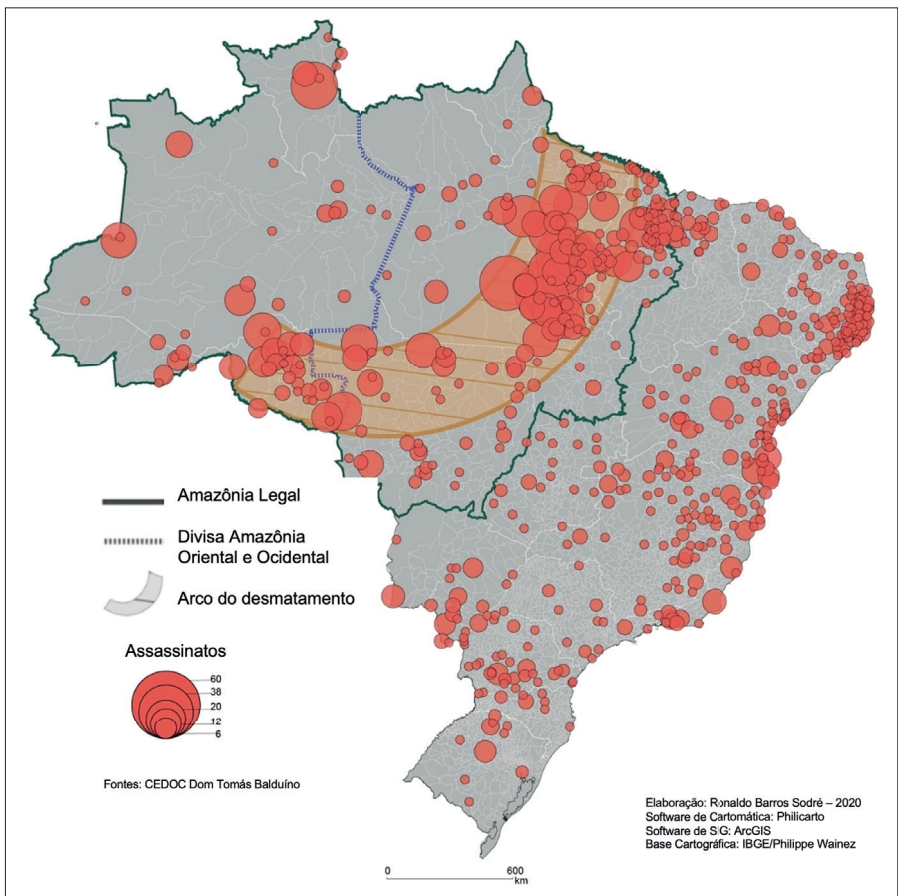


Figura 5 - Assassinatos no campo no Brasil (1985-2019). Fonte: Sobreira Filho e Sodré (2021).

drelétricas, ferrovias, concessões rodoviárias e privatização de setores cruciais de uma nação, como é o caso do setor elétrico, não estamos desferindo críticas às redes em si, até porque, sozinhas, elas não agem. Trata-se de insumos e instrumentos técnicos fundamentais. Contudo, são os usos e as operações que definem suas funcionalidades, como argumentam Santos e Silveira (2008). É premente, pois, analisar o modo como essas infraestruturas são planejadas, construídas e operacionalizadas. Essa é a questão que toca, inclusive, nas bases de desenvolvimento de uma região e de um país.

Ao negar o valor público e social dessas infraestruturas, milhares de famílias estão sendo assassinadas e outras deixadas às margens do proces-

so em nome de um padrão produtivo que, além da produção de pobreza e de mortes, também espolia o patrimônio público, subverte todo o potencial socioambiental que poderia ser utilizado de forma racional e bem conduzido, promove um sistema de pilhagem sem precedentes e ainda reforça a posição do país como exportador de produtos com baixíssimo valor agregado. Esse, portanto, não é um apontamento contra os objetos técnicos, mas uma discussão essencialmente voltada para a política. O avanço das formas produtivas no centro-norte brasileiro, bem como de todo aparato que ele demanda, deveria envolver um efetivo projeto voltado para os interesses e as demandas produtivas e populares em suas diferentes escalas. Isso significa que estamos diante de um debate essencialmente direcionado para o desenvolvimento.

Todavia, na medida em que tudo isso se articula exclusivamente com as demandas do mercado global de *commodities*, como apontam autores como Arroyo (2015) e Castillo (2007), a economia nacional se torna refém de uma fluidez seletiva e de uma estrutura territorial profundamente desigual. Tal processo, sustentado por bases materiais que oferecem as condições técnicas e normativas para essa fluidez, produz o que Arroyo (2006) denomina “porosidade territorial”, que acaba sendo restrita às demandas corporativas. A refuncionalização do sistema ferroviário brasileiro, nos últimos 30 anos, é sintomática desse processo ao viabilizar a exclusividade do uso e a restrição dos ganhos logísticos e financeiros. Além disso, a entrega de infraestruturas ao setor privado, via concessões, tem arregimentado sumtuosos processos espoliativos em redes como as ferrovias. O leilão do Tramo Central da FNS é ilustrativo. Vencido pela Rumo, com oferta de R\$ 2,7 bilhões, apenas 5% desse valor foi pago na ocasião do arremate. O restante será quitado ao longo de 30 anos, conforme consta no contrato. O valor mínimo determinado pelo governo, naquela ocasião (março de 2019), foi de R\$ 1,3 bilhão. Como a oferta vencedora foi acima desse valor, o resultado foi bastante comemorado pelo governo e por comentaristas de economia.

Porém, um estudo realizado pela Valec, em 2008, avaliou o trecho em R\$ 3,8 bilhões. Sendo atualizado pelos 11 anos transcorridos, o valor já estava estipulado em aproximadamente R\$ 6,5 bilhões. Isso significa que a ferrovia valia três vezes mais que o previsto no edital (Benites, 2019). Considerando os R\$ 9,8 bilhões gastos pelo Estado até então na mesma ferrovia, fica evidenciada uma das formas avançadas de favorecimento de

empresas privadas a partir da entrega de ativos públicos. O valor mínimo fixado pelo governo também escancara uma das estratégias de desvalorização do patrimônio público em benefício de empresas privadas.

Casos como esse expõem um sintoma recorrente no Brasil, país onde os grupos econômicos ditam a política, e não o contrário. Não há um projeto político bem delineado do ponto de vista das reais demandas de desenvolvimento que não esbarre nessa pecha que espolia o patrimônio público do país. Fica claro assim que, além de instrumentos do exercício corporativo do poder, redes técnicas como as ferrovias também têm se constituído no Brasil como vetores privilegiados de processos que envolvem o que Harvey (2005) denominou “acumulação por espoliação (ou despossessão)”. Além disso, a apropriação dessas redes também guarda relação estrita com o controle dos principais eixos comerciais, fazendo da posição, como explica Gottmann (1952), um importante recurso de controle do território. Logo, quem controla as redes controla o território.

A apropriação privada de redes técnicas, portanto, também vem atender às demandas de grupos corporativos por maior aceleração dos fluxos necessários à realização da circulação capitalista (Castilho, 2019a). A ofensiva de processos espoliativo-cumulativos, conforme argumentam Dantas e Castilho (2021), escancara o modo como o Estado tem entregando importantes infraestruturas a custos baixos e na oferta de condições financeiras para a apropriação privada. Esse processo também é emblemático na concessão de rodovias, que tem se tornado um grande negócio no Brasil. Somente no quarto trimestre de 2023 a EcoRodovias reportou um lucro líquido recorrente de R\$ 310,1 milhões, representando um aumento de 59,4% em comparação com o mesmo período de 2022 (Calmon, 2024). A própria empresa atribui a alta ao aumento do tráfego de veículos, aos reajustes nas tarifas de pedágio e ao início da cobrança em trechos de rodovias concedidas à EcoRioMinas, EcoNordeste e Ecovias do Araguaia. Esta última possui praças de pedágio em Goiás (BR-153, BR-080 e BR-414) e no Tocantins (BR-153). Como o trecho goiano da BR-153 entre Anápolis e Uruaçu percorre uma região que oferece alternativa de deslocamento (desvios das praças de pedágio), trechos da BR-414 e da BR-080, passando por municípios como Corumbá de Goiás e Cocalzinho de Goiás, também foram incorporados pela concessão.

No Mato Grosso e no Pará, o principal trecho da BR-163, com seus 1.009 km de extensão entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), foi concedido em 2021 à Via Brasil, concessionária da Conasa, empresa sediada em Londrina (PR), que também atua no ramo de saneamento. Em 2023, com o início da cobrança em três praças (duas a partir de fevereiro e uma em junho), o faturamento da empresa com pedágios foi o segundo maior do país, atrás apenas da NovaDutra (Conasa, 2024). Apesar de os primeiros anos de uma concessão exigirem altos investimentos e gerarem despesas financeiras, a companhia registrou R\$ 331,4 milhões de receita bruta em 2023 apenas com a arrecadação de pedágio (ANTT, 2024). As três praças totalizaram, naquele ano, 76.165 eixos equivalentes diários arrecadados.

Além do foco nas rodovias com maior fluxo de veículos, o negócio é lucrativo especialmente pelo modo como o Estado concede esses eixos, em muitos casos pavimentando e duplicando trechos antes de serem entregues – como os casos da BR-060 entre Brasília e Goiânia e da BR-153 entre essa capital e Itumbiara (GO) –, o que contradiz o argumento geralmente utilizado pelos governos quando se referem à escassez de recursos. Nesse processo de entrega do ativo público, o Estado também tem viabilizado “custos muito baixos, fornecendo condições financeiras atrativas e ainda garantindo, por meio de instrumento jurídico, o equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias” (Dantas; Castilho, 2021).

Além da arrecadação via cobrança de pedágio, é comum que as concessionárias continuem recebendo aportes financeiros de recursos públicos, além de alguns casos serem beneficiados por repactuação de contratos e aumento de ganhos. Por ser duplamente lucrativa aos grupos empresariais, a concessão de redes técnicas no centro-norte brasileiro, conforme pontuam Souza (2018) e Castilho (2019a), evidencia um ostensivo processo espoliativo-acumulativo ainda mais perverso que a privatização. Não obstante, casos similares ocorrem tanto no sistema de geração como no de transmissão de energia elétrica, até porque esse insumo ocupa posição central no processo de produção do território.

No caso dos trilhos, a exclusividade do uso é uma característica marcante que assegura o controle logístico dos produtos mais exportados dessa região e também do país. No que tange às concessões rodoviárias, os trechos mais visados são justamente aqueles com maior fluxo, com a

finalidade de ampliar a arrecadação das concessionárias, algo próximo do setor elétrico, que tem a demanda de consumo ampliada e mantém uma composição tarifária que beneficia as geradoras, garantindo-lhes altas taxas de lucratividade (Castilho, 2019a).

A concessão ou privatização de redes técnicas no centro-norte brasileiro guarda uma estratégia específica conforme o escopo e o funcionamento da infraestrutura. A principal fonte de acumulação e de construção do privilégio e da exclusividade é, contudo, correspondente ao sistema de financiamento público, ao sistema de pagamento facilitado por longos prazos e juros baixos, aos contratos que garantem o equilíbrio econômico-financeiro das corporações e à desvalorização do patrimônio público face a *lobbies* e manobras. No chão, a pilhagem das riquezas naturais, as vidas ceifadas, a seletividade dos usos e o direcionamento de fluxos que aumenta a dependência a um modelo primário-exportador. No âmbito institucional, as ações fraudulentas e sonegações bilionárias associadas ao patrimônio público.

Em suma, a conformação de uma fluidez seletiva e de uma circulação sustentada por relações de produção reféns dos ditames do mercado global de *commodities*, portanto, guarda uma relação profunda com uma receita degradante e dramática do ponto de vista socioambiental. Independente do foco analítico, essa realidade territorial não pode ser desconsiderada em qualquer debate que esteja atinente à soberania dos povos e ao amplo desenvolvimento do país.

Considerações finais

A conformação de redes técnicas no centro-norte brasileiro e a formação de um polígono sustentado por uma economia primário-exportadora evidenciam o modo como essas redes têm sido vetores de processos espoliativos, além de reforçarem a insígnia de país exportador de produtos com baixíssimo valor agregado e alto impacto ambiental. Os exemplos aqui analisados, os dados e os mapas apresentados mostram que os processos espoliativos se radicalizaram nessa região nas últimas décadas.

Tanto as ferrovias em operação e em construção quanto as rodovias federais, especialmente a BR-153, BR-060, BR-364, BR-163, BR-158 e BR-230 – além das hidrovias e dos portos ao norte –, formam eixos estruturan-

tes do polígono que sustenta o processo de internacionalização do centro-norte brasileiro angariado na posição dependente que o país ocupa diante da geoeconomia mundial. A restrição dos usos, a seletividade territorial e o controle de importantes infraestruturas, também são reveladores de uma soberania frágil, uma vez que todo conjunto de infraestruturas, corredores de circulação e estratégias que dão sustentação à exportação de *commodities* apenas reforça a insígnia de uma economia vulnerável.

Em paralelo com os argumentos de Raffestin (1993), os processos em plena expansão no centro-norte brasileiro também evidenciam uma disputa pelo controle das redes e dos fluxos, no sentido de assegurar a manutenção e a expansão de uma economia primário-exportadora, a mesma que mantém as estruturas do poder baseadas em disputas fundiárias e sistemas infraestruturais que se retroalimentam do atraso.

A relação entre as redes técnicas e a produção do território no centro-norte brasileiro expõem, portanto, os quatro sentidos principais dessas redes já sublinhados em um trabalho anterior: (1) as redes técnicas conectam lugares e estruturam territórios; (2) elas são reveladoras de movimentos, ações políticas e um conjunto de tramas vinculadas à elite do atraso; (3) são vetores de processos espoliativos; e (4) são objetos implícitos e explícitos de controle, de cerceamento e de segregação (Castilho, 2024). Atinente aos sentidos 2 e 4, os pontos levantados neste estudo, precípuos marcadores espaço-temporais, também evidenciam que as redes técnicas são instrumentos de reprodução da seletividade territorial e do aprofundamento de uma estrutura territorial marcadamente desigual.

O ponto de atenção aqui suscitado, no que tange à desigualdade, não se opera somente nos usos das redes técnicas por determinados grupos e agentes econômicos, mas também a partir das contradições produzidas que culminam em conflitos por terra, água e demais recursos naturais essenciais às comunidades em geral, populações ribeirinhas, camponeses e povos indígenas. Dessa maneira, é importante considerar, na análise feita sobre o uso das redes técnicas, as diversas tramas que desembocam em antagonismos sociais, políticos e econômicos.

Se não há era sem área e nem período sem espaço, conforme pontua Grataloup (2010), é fundamental seguir estudando o modo como as diferentes temporalidades coexistem nessa e em outras regiões, sempre questionando o sentido político e social das redes técnicas e compreendendo

dendo como estas foram planejadas/produzidas e em benefício de quem. É necessário, pois, interpelar as contradições escancaradas, sempre procurando mostrar e explicar as causas daquilo que vai sendo cerceado pela seletividade e pelo modo como arrebatam a vida e os territórios.

Referências

ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Demonstração financeira anual 2023*, 14 ago. 2024. Disponível em: <<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/via-brasil/relatorios-financeiros/df-4tri2023-via-brasil163.pdf/view>>. Acesso em: 14 abr. 2025.

ARROYO, M. A vulnerabilidade dos territórios nacionais latino-americanos: o papel das finanças. In: LEMOS, M. I. G. de; SILVEIRA, M. L.; ARROYO, M. (Orgs.). *Questões territoriais na América Latina*. Buenos Aires: Clacso; São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006. p. 177-190.

ARROYO, M.. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M; CRUZ, R. de C. A. da. *Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: Annablume, 2015. p. 37-50.

BARREIRA, C. C. M. A. *Região da Estrada do Boi: uso e abusos da natureza*. Goiânia: Ed. UFG, 1997.

BENITES, A. Ferrovia Norte-Sul vale três vezes mais que previsto em edital, aponta estudo. *El País*, 28 mar. 2019.

CALMON, E. Lucro da EcoRodovias soma R\$ 310,1 milhões no 4º tri. 2023. *Estadão*, 14 mar. 2024. Disponível em: <<https://estadaori.estadao.com.br/2024/03/14/lucro-da-ecorodovias-soma-r-3101-milhoes-no-4otri2023>>. Acesso em: 2 abr. 2025.

CAPEL, H. *Los ferro-carriles en la ciudad: redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Barcelona: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.

CASTILLO, R. Agronegócio e logística em áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. *Revista da ANPEGE*, v. 3, n. 3, 2007. Disponível em: <<https://ojs.ufgd.edu.br/anpege/article/view/6604>>. Acesso em: 15 mar. 2025.

CASTILHO, D. Privatização da Eletrobrás: crise planejada e a condição do atraso. *Revista da ANPEGE*, v. 18, n. 36, 2023. Disponível em: <<https://doi.org/10.5418/ra2022.v18i36.16258>>. Acesso em: 20 mar. 2025.

CASTILHO, D. Por que estudar as redes técnicas? *Revista GeoUERJ*, v. 46, 2024. Disponível em: <<https://doi.org/10.12957/geouerj.2024.87527>>. Acesso em: 28 fev. 2025.

CASTILHO, D. Dilemas e contradições da eletrificação no Brasil. In: ZAAR, M. H.; VASCONCELOS P. JUNIOR, M.; CAPEL, H. (Editores). *La electricidad y*

el territorio: Historia y futuro. Barcelona: Universidad de Barcelona/Geocrítica, 2017. Disponível em: <https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/214/o/Dilemas_e_contradi%C3%A7%C3%B5es_da_eletrifica%C3%A7%C3%A3o_no_Brasil.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2025.

CASTILHO, D. Redes e processos espoliativos no centro-norte do Brasil. In: OLIVEIRA, F. G. de; OLIVEIRA, L. D. de; TUNES, R. H.; PESSANHA, R. M. (Orgs.). *Espaço e economia: geografia econômica e a economia política*. Rio de Janeiro: Consequência, 2019a. p. 295-320.

CASTILHO, D. Hidrelétricas na Amazônia brasileira: da expansão à espoliação. In: CAPEL, H.; ZAAR, M. (Coords. y Eds). *La electricidad y la transformación de la vida urbana y social*. Barcelona: Universidad de Barcelona/Geocrítica, 2019b. Disponível em: <https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/214/o/Hidrel%C3%A9tricas_na_Amaz%C3%B4nia_-_Denis_Castilho.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2025.

CONAB. Companhia Nacional de Abastecimento. *Boletim da safra de grãos*. 6º levantamento – Safra 2024-25, 13 mar. 2025. Disponível em: <<https://www.conab.gov.br/info-agro/safras/graos/boletim-da-safra-de-graos>>. Acesso em: 7 abr. 2025.

CONASA. *Ranking coloca Conasa entre as 100 maiores empresas do Sul do Brasil*, 22 out. 2024. Disponível em: <https://www.conasa.com/comunicacao/noticias/detalhes/ranking-coloca-conasa-entre-as-100-maiores-empresas-do-sul-do-brasil>. Acesso em: 7 abr. 2025.

CORREIO DE CARAJÁS. *Obra das novas pontes em Marabá avança e já 'surge' tablado*, 11 mar. 2025. Disponível em: <<<https://correiodecarajas.com.br/obra-das-novas-pontes-em-maraba-avanca-e-ja-surge-tablado>>>. Acesso em: 14 abr. 2025.

CPT. Comissão Pastoral da Terra. *Conflitos no campo Brasil 2023*/Centro de Documentação Dom Tomás Balduino. Goiânia: CPT Nacional, 2024.

DANTAS, D.; CASTILHO, D. Acumulação por espoliação e uso corporativo do território: A concessão das rodovias federais BR-060 e BR-153 em Goiás (Brasil). *Revista de Geografia Norte Grande*, n. 78, 2021. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022021000100071>>. Acesso em: 20 mar. 2025.

DIÁRIO DO PARÁ. *Ponte sobre o Rio Araguaia, na divisa com o Tocantins, ultrapassa 99% de execução*, 3 ago. 2024. Disponível em: <<<https://diariodopara.com.br/para/ponte-sobre-o-rio-araguaia-na-divisa-com-o-tocantins-ultrapassa-99-de-execuca>>>. Acesso em: 20 mar. 2025.

DIAS, Leila C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo César C.; CORRÊA, Roberto L. (Org.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 141-162.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *DNIT avança com as obras de construção da ponte estaiada sobre o Rio Araguaia, na BR-080/GO*. Ministério dos Transportes, 15 dez. 2022. Disponível em: <<https://www.gov>>.

br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-avanca-com-as-obras-de-construcao-da-ponte-estaiada-sobre-o-rio-araguaia-na-br-080-go>. Acesso em: 20 mar. 2025.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Nota técnica nº 004/2024*: síntese da metodologia para estimativa do Volume Médio Diário anual – VMDa 2023 em toda a malha rodoviária federal pavimentada. Plano Nacional de Contagem de Tráfego, 2024. Disponível em: <<https://servicos.dnit.gov.br/dadospnt>>. Acesso em: 20 mar. 2025.

GAMA, G. Conflitos no campo atingem maior número já registrado no Brasil desde 1985. *Publica*, 22 abr. 2024. Disponível em: <<https://apublica.org/2024/04/conflitos-no-campo-atingem-maior-numero-ja-registrado-no-brasil-desde-1985>>. Acesso em: 29 mar. 2025.

GOTTMANN, J. *La politique des États et leur géographie*. Paris: Armand Colin, 1952.

GRATALOUP, C. Os períodos do espaço. *GEOgraphia*, v. 8, n. 16, 4 fev. 2010. Disponível em: <<https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13520>>. Acesso em: 20 mar. 2025.

HARVEY, D. *O novo imperialismo*. Trad. Adail Sobral e Maria Stela Gonçalves. 2. ed. São Paulo: Loyola, 2005.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2022*. Disponível em: <<https://censo2022.ibge.gov.br/panorama>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

LATRUBESSE, E. M.; ARIMA, E. Y.; DUNNE, T.; PARK, E.; BAKER, V. R.; D’HORTA, F. M.; WIGHT, C.; WITTMANN, F.; ZUANON, J.; BAKER, P. A.; RIBAS, C. C.; NORGAARD, R. B.; FILIZOLA, N.; ANSAR, A.; FLYVBJERG, B.; STEVAUX, J. C. Damming the rivers of the Amazona Basin. *Nature*, n. 546, 15 jun. 2017. p. 363-369. Disponível em: <<https://www.nature.com/nature/journal/v546/n7658/full/nature22333.html>>. Acesso em: 22 fev. 2025.

LEFEBVRE, Henri. *De l’État 4. Les contradictions de l’État moderne*. Paris: UGE, 1978.

MEIRA, I. L. S. *A rodovia e a região: a GO-164 e o processo de estruturação do Noroeste goiano*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2024.

MINERA BRASIL. *Pará ultrapassa Minas Gerais na produção mineral*, 3 abr. 2025. Disponível em: <<https://minerabrasil.com.br/para-ultrapassa-minas-gerais-na-producao-mineral/2025/04/0>>. Acesso em: 20 abr. 2025.

MONITOR MERCANTIL. *Toda commodity do centro do Brasil irá para a Ásia via Corredor Bioceânico*, 18 abr. 2025. Disponível em: <<https://monitormercantil.com.br/toda-commodity-do-centro-do-brasil-ira-para-a-asia-via-corredor-bioceanico>>. Acesso em: 20 abr. 2025.

OLIVEIRA, F. F. de; BESSA, K. Telecomunicações no Brasil, privatização do Sistema Telebrás e suas implicações em Goiás e no Tocantins (1990-2022). *Ateliê Geográfico*, Goiânia, v. 18, n. 2, p. 133-160, 2024. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/ateli/article/view/78892>>. Acesso em: 29 mar. 2025.

OLIVEIRA, F. G. de; ALGEBAILLE, E.. A circulação do capital no processo de reestruturação produtiva e suas implicações territoriais. In: PEREIRA JUNIOR, Edilson. A.; CASTILHO, Denis; BUFFALO, Luciana; ZANOTELLI, Cláudio; FRATINI, Noemi (Orgs.). *Geografias da Economia Política na América Latina*. Rio de Janeiro: Consequência, 2024. p. 305-330.

OLIVEIRA NETO, T.. Transformações espaciais e novos sistemas de engenharia no corredor de exportação rodofluvial BR-163 e Rio Tapajós/Amazonas. *Revista Verde Grande – Geografia e Interdisciplinaridades*, v. 5, n. 2, 2023.

PALAZUELOS, E. *El oligopolio que domina el sistema eléctrico: consecuencias para el transición energética*. Madri: Akal, 2019.

PORTO DO ITAQUI. *Porto do Itaqui bate recorde histórico em movimentação de soja*, 6 jun. 2024. Disponível em: <<https://www.portodoitaqui.com/imprensa/noticia/porto-do-itaqui-bate-recorde-historico-em-movimentacao-de-soja>>. Acesso em: 27 mar. 2025.

RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. Trad. Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, B. C. *Redes geográficas e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil*. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 12. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SOBREIRA FILHO, J; SODRÉ, R. B. A violência no campo da Amazônia: análise de dados sobre assassinatos, ameaças e perfis dos assassinados. In: MELO, S. N.; MASULLO, Y. A. G.; CARVALHO, D. S. (Orgs.). *Crime e território: estudos e experiências em políticas de Segurança Pública*. São Luis: IMESC, 2021. p. 63-79.

SOUZA, M. J. L. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 77-116.

SOUZA, D. D.. *Rede de transportes e uso corporativo do território: a concessão das rodovias federais BR-060 e BR-153 em Goiás*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, IESA, UFG, Goiânia, 2018.

◆ Capítulo 2 ◆

Rede de transporte aéreo no centro-norte do Brasil e escalas de integração territorial (1962-2020)

Bruno Carneiro de Oliveira

Os caminhos de integração difundidos a partir da criação de Brasília e das políticas que mediaram o avanço do setor de transporte aéreo regional, marcaram um importante capítulo da formação territorial do centro-norte brasileiro. As seções seguintes analisam esse processo a partir de uma abordagem dos conceitos de integração articulados às redes e aos desdobramentos políticos e legislativos do período que abrange os anos de 1962 a 2020. Também investiga, por fim, as relações existentes entre o transporte aéreo e seus respectivos contextos espaciais e temporais com base no recorte estudado.

Políticas de integração regional e de regulações do setor (1962-1999)

O termo “integração” se refere à ação de incorporar, de unir elementos a um só grupo. No âmbito da sociologia, trata-se de um conceito ligado, “no plano micro, ao modo como os atores são incorporados num espaço social comum, e, no plano macro, ao modo como são compatibilizados diferentes subsistemas sociais” (Pires, 1999, p. 9). Assim, essa articulação entre as partes e o todo – em uma perspectiva espacial voltada à lógica econômica capitalista – é efetivada por meio de fixos que suportam os fluxos com a participação de redes técnicas que promovem a circulação de informações, pessoas, mercadorias e energia. Esse processo

é desenvolvido por atores políticos e econômicos com intencionalidades, que são aliadas a formas eficazes de ocupar territórios e de manter a circulação regional com o objetivo de alcançar bons níveis de desenvolvimento econômico e social.

O panorama histórico brasileiro revela uma centralização da economia e dos fixos no Sudeste brasileiro e em boa parte de sua faixa litorânea. A partir da década de 1960, com a construção de Brasília, a necessidade de criar novas vias de articulação deu início a um processo de descentralização da circulação no Brasil, com focos de ocupação no Centro-Oeste, no Norte e em parte do Nordeste. Segundo Lobo (1988, p. 17), a descentralização se configura como a “distribuição mais adequada de poderes financeiros e funcionais entre os níveis de governo”. Nessa perspectiva, a centralização está ligada à concentração de poderes financeiros e funcionais entre as diferentes escalas de governo. Cabe ressaltar que, no recorte temporal deste capítulo, as políticas regionais, conduzidas principalmente pelo Estado brasileiro, procuraram reduzir essa centralização, visando à integração territorial entre as diversas regiões do país.

Segundo Diniz (2001), a análise dos resultados das políticas regionais exige pelo menos a avaliação de quatro grandes blocos de políticas ou de ações que atuaram de forma simultânea: (1) a construção de Brasília e seu papel como nóculo do sistema de transportes rodoviários; (2) os incentivos fiscais para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste; (3) a construção da infraestrutura; e (4) os investimentos produtivos através das empresas estatais.

Com foco na região centro-norte brasileiro – objeto desta publicação –, a nova capital federal foi, provavelmente, o elemento de maior impacto na integração econômica do território brasileiro, causada pela sua localização em uma área de baixa ocupação demográfica e pelas diretrizes estabelecidas a partir do plano de metas sobre a infraestrutura, especialmente do sistema rodoviário, que era tão privilegiado nesse contexto. Para Diniz (2001), a capital do país passou a funcionar como o nóculo da integração do referido sistema, em decorrência da construção dos seguintes grandes troncos rodoviários: Brasília–Belém, Brasília–Belo Horizonte, Brasília–São Paulo, Brasília–Cuiabá, Brasília–Barreiras e suas ramificações. Graças aos sistemas de transportes, às mudanças tecnológicas na agricultura e à incorporação produtiva dos Cerrados, a expansão

da fronteira agrícola do centro-norte brasileiro foi viabilizada. Assim, o desenvolvimento de Brasília, a expansão agropecuária e seus efeitos permitiram que a região se notabilizasse pelo seu dinamismo.

Essa vitalidade, entretanto, não era observada no transporte aéreo. No começo da década de 1960, a aviação comercial no Brasil enfrentava uma grave crise decorrente da instabilidade econômica e política, dos altos custos de assistência e da acirrada competição no mercado do transporte aéreo (Malagutti, 2001). Em 5 de fevereiro de 1963, a Lei nº 4.200 estabelecia medidas de amparo às companhias de transporte aéreo, ao conceder subsídio à renovação de frota de aeronaves. As empresas beneficiadas deveriam seguir critérios referentes ao grau de interesse público do serviço, ao tipo de aeronave, à rentabilidade da linha e ao número de frequências (art. 10).

É importante citar aqui o caso emblemático da PanAir, que foi fechada por motivos políticos, em 1965, durante o regime militar. Os proprietários dessa companhia aérea, Mario Wallace Simonsen e Celso da Rocha Miranda, foram alvos de perseguição política por não concordarem com a nova forma de administração do país e por defenderem a Constituição. Em sua edição de 10 de fevereiro de 1965, o jornal *Correio da Manhã*, do Rio de Janeiro, noticiou que o presidente Castelo Branco havia cassado as linhas aéreas da PanAir em razão de sua irreversível situação financeira. Até então, a PanAir era uma empresa próspera, com uma grande frota de aeronaves. Segundo Sasaki (2005), na época, o fechamento de uma empresa de prestígio internacional, como a PanAir, causou uma grande comoção. Com sua falência decretada, a Varig incorporou suas rotas domésticas e internacionais, tornando-se a maior empresa aérea do país. Décadas mais tarde, a Comissão Nacional da Verdade, instituída para apurar as denúncias de violações de direitos humanos durante o regime de exceção no Brasil, concluiu que a PanAir foi liquidada por motivos políticos e não financeiros. Essa foi mais uma das arbitrariedades cometidas pelo governo militar.

Segundo Fay (2013), no final da década de 1960, o Brasil passava por um período de crescimento econômico que reverberou no fornecimento de subsídios. Esse fato ambicioso, porém desordenado, fez com que, no contexto da crise mundial do petróleo, várias companhias fossem interditas pelo governo. Em razão disso, houve uma nova concentração do setor, o que resultou na diminuição de linhas de transporte aéreo no

centro-norte do Brasil e em outras regiões dependentes da aviação. A não aquisição de aeronaves maiores e com tecnologia mais adequada fez com que as empresas deixassem de atender às regiões de baixo tráfego. Assim, as cidades do interior, principalmente em regiões de difícil acesso e com dificuldades de transporte terrestre, deixaram de ser servidas pelo transporte aéreo (Fay, 2013).

Nesse contexto, apesar da emergência de Brasília como ponto irradiador de fluxos no centro-norte do Brasil, a situação provocada pelas empresas deixou diversas localidades com fluxos aéreos em decadência, inclusive Goiânia. Para se ter uma ideia, os demais aeroportos da região não constavam nos *Anuários Estatísticos do IBGE* da época, o que permite imaginar o impacto dessa situação, principalmente em municípios da parte setentrional de Goiás.

Com a intenção de solucionar os problemas relacionados à baixa circulação aeroportuária em determinadas localidades, o governo federal instituiu a Rede de Integração Nacional (RIN) por meio do Decreto nº 52.693, de 15 de outubro de 1963. O plano se propunha a promover a integração territorial e social do país por meio da aviação, com foco em regiões menos desenvolvidas e carentes de infraestrutura de transporte terrestre. O decreto estabelecia critérios específicos para a concessão de subvenções às empresas aéreas, entre eles a manutenção das escalas de linhas, mesmo com a eventual substituição das aeronaves e alterações nas frequências. Além disso, previa a adoção de tarifas compatíveis com as condições econômicas das regiões atendidas, evidenciando um esforço estatal de inclusão e equilíbrio territorial através da aviação regular. É possível perceber que a proposta configurava um modelo de política pública indutora, na qual o Estado assumia um papel ativo para garantir a conectividade nacional, mesmo em contextos de baixa viabilidade comercial.

Essa política, além de incentivar as empresas a operarem em localidades de reduzido tráfego, se propunha a solucionar o problema da infraestrutura aeroportuária brasileira, principalmente quando o país, no final da década de 1950, passou a trocar aviões mais antigos por outros mais modernos (Barros; Silveira, 2013). O uso de motores turbo Fan (sistemas de propulsão), com maior eficiência graças às tecnologias evolutivas, tornou possível, por exemplo, reduzir o consumo de combustível e

melhorar o desempenho dos aviões. Assim, a infraestrutura aeronáutica do país passou a adotar modificações técnicas significativas, resultando na organização e na configuração espacial das companhias aéreas e dos serviços prestados.

Esse processo, entretanto, não foi acompanhado pelas infraestruturas dos aeroportos das regiões que a RIN tinha como foco, uma vez que boa parte suportava aviões populares das décadas de 1930 e 1940 (Fay, 2013). A frota era tecnologicamente avançada, porém boa parte dos aeródromos do centro-norte do Brasil era obsoleta. Diante desse impasse, os aeroportos de Brasília e Goiânia foram ampliados em 1973 e 1975, respectivamente, para receber aeronaves maiores. Desde 1966, Brasília e Goiânia já recebiam aeronaves a jato da Sadia Transportes Aéreas³ com o modelo Dart-Herald, sendo Brasília o destino principal localidade, enquanto Goiânia era atendida por meio de escala (Figura 1). Outra empresa que realizava a rota para Brasília era a Vasp. Ainda na década de 1960, uma revista, a *Flap*, divulgava novidades correntes da aviação comercial, além de diversas publicidades sobre empresas nacionais e internacionais.

Faça uma viagem Sadia: mais conforto e economia

pelo novíssimo jato-hélice DART HERALD 65

Tarifas econômicas, Pousa e decolagem em qualquer pista, Turbinas Rolls Royce em qualquer pista pavimentada ou não, Índice de regularidade 100%, EQUIPADO COM RADAR

BRASÍLIA, GOIÂNIA, SALVADOR, RECIFE, FORTALEZA, JOSE DO RIO PRETO, VITÓRIA, MARIANA, LONDRINA, S. DE JANEIRO, PORTO ALEGRE, CURITIBA, SÃO PAULO

Consulte seu Agente de Viagens ou a Sadia
Rua Barão de Caramuru, 52, Tel. 35-2327 - 35-2344
Cargo: Rua Marquês de Iru, 305 - Tel. 35-3340 S. Paulo

Aviação Comercial Brasileira

Sadia

A SADIA Transportes, Aéreos está realizando vôos para Brasília, diariamente, menos aos domingos. Existem vôos diretos a partir de São Paulo, e em outros são servidos pelo Dart-Herald, as seguintes escalas.

Segunda e quinta feira
escalando em Rio Preto, Ituiutaba e Goiânia

Terça e Sexta feira
Vôo direto

Quarta e Sábado
escalando em Rio Preto

SAINDO DE BRASÍLIA

Segunda e quinta feira
Vôo direto

Terça e Sexta feira
escalando em Rio Preto e Ituiutaba

Quarta e Sábado
escalando em Goiânia e Rio Preto

O DART - HERALD é movido por 2 turbinas Rolls-Royce

Figura 1 - Publicidade da Sadia Transportes Aéreos, com o anúncio de voos para Brasília. Fonte: Revista *Flap* (1966).

3. A Sadia Transportes Aéreos se dedicou inicialmente ao transporte de carne até os polos consumidores, função alternada com o transporte de passageiros. Com a aquisição de mais aeronaves e com o aumento de linhas aéreas, passou a se chamar Transbrasil em 1973.

Diante da situação enfrentada, as pequenas cidades do interior, com aeroportos precariamente equipados e sem pista pavimentada, passaram simplesmente a não mais dispor do serviço. Para se ter uma ideia, de um total de 335 cidades servidas por linhas aéreas em 1958, somente 92 continuaram a dispor do serviço em 1975 (Barros, 2011). Para integrar o país, foi criado o Sistema de Transporte Aéreo Regional Integrado (Sitar) como política de governo por meio do Decreto nº 76.590 de 11 de novembro de 1976. Segundo Barros e Silveira (2013), essa fase se caracterizou pela competição controlada pelo Estado, que, ao contrário das primeiras décadas do transporte aéreo, não tinha regulamentação fixa da taxa de imposto que as companhias aéreas tiveram de cobrar no território nacional.

Essa concorrência controlada pelo governo estabeleceu um quadro formal de quatro empresas nacionais (Varig, Vasp, Cruzeiro do Sul e Transbrasil) e cinco empresas regionais. Para operarem nas cinco regiões do território nacional, foram criadas, em 1976, as empresas Nordeste (estados do Nordeste, parte do Maranhão, Espírito Santo e grande parte de Minas Gerais), Rio-Sul (estados da Região Sul e Rio de Janeiro, parte do Espírito Santo e faixa litorânea de São Paulo), Taba (estados da Amazônia e partes do Oeste do Pará e Norte do Mato Grosso), TAM (Mato Grosso do Sul, partes do Mato Grosso e São Paulo) e Votec (estados de Tocantins, Goiás e Distrito Federal e parte do Pará, Minas Gerais e Mato Grosso).

De acordo com perfil traçado na Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil (Abrapac, 2019), a Votec assumiu as linhas aéreas regionais no centro-norte do Brasil no rastro do projeto governamental Sitar, em 1976. A empresa já existia desde 1967 como táxi aéreo e atuava com helicópteros e um avião monomotor. Com a compra de outra empresa de táxi aéreo em Belém, fundou-se a Votec Amazônia que prestou serviço para a Petrobrás, com uma frota de 32 helicópteros na pesquisa de petróleo. Esse foi o grande salto da empresa, que em pouco tempo se tornou a maior operadora de helicópteros no país. Em 1976, essa companhia se tornou a Votec Serviços Aéreos, com um capital de 100 milhões de cruzeiros, e atendeu cidades no Pará, Maranhão, Goiás, Distrito Federal e Minas Gerais partindo do Rio de Janeiro, com 26 aviões nas linhas regionais. Servia 28 cidades, além das capitais desses estados, e também participava da rede postal noturna dos Correios. A Figura 2 exibe a malha das linhas aéreas que a empresa detinha em 1977. Em 1986, a Votec foi comprada pela TAM, por estar enfrentando problemas administrativos desde 1983.

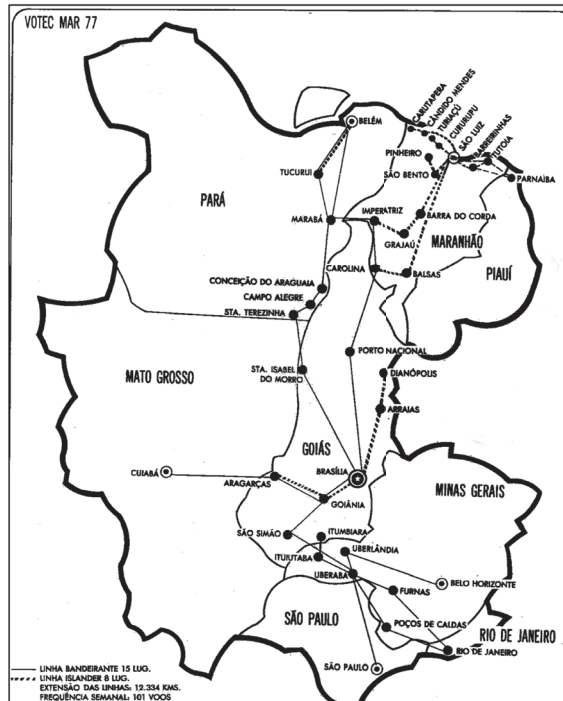


Figura 2 - Rotas da Votec Serviços Aéreos em 1977. Fonte: Blog AeroEntusiasta.

Entre 1965 e 1980, houve um crescimento substancial nos fluxos dos aeroportos de Brasília e Goiânia: as decolagens de aeronaves aumentaram mais de 600% em Brasília e pouco mais de 330% em Goiânia; o fluxo de passageiros cresceu 230% em Brasília e mais de 700% em Goiânia; o percentual de cargas transportadas intensificou mais de 922% em Brasília enquanto em Goiânia houve um decréscimo de 58,52%.

Em janeiro de 1974, a Infraero passou a administrar o Aeroporto Santa Genoveva de Goiânia, dando início à recuperação da pista de pouso que se encontrava interdita, devido à precariedade das condições operacionais. Para essa obra, foi utilizada uma tecnologia inovadora de reforço da pavimentação asfáltica, com camadas de asfalto pré-misturado a frio, que possibilitava sua execução sem interrupção das operações das aeronaves. A obra demorou cerca de dois anos, sendo implementada por meio do Decreto nº 733, de 16 de dezembro de 1975 (Brasil, 1975). O uso dessa tecnologia possibilitou a recepção de aeronaves de maior porte na cidade.

Contudo, na década de 1980, a receita orçamentária declinou devido ao controle da inflação. De 1992 a 2002, começou o período da competição descontrolada, em que se flexibilizaram políticas por meio do programa de desregulamentação federal durante o Governo Collor (Decreto nº 99.179/90). O Departamento de Aviação Civil (DAC) implementou um sistema de liberalização tarifária supervisionada, substituindo os preços controlados da década de 1980 por preços de referência, com tarifas que variavam em torno de 50,2% do valor principal, com alíquotas reajustadas periodicamente.

Ainda nos anos 1980, mesmo com a crise econômica, as empresas – principalmente a Varig – realizaram grandes investimentos na aquisição de aeronaves, superdimensionando suas frotas, o que resultou em situações financeiras delicadas. Com suas tarifas rigidamente controladas pelo DAC, as companhias aéreas amargaram prejuízos causados por defasagem tarifária e por problemas de gestão. De 1986 a 1993, a economia brasileira cresceu pouco porque o foco principal da política econômica era combater a inflação, uma vez que a crise decorrente da dívida externa havia colocado o Brasil em fase de recessão.

Segundo Ferreira (2017), essas mudanças marcadas pela hegemonia do pensamento liberal levaram os governos, de uma maneira geral, a reduzir o comando sobre a economia dos seus respectivos países para que ela fosse conduzida pelas livres forças do mercado. A partir de então, o governo, gradualmente, passou a deixar o regime de indexação da economia e de fixação de preços. Em harmonia com essa nova política econômica, o então Ministério da Aeronáutica, por intermédio do DAC, optou por uma política de flexibilização tarifária; ao abandonar o regime de fixação do preço das passagens aéreas, substituiu-o pelo estabelecimento de um valor fixado pelo DAC, que correspondia à tarifa básica. Deu-se início então à terceira fase da evolução da política para o transporte aéreo, quando a Conferência Nacional da Aviação Civil (Conac), em 1991, deliberou pelo fim da distribuição de voos regulares por área geográfica, permitindo a operação das empresas regionais por todo território nacional, o que determinou o fim do Sitar.

Essa deliberação levou ao encerramento das atividades de algumas companhias regionais; 28 delas deixaram de lado a integração com o interior para disputar com as demais empresas e com aquelas que tinham

sido criadas com a desburocratização (Secretaria da Aviação Civil, 2008). A partir desse período, a Varig, a Vasp e a Transbrasil enfrentaram um período turbulento que levou ao fim de todas essas três empresas.

Para Luz Neto (2019), o período de 1960 a 1991 foi marcado pela regularização da concorrência. Durante as décadas de 1970 e 1980, a legislação ajudou as empresas já regulamentadas, confirmou a planilha de custos e criou barreiras para a entrada de novas companhias no setor. Um modelo regulatório foi fornecido para estimular a centralização dos negócios, controlar a entrada e designar os fluxos, bem como conter as tarifas (preços controlados). Nesse período, os regulamentos tiveram grande influência no progresso da eficiência operacional, pois, por mais bem administradas que fossem, as companhias aéreas deviam confirmar sua planilha de custos, o que criou a possibilidade de elas serem potencialmente lucrativas mesmo mal geridas.

Na década de 1990, as empresas aéreas brasileiras passaram a experimentar os “benefícios” do livre mercado, dispondo de uma gradativa liberdade tarifária, além da possibilidade de escolher as rotas que mais lhes conviessem. No entanto, essas companhias enfrentaram os problemas típicos dos mercados “livres”: concorrências intensas, guerras tarifárias, desequilíbrios entre a oferta e a demanda, planejamentos equivocados, além das questões referentes ao endividamento e aos custos de manutenção de uma frota extremamente diversificada e, em alguns casos, já obsoleta.

Em 1992, surgiu o Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (Profaa), criado por meio da Lei nº 8.399 (Brasil, 1992), que oferecia apoio financeiro para o atendimento às necessidades de implantação, melhoramento, reaparelhamento, reforma ou ampliação dos aeroportos de interesse estadual ou regional. Até 2007, o programa tinha como fonte de recursos os 20% do total arrecadado no Adicional de Tarifa Aeroportuária estabelecido pela Lei nº 7.920, de 1989. Após 2007, os recursos passaram a ser provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), um “fundo de natureza contábil e financeira, vinculado ao Ministério da Infraestrutura, criado pelo Art. 63 da Lei nº 12.462 de 4 de agosto de 2011, [que] tem como missão fomentar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil” (Brasil, 2017). Esses recursos deviam ser aplicados por meio de convênios celebrados entre os governos estaduais e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República em prol da manutenção e

aprimoramento da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária públicas, objetivando trazer a garantia de investimentos no setor.

No final da década de 1990, dois importantes controles de concorrência ainda em vigor foram abolidos: as faixas tarifárias e os monopólios de companhias aéreas regionais sobre companhias aéreas especializadas, o que criou uma segunda onda de liberalização. Em suma, o período da chamada “concorrência descontrolada” foi caracterizado pelo alargamento da concorrência de preços e pela maior mobilidade, devido aos voos diretos para hubs, à abertura dos mercados nacionais e ao acordo bilateral com a International Air Transport Association (Iata).

A TAM foi a única empresa que se expandiu nos anos 80, ao adquirir a Votec em 1986 e ao operar a ponte aérea Rio-São Paulo em 1989. A aviação regional sofreu falências, empresas foram vendidas, levando ao colapso da “regulação estrita” no setor. A desagregação das finanças quebrou o mecanismo de coordenação, resultando em uma guerra de preços e destruindo o modelo de regulação das rotas nacionais.

Em consonância com outros fluxos de transportes, as rodovias federais em Goiás, a partir dos anos 60 e 70, passaram a atender não só Goiânia e Brasília – portanto, centros de poder –, mas também os municípios de caráter agropecuário, como Rio Verde, Itumbiara e Catalão, para escoar a produção (Castilho, 2012). Diversos aeródromos particulares foram instalados nas regiões agropecuárias para atender aos proprietários rurais que tinham residências e escritórios em Goiânia, em Brasília e no Sudeste do país. A Belém-Brasília incentivou a fundação de vários municípios ao longo de sua extensão, ditando padrões espaciais no centro-norte brasileiro, além de possibilitar o surgimento de outras rodovias que impulsionaram a circulação regional. Porém, durante todo esse período, o Norte de Goiás – que a partir 1989 faria parte do estado do Tocantins – parecia deslocado do restante do território goiano, mesmo após a pavimentação da BR-153.

Segundo Silva (1996), a criação do estado do Tocantins foi motivada pela negligência do governo com o Norte de Goiás. Essa separação era defendida entusiasticamente pelo brigadeiro Lysias Augusto Rodrigues desde a década de 1940. O desmembramento do Tocantins visava atender às necessidades específicas da região, que tinha características geográficas, econômicas e culturais distintas do restante de Goiás. Para a construção da

nova capital, Palmas, enfrentaram-se desafios de infraestrutura e de arrecadação, sendo financiada exclusivamente pelo governo local (Póvoa, 1999).

De acordo com Raffestin (1993), a criação de uma capital é um evento sociopolítico que centraliza o poder, mas marginaliza as regiões ao redor. Brito (2009), por sua vez, destaca que, diferentemente de Brasília, Palmas surgiu como uma cidade de caráter geopolítico e econômico, oferecendo soluções para a crise do “Norte goiano”. Segundo Barbosa (1999), apesar dessa tentativa de superação, Palmas tornou-se uma “ilha” ao atrair o desenvolvimento econômico para si, uma vez que as noções de desigualdades territoriais revelam que o estado do Tocantins ainda possui uma distribuição desigual no seu interior, o que torna irregular o uso do território na proporção entre agentes hegemônicos e agentes hegemonzados.

O aeroporto de Palmas passou por três momentos em sua formação, quando seu funcionamento era provisório, quando foi reformado e quando já dispunha de toda a infraestrutura necessária. O aeroporto provisório possuía uma pista com capacidade para pequenas aeronaves, operando com aviões dos modelos Caravan e Fokker 50 da TAM. Houve períodos de intenso tráfego aéreo, principalmente para Brasília. Nesse primeiro estágio do aeroporto provisório, houve uma grande movimentação de jatos e bimotores particulares, o que fez elevar o número de voos. Em se tratando dos voos regulares, este apenas era realizado pela empresa Brasil Central e pela TAM. Em 1989, através da Lei nº 50, de 18 de maio de 1989 (Tocantins, 1989), o aeroporto de Palmas foi denominado Brigadeiro Lysias Rodrigues. No ano de 1997, passou por uma reforma em sua estrutura, sendo dotado de uma nova pista capaz de receber aviões de médio porte. A sala de passageiros foi construída, contendo infraestrutura básica, como lanchonete, banca de revista, banheiros, posto de atendimento ao turista e venda fixa de passagens.

Segundo dados do *Anuário do Departamento da Aviação Civil* (Brasil, 1994), o número de ligações no ano de 1993 do aeroporto de Palmas foi de 2.819 pousos e decolagens; o de Imperatriz, 7.792; o de Araguaína, 3.936; o de Gurupi, 223; e o de Marabá, 2.697. De acordo com dados da Anac (Brasil, 2000), no ano de 1999, o aeroporto de Palmas teve 11.870 pousos e decolagens, um volume de carga de 530 toneladas e 81.470 embarques e conexões, o que lhe dava uma hegemonia no transporte aéreo numa abrangência de 300 km. Em 4 de abril de 2019, o en-

tão governador assinou um decreto-lei de incentivo ao transporte aéreo (Decreto nº 3.439), que reduzia o cálculo do imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços em relação ao combustível de aviação para tentar manter as rotas, o que significou uma ação do estado para manter a atuação das empresas privadas de transporte aéreo.

Segundo Santos (2020), o Tocantins pode ser conceituado como um estado visto como “território rarefeito”, por ter poucos objetos técnicos. Um sistema de engenharia pequeno e uma presença menor de ações resultam em pouca presença de tais objetos. Ainda de acordo com esse pesquisador, em razão da falta de vias com qualidade satisfatória, o Tocantins é um estado de território viscoso e lento. Alguns lugares não têm sequer vias asfaltadas; em outros, as vias carecem de manutenção. A ferrovia ajudou a diminuir a falta de meios de transportar mercadorias e escoar a produção. Em face desse panorama, os aeroportos tinham a função de aumentar a rapidez no território, mas as companhias aéreas em operação não atuavam numa concorrência forte o bastante para fazer baixar as tarifas.

Nos anos 90, o aeroporto de Brasília ganhou ainda mais importância no cenário da aviação comercial, sendo reestruturado para atender a uma maior demanda do setor. Nesse período, foram concluídas as etapas importantes para a expansão desse aeroporto, tanto em relação à infraestrutura externa quanto à interna. Com o desenvolvimento de Brasília, seu aeroporto progressivamente ampliou suas linhas e suas frequências. A presença de novas companhias aéreas fez com que se aumentasse o número de passageiros que ali tinham origem/destino ou ali faziam suas escalas/conexões obrigatórias.

Esse estágio representa o início da chamada política de flexibilização da aviação comercial. Desde o início da década de 1990, há, no país, uma tendência de liberalização da sua economia, que foi acompanhada de perto pelo processo de desregulamentação do setor aéreo no Brasil. Em 15 de março de 1990, o Decreto nº 99.179 definiu como tarefa do Governo Federal apenas a manutenção dos controles e formalidades imprescindíveis, deixando que a atividade econômica se regesse, basicamente, pelas regras de livre mercado. Outra medida importante foi a da implantação gradual das bandas tarifárias, sendo acompanhadas pelo governo, para evitar um forte acirramento da competição entre as companhias, como

ocorreu na desregulamentação americana a partir de 1978. Segundo Oliveira e Silva (2006), a primeira parte do processo de liberalização aconteceu entre os anos de 1992 e 1998. Durante essa década, a aviação regional no centro-norte do Brasil (Quadro 1) contava com as seguintes empresas aéreas: Passaredo⁴ (Figura 2), Penta⁵ (Figura 3) e a Sete.⁶

Quadro 1 - Empresas aéreas e áreas de tráfego na década de 1990.

Empresa aérea	Área homogênea de tráfego
Passaredo Transportes Aéreos S/A	São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Brasília, Goiás
Penta Transportes Aéreos - 1995 - 2004	Região Amazônica, Região Centro-Oeste
Sete Linhas Aéreas – 2000	Goiânia, Brasília, Tocantins, Belém

Fonte: Fernandes e Pacheco (2015, adaptado).



Figura 3 - Rotas da Passaredo (1995). Fonte: Aviação Comercial.net.

4. A Passaredo foi fundada em 1995. Em junho de 2025, a Anac cassou seu certificado de operação.

5. A Penta teve sua licença operacional suspensa em 2005.

6. A Sete operou voos regulares de 1999 a 2016. Atualmente funciona como UTI aérea.



Figura 4 - Rotas da Penta (1998). Fonte: Aviação Comercial.net.

A política de quatro companhias nacionais e cinco regionais foi oficialmente extinta e, a partir de então, a entrada de novas operadoras passou a ser estimulada, o que resultou na entrada de pequenas novas companhias no mercado. A única exceção, com relação ao monopólio das regionais, ficou por conta de alguns aeroportos, que ligavam as cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília, que eram conhecidos como Voos Direto ao Centro (existentes desde 1986) e, mais tarde, denominados Linhas Aéreas Especiais. Segundo Oliveira e Silva (2006, p. 38),

no final dos anos 1990, as autoridades de aviação decidiram remover dois importantes dispositivos de controle da competição que ainda vigoravam no setor: as bandas tarifárias e a exclusividade do direito de as regionais operarem as Linhas Aéreas Especiais. [...] buscava [dessa maneira] dar mais liberdade às companhias aéreas e que, em última instância, estimulou o primeiro grande surto de competitividade desde o início da desregulamentação.

A outra medida adotada foi a chamada “liberação monitorada” das tarifas de transporte aéreo doméstico, através da introdução de preços de referência com novas bandas tarifárias, que variavam de 50% a 32% do valor principal, o que favoreceu a competição entre os preços das tari-

fas cobradas pelas empresas aéreas. O controle e a fiscalização das tarifas eram ainda feitos pelo DAC. A partir de 1999, começou então uma nova fase nas políticas de transporte aéreo no Brasil.

Reestruturação do transporte aéreo e integração multiescalar (2000-2020)

A partir do ano 2000, a expressão “transporte aéreo regional” se extinguiu, e as empresas passaram ser classificadas como “empresas domésticas de transporte aéreo regular” pelo DAC. Um acordo com o Tesouro Nacional definiu que todos os mecanismos de regulação econômica, ainda existentes no setor de aviação, deveriam ser removidos. As duas agências emitiram decretos para liberalizar os preços em geral, flexibilizando o processo de entrada de novas empresas, o que coincidiu com a entrada da Gol Linhas Aéreas no mercado da aviação em 2001. No mesmo ano, a Transbrasil encerrou suas atividades. Ainda nesse ano foram concedidas liminares para que algumas empresas aéreas suspendessem a exigibilidade de arrecadação do adicional tarifário. O sistema de suplementação tarifária acabou ruindo pela falta de recursos. O fim do Sitar, da suplementação tarifária e da flexibilização do mercado acirrou a competição entre as companhias, que, de uma maneira geral, passaram a explorar de forma mais eficiente as operações ao longo de suas malhas aéreas.

À medida que a liberalização avançava, o número de cidades atendidas por esse setor diminuía devido à tendência de operações centralizadas. Em 1998, o número de cidades atendidas era de aproximadamente 180. Com a flexibilidade do setor, em 2002 e 2003, pouco mais de 100 cidades foram atendidas. No entanto, em 2004, o número de municípios atendidos voltou a aumentar (Oliveira, 2008). Com a promulgação da Lei nº 11.182, de 2005, a Anac foi criada, um fato que representou a consolidação do marco regulatório baseado na flexibilização da atividade. Em razão desse regulamento, o setor se fortaleceu apesar dos custos incorridos no processo de transição, principalmente aqueles que propunham melhores práticas de governança e governança corporativa. Essa consolidação também pode ser observada nas companhias aéreas regionais, cujo serviço foi retomado no início dos anos 2000 após uma breve redução no

número de cidades atendidas. Em 2007, segundo dados da Anac, a rede de transporte aéreo cobria cerca de 140 cidades.

Em 2003, com a posse de Luiz Inácio Lula da Silva, foram apresentadas novas políticas e diretrizes para o setor. Os reguladores começaram a implementar procedimentos para intervir no mercado para reduzir a concorrência que poderia prejudicar os passageiros. Nessa fase, a importação de 56 aeronaves, a *franchising* de novas rotas e a entrada de outras empresas exigiram estudos prévios de viabilidade econômica, que caracterizavam um período regulatório típico. Nesse caso, no entanto, a grande diferença foi a de que o preço dos ingressos não foi interrompido.

O período de 2001 a 2005 foi denominado “competição diferenciada”, em que existiu a implementação de um regime com tarifas livres, de acordo com a flexibilidade na adesão de novas empresas e com as necessidades das companhias aéreas, com frequências de voos e novas aeronaves. Esta é a terceira fase da liberalização, na qual a Anac se propunha a estabelecer os conceitos de mercado – como regimes de tarifas livres e de livre circulação – e a prever ações regulatórias da agência para garantir a compatibilidade entre as operações das empresas aéreas e a prestação de uma gama completa de serviços pelo usuário.

Segundo Oliveira e Silva (2008), os dados comparativos da aviação comercial no Brasil entre 1998 e 2008 mostram que o número de cidades atendidas pelo setor caiu cerca de 21%, indicando que a indústria aeronáutica do país estava se tornando menos diversificada, sendo cada vez mais concentrada nos grandes centros. De acordo com Turolla et al. (2011), a aviação comercial apresentava uma estrutura oligopolista, não por falta de concorrência, mas pela quase exclusividade das operações domésticas ou internacionais, ficando evidentes o desinteresse e a dificuldade em buscar rotas regionais.

Alguns esforços no âmbito de investimentos – enquanto políticas de Estado – foram traçados durante as primeiras duas gestões do Partido dos Trabalhadores. Em 2007, o Governo Federal lançou o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) 2007-2010, com o objetivo de prover condições necessárias ao desenvolvimento sustentável do Brasil. No âmbito do transporte aéreo, os principais empreendimentos na infraestrutura aeroportuária foram incluídos nesse PAC.

Já no ano de 2012, foi lançado o Programa de Investimentos em Logística (PIL),⁷ que, no seu Programa de Aeroportos, apresentava três objetivos principais: melhorar a qualidade dos serviços e a infraestrutura aeroportuária para os usuários; ampliar a oferta de transporte aéreo à população brasileira; e reconstruir a rede de aviação regional. Na sua primeira parte, abordava-se a iniciativa do governo de concessão dos grandes aeroportos da malha nacional, sendo cinco deles concedidos até o início de 2015. O PIL anunciava medidas de fomento à aviação regional, incluindo investimentos em 270 aeródromos, escolhidos por critérios de importância social, turística e regional, com investimentos de R\$ 7,3 bilhões em todo o Brasil. Nesse programa, estavam previstas as isenções de tarifas aeroportuárias para terminais do interior com movimentação inferior a 1 milhão de passageiros por ano, bem como subsídios para rotas entre cidades pequenas e médias (Brasil, 2013).

Com relação à busca pelo desenvolvimento do setor por iniciativa das unidades federativas, no ano 2011, o Decreto nº 7.351, de 25 de maio de 2011 (Goiás, 2011), instituiu o Programa Estadual de Incentivo à Aviação Regional, o Voe Goiás, como um instrumento de execução da política de turismo do estado de Goiás. Assim, esse programa visava congrega-
“ações do governo do Estado voltadas para a ampliação e o desenvolvimento do turismo no território goiano, observadas as diretrizes do planejamento governamental”. Buscava-se, assim, estimular e ampliar a implantação de linhas aéreas regionais e nacionais, a partir dos então 34 aeroportos localizados no estado. As empresas de transporte aéreo em operação – em rotas aéreas regulares de transportes de passageiros e/ou cargas com destino ou origem em municípios localizados no estado de Goiás – seriam as beneficiárias desse programa.

Algumas medidas revelam esforços para expandir o setor de transporte aéreo através da intermodalidade logística, como a Lei nº 2.679, de 20 de dezembro de 2012 (Tocantins, 2012), que criava o Programa

7. O PIL regulamentou, em 2012, as chamadas Parcerias Público-Privadas (PPPs) com emba-
samento na Lei nº 11.079/04 (Brasil, 2004), prevendo investimentos em ferrovias, rodovias,
portos e aeroportos. No âmbito do PIL, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
e Social, principal agente financiador do programa, oferecia a possibilidade de aumento da
parcela financiada com custo em taxas de juros de longo prazo, mais barato, se houvesse a
emissão de um percentual mínimo de debêntures de infraestrutura por parte da empresa.
Uma discussão ampla sobre o programa pode ser vista em Fernandes (2020).

de Apoio à Instalação, Expansão e Operação de Empresas de Logística, Distribuição de Produtos e Transporte Aéreo no Estado do Tocantins (Prologística), para fornecer incentivos fiscais às empresas de logística e transporte aéreo que operassem voos regulares entre o Tocantins e as regiões Norte e Nordeste, visando a fortalecer a aviação regional.

Em consonância a essa medida, em Goiás, a Lei nº 18.506, de 9 de junho de 2014, autorizou os processos de concessão da Plataforma Logística Multimodal às áreas destinadas à construção de armazéns, serviços de apoio, cargas ferroviárias e aeroporto de cargas. Nota-se um foco no escoamento e na circulação das cargas ao traçar uma legislação como essa citada, o que reforça a relação com o perfil agroexportador de grãos do estado. No ano de 2015, Goiás, Distrito Federal e Tocantins, além de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia, firmaram um consórcio para promover o desenvolvimento por meio de uma gestão associada de serviços públicos. No âmbito de concessão, autorização ou permissão, um dos pontos visava à construção, manutenção e operação logística e infraestrutura na região em que se localizam essas unidades federativas (Goiás, 2015).

Esse empenho para manter uma integração incompleta era notório para que esse tipo de fluxo permanecesse nas unidades federativas brasileiras. Em 2019, o Decreto nº 3.439, de 4 de abril, reduziu no estado de Tocantins o cálculo do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços em relação ao combustível de aviação (Tocantins, 2019). O intuito dessa medida era o de manter as rotas aéreas do estado e incentivar, por parte das empresas, a criação de novas. Se, por um lado, houvesse o incentivo para que permanecessem ou se desenvolvessem, por outro, perdia-se em arrecadação que poderia resultar em benefícios para a população.

Fluxos aéreos de passageiros

Na tentativa de analisar a espacialização dos fluxos de pessoas a partir do transporte aéreo civil em Goiás, Distrito Federal e Tocantins, observou-se a indisponibilidade de dados secundários de 1930 até 1999 sobre os fluxos em estudo. A maior parte deles encontrava-se nos *Anuários Estatísticos do IBGE* e foram individualmente tabulados. Em alguns períodos, por exemplo, foram encontrados dados somente para os aeroportos

de Goiânia e Brasília, pois eram os únicos considerados pela metodologia do IBGE. Com o avançar dos anos até o nível de detalhamentos, os dados foram diminuindo gradativamente.

A website da Anac disponibiliza uma base de dados bastante detalhada do transporte aéreo para todo o território nacional a partir do ano 2000. Do ponto de vista metodológico, o ideal seria realizar uma espacialização dos dados ano a ano com os fluxos dos aeródromos em estudo. Tal tarefa não é impossível, mas, diante dos desafios, a opção foi por espacializar e analisar os dados coletados nos anos 2000, 2010 e 2020 dos aeródromos disponibilizados com o objetivo de visualizar o alcance, as mudanças e o direcionamento dos fluxos ao longo dos períodos selecionados. Como os dados são disponibilizados mensalmente, a escolha recaiu sobre o mês de janeiro de cada ano, em razão de ser um dos períodos de maior movimentação aeroportuária. A Figura 5 apresenta o fluxo de passageiros no estado do Tocantins.

No estado de Tocantins, havia, em 2000, 15 linhas que partiam de diferentes aeroportos para destinos diversos; dessas, 13 eram operadas pela TAM. Dos 4.905 passageiros transportados no mês de janeiro desse ano, 64,52% e 9,52% destinaram-se a Brasília, a partir de Palmas, pelas empresas TAM e Nordeste, respectivamente. Desse total, 8,74% se destinaram a Brasília, a partir de Araguaína, pela empresa Rio Sul. Apesar da predominância de Brasília como destino, 7,33% e 2,42% de passageiros partiram de Palmas com destino a Teresina (PI) e a Belém (PA) pela TAM, respectivamente. Essas ligações demonstram a importância da aviação regional no Norte e Nordeste brasileiro, além da hegemonia da TAM (Figura 5).

Em janeiro de 2010, houve um aumento de quase 155% no fluxo de passageiros no Tocantins; praticamente 83% dos 12.501 passageiros destinavam-se a partir de Palmas para a capital federal com a TAM (48,95%) e Gol (33,09%). A Gol era a companhia mais escolhida para São Paulo/Congonhas (7,16%). Os passageiros para Goiânia dispunham de dois voos a partir de Palmas, oferecidos pela Gol (2,51%) e pela Trip (2,17%). A Trip e a Sete ofereciam voos a partir de Araguaína e Gurupi para destinos no Pará (Parauapebas, Belém, Redenção e outros) e no Mato Grosso (São Félix do Araguaia e Confresa).

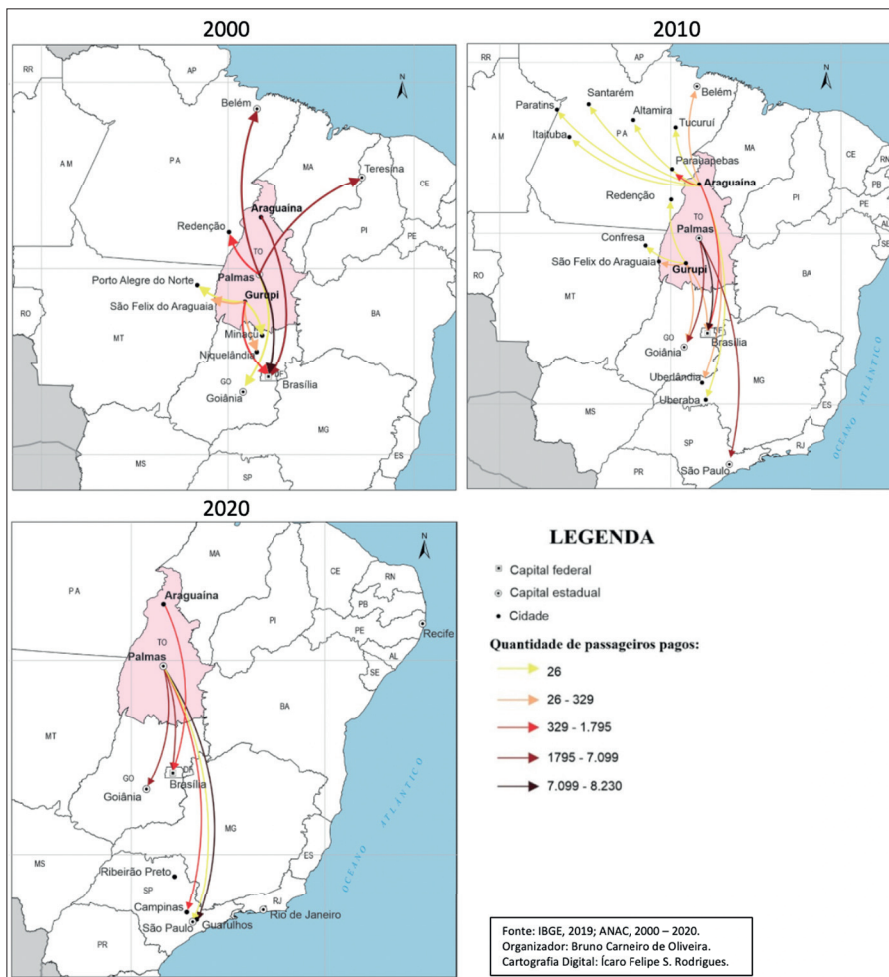


Figura 5 – Tocantins: fluxo de passageiros, segundo origem e destino (janeiro de 2000, 2010 e 2020). Fonte: IBGE (2019); Anac (2000-2020).

Em 2020, os fluxos de pessoas a partir de Tocantins aumentaram 85,22%, totalizando 23.155 pessoas transportadas; quanto às cargas, houve um incremento de 44,89%, totalizando 65,03 toneladas, com relação ao ano de 2010. Ambos os fluxos de pessoas e cargas partiram de Palmas, com destino a São Paulo/Guarulhos (35,54% e 61,34%, respectivamente), a Brasília (30,65% e 27,45%) e a Goiânia (16,50% e 11,19%). Com base nessa ordem, a TAM, a Gol e a Azul se destacaram pelo transporte de passageiros; o quarto maior fluxo de pessoas foi representado pela ligação

Araguaína– Brasília, com 7,75%, realizado pela Passaredo. Essa linha reitera a importância da existência de um ponto de ligação entre a capital federal e uma cidade que ocupa uma centralidade regional. Araguaína tem fortes ligações com as cidades da região do Bico do Papagaio, Imperatriz (MA) e Marabá (PA). Tocantins tem em Brasília sua principal conexão aérea para outros pontos do território nacional e internacional.

No estado de Goiás, em 2000, oito empresas controlavam as 76 linhas existentes entre as diversas origens e destinos (Figura 6). Entretanto,

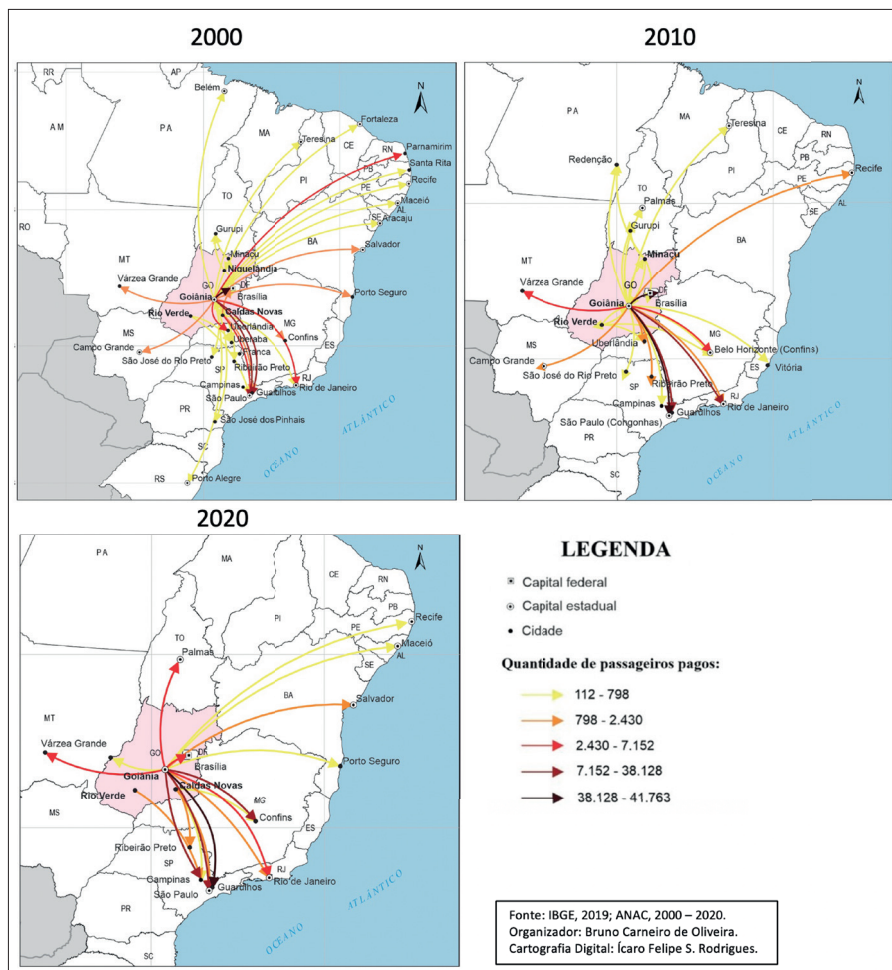


Figura 6 – Goiás: fluxo de passageiros, segundo origem e destino (janeiro de 2000, 2010 e 2020). Fonte: IBGE (2019); Anac (2000-2020).

em 14 delas não houve nenhum fluxo de passageiros ou cargas em janeiro do ano vigente. Nesse ano foram transportados 36.302 passageiros, sendo que pouco mais de 50% desse total partia de Goiânia com destino a Brasília ou São Paulo (Guarulhos ou Congonhas). Oito empresas atuavam no estado, com destaque para TAM, Rio Sul, Vasp e Varig. Cabe observar que Transbrasil, Nordeste e Pantanal atuavam em menor proporção, mas compunham um espectro diverso e de linhas regionais que ligavam, além de Goiânia, Caldas Novas, Rio Verde, Minaçu e Niquelândia a destinos como Brasília, São Paulo (Guarulhos e Congonhas), Uberlândia, Belém, Salvador entre outros.

Dos 36.602 passageiros transportados no período selecionado, 13,34%, 9,94% e 7,86% partiram de Goiânia com destino, respectivamente, a Brasília, São Paulo (Congonhas) e São Paulo (Guarulhos). Observa-se que 50% dos passageiros se destinavam a Uberlândia (4,97%), Rio de Janeiro (3,86%), Natal (2,69%) e Campo Grande (2,68%) partindo de Goiânia. Caldas Novas tinha nesse período seis linhas; quadro delas eram operadas pela TAM e duas pela Rio Sul com o destino a São Paulo, perfazendo o total de 70,83% dos 3.437 passageiros transportados. Os demais destinos foram: Brasília (19,11%), Rio de Janeiro (4,18%) e Goiânia (4,16%). Rio Verde, no mês e ano vigentes, teve três linhas operadas pela Pantanal, com destino a São Paulo (Congonhas) (85,94%), seguido de Uberaba (8,83%) e Franca (5,22%), com o transporte de 249 passageiros. Minaçu e Niquelândia foram linhas de origem que tinham destinos operados pela TAM com destino a Brasília (68,95%) e Gurupi (TO) (29,67%) com 290 passageiros.

Em 2010, havia cinco empresas que operavam o transporte aéreo de cargas e passageiros em Goiás, sendo que a Gol e a TAM dominavam esse mercado no estado, cujas linhas se destinavam aos principais centros do país. Foram transportados 75.672 passageiros em que a Gol participou com 48,98% e a TAM com 41,19%. Nesse período observa-se um papel interessante das empresas Trip, Passaredo e Sete, que possuíam trechos que ligavam Goiânia, Rio Verde e Minaçu a destinos diversos como Cuiabá, Uberlândia, Ribeirão Preto, Ji-Paraná, Redenção e outros, que permitiam uma integração a centralidades de hierarquias inferiores às capitais (Figura 6).

Segundo Nakayama (2011), no ano de 2009, a Trip, a empresa com maior cobertura aérea, atendia a 69 localidades, seguida pela Gol (49) e

pela TAM (43). Entretanto, a Trip teve nesse ano 1,66% de participação de mercado, muito abaixo da TAM (43,03%), da Gol (41,01%), da Webjet (6,61%) e da Azul (4,78%). Ainda de acordo com Nakayama, a Trip tinha como foco o transporte aéreo regional, com voos entre centros de baixa concentração ou ligações tronco-regionais, com frota composta por aeronaves de pequeno e médio porte, com capacidade para menos de cem passageiros. Uma característica é que a demanda era composta principalmente por empresários dos menores centros, sendo o serviço oferecido mais elaborado – algo bastante diferente das empresas denominadas convencionais que utilizam frota diversificada, composta por aeronaves dos mais variados tipos, tamanhos e fabricantes, com aeronaves de grande porte com capacidade para mais de cem passageiros. As rotas realizadas são do tipo linhas-tronco, feitas entre centros de alta concentração de demanda, linhas tronco-regionais, rotas entre centros de baixa e alta concentração. Por esses fatores, nota-se uma tendência à desintegração aérea regional haja vista a baixa rentabilidade das empresas regionais como a Trip.

No Distrito Federal, é possível notar que, desde o ano de 2000, há uma grande variedade de linhas que ligam a capital federal a diversos pontos do território nacional e internacional. Para se ter uma ideia, os cinco maiores fluxos de passageiros – São Paulo (para o aeroporto de Congonhas), em voos da TAM e da Nordeste; Rio de Janeiro (para os aeroportos do Galeão e de Santos Dumont); para Goiânia, os voos oferecidos pela TAM – ocuparam entre 2,99% e 5,84% dos 180.638, transportados para todos os estados brasileiros e para um internacional realizado para Buenos Aires pela Varig. O mercado era bem dividido: as linhas a partir de Brasília eram dominadas pela Vasp (25,85%), Varig (22,58%), TAM Meridionais (20,33%), Transbrasil (8,99%) Rio Sul (8,35%), TAM Linhas Aéreas (8%) e Nordeste (5,66%). A centralidade política da capital federal (Figura 7) transformou-a, ao longo dos anos, em um hub fundamental para articular com as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do Brasil e com muitas de suas capitais que estão em uma hierarquia urbana distante do Sudeste brasileiro, como é o caso de Boa Vista (RR) e Macapá (AP).

Em 2010, 583.318 pessoas viajaram a partir de Brasília (um aumento de mais de 220%), o que evidencia o maior acesso ao transporte aéreo e ao crédito pelas classes socialmente menos privilegiadas. Segundo

operados pela Gol e por outras companhias, representando um avanço na integração aérea do centro-norte brasileiro a outros continentes.

Os destinos de maior movimentação foram: São Paulo (Congonhas) via Gol (5,73%) e TAM (4,39%); São Paulo (Guarulhos) via TAM (3,49%); Rio de Janeiro (Santos Dumont) via Gol (2,66%); Belo Horizonte via Gol (2,62%); e Fortaleza via Gol (2,42%). No percentual de 2% a 3%, muitos outros destinos se inserem, tais como Salvador, Manaus, Belém, Goiânia, São Luís, Cuiabá e Recife – essas rotas servem principalmente como conexão com o Norte e Nordeste do Brasil. As empresas com maior participação no total de fluxos foram: Gol (44,31%), TAM Linhas Aéreas (44,27%) e Webjet (5,94%). A Sete, a Passaredo, a Trip e outras empresas perfizeram o total de 5,12%.

Por fim, no ano de 2020, 1.960.927 passageiros se locomoveram a partir de Brasília, representando um aumento de 236,16% em relação a 2010, que pode ser explicado pela popularização do transporte aéreo por parte das classes menos favorecidas. Observa-se também que as linhas regionais tomaram fôlego e foram capilarizadas pelas três empresas dominantes (Latam, Gol e Azul).

O maior destaque, porém, é a presença de empresas operadoras de voos internacionais a partir de Brasília, o que reitera a sua relevância na hierarquia aeroportuária. No ano em questão, observam-se voos para Miami (Estados Unidos) executado pela American Airlines; para a Cidade do Panamá (Panamá) pela Copa Airlines; para Lima (Peru), Santiago (Chile) e Assunção (Paraguai) pela Latam; e para Lisboa (Portugal) pela TAP. A Gol se destaca por oferecer voos para Miami e Orlando (Estados Unidos), Buenos Aires (Argentina), Cancún (México), Punta Cana (República Dominicana). A consolidação de Brasília como hub aeroportuário internacional do centro-norte do Brasil e a fusão da LAN com a TAM (Latam) possibilitaram uma maior capilaridade para a diversificação de voos em toda a América, principalmente.

Os destinos de maior movimentação foram: São Paulo (Congonhas) via TAM (5,59%) e Gol (5,02%); Rio de Janeiro (Santos Dumont) via Gol (4,64%); São Paulo (Guarulhos) via Latam (4,17%); Rio de Janeiro (Galeão) via Latam (3,97%); e Fortaleza via Latam (2,96%). No total, 103 linhas partiram de Brasília para destinos diversos. As empresas com maior participação no total de fluxos foram: Latam (18,49%), Gol (17,04%),

Azul (2,69%) e Passaredo (0,34%). As empresas estrangeiras apresentaram 0,91% de participação. A consolidação de Brasília na centralidade do transporte aéreo, no centro-norte, continua sendo um ponto direto e de conexão para várias localidades do território. Junto com Goiânia e Palmas, a capital federal exerce uma espécie de arremate à malha logística aeroportuária regional.

Durante décadas, o transporte aéreo foi a melhor forma de tentar integrar um território de tamanho continental e de características internas diversas, como o do Brasil. Diferentemente de outras localidades do mundo que possuem sistemas ferroviários que promovem a circulação de pessoas e mercadorias, chegando até mesmo a não sobrecarregar o sistema de transporte aéreo – como no leste da China –, no Brasil, o transporte aéreo tem o papel de aproximar regiões e de reduzir tempo em razão dos projetos logísticos e das demandas lucrativas.

As infraestruturas aeroportuárias de apoio estendem-se pelo território ao longo do tempo, uma vez que não apresentam o caráter linear dos modos de transporte terrestre (ferroviários e rodoviários), permitindo ultrapassar obstáculos naturais com pouco esforço e menos danos ambientais. A velocidade de operação permite conectar as extremidades dos países continentais no mesmo dia. Além disso, é possível escolher aeronaves que podem ser adaptadas às condições de demanda. Assim, como elemento da integração territorial nacional, o transporte aéreo apresenta várias vantagens comparativas e competitivas.

A aviação passou a desempenhar um novo papel ao abordar a crescente dissociação entre produção e comando. Entre o período de integração interna do território e o de inserção da região no mercado mundial, decorre um tempo considerável até que se alcance uma “integração desarticulada”, que ocorre paralelamente e é totalmente imposta com o objetivo de atingir, por um lado, a globalização da economia e, por outro, a integração interna do Estado, por meio dos transportes, das comunicações, dos mercados e da presença estatal.

Assim, o transporte aéreo possibilita uma maior fluidez territorial, o que torna mais flexível a superação de paradigmas de distância. A mobilidade da sociedade atual depende muito das inovações tecnológicas e das novas descobertas científicas. Essas mudanças na sociedade levaram a implementações territoriais mais fluidas, pois as pessoas superaram li-

mites espaço-temporais, antes muito comuns. Acreditava-se que diminuir as distâncias tornaria todos mais conectados; no entanto, muitos experimentaram uma redução técnica de distâncias pouco inclusiva, o que soa anacrônico dado o histórico de acesso a esse meio de transporte que é social e economicamente desigual (Silveira, 2006, p. 85). Consolida-se, assim, o uso corporativo do território em múltiplas escalas com a ampliação das desigualdades regionais (Santos, 2007). No caso, portanto, de uma integração seletiva – sobretudo em função desse uso corporativo e do modo como o sistema de mercado se apropria da aviação –, verifica-se um processo de (des)integração em múltiplas escalas, seja por meio de uma real integração econômica entre regiões, ou por sistemas de controle e poder, uma vez que esse processo também é perpassado por uma evidente privação de acesso a esse importante meio de transporte.

Considerações finais

Analisar a infraestrutura do centro-norte do Brasil, com a construção de Brasília e de seu complexo sistema de rodovias que conecta a capital federal ao resto do país, não só corrobora com a tese de que a força do Brasil estava em seu interior, mas também contribui para estigmatizar o sertão como um lugar de atraso e, portanto, deslocado para um lugar mais distante do Planalto Central. A construção de Brasília revela também que a junção entre política e urbanismo foi um dos mais importantes componentes na configuração da nação modernizada – provavelmente o maior motor para a integração da faixa central do Brasil ao território nacional –, sem relegar suas demandas aeroportuárias, que permitiram alcançar fluxos impensáveis até algumas décadas atrás. O hub de Brasília permite que a representação cartográfica tenha escalas intercontinentais e permite possibilidades de impacto regional para Goiânia, Palmas, Rio Verde, Caldas Novas e Araguaína, que possuem certa infraestrutura aeroportuária para conexões e circulação no território brasileiro.

Há muitas potencialidades para o setor de aviação no contexto regional, que, entretanto, dependem da vontade do setor privado para o público. Muitas demandas só são resolvidas por meio de interesses financeiros, o que é bastante comprovado na história do transporte aéreo no centro-norte do Brasil, tanto na implementação da infraestrutura viária

quanto na redução do tempo da chegada da informação na primeira metade do século XX.

Cabe refletir sobre a relevância desse objeto e de seus sujeitos para a (re)construção de um território. O transporte aéreo não interessa apenas aos usuários desse serviço. Sua estrutura imensa diz respeito também a todos que participam desse trabalho: operadores, provedores de recursos e agentes reguladores. Assim, a aviação não deveria ser um meio de transporte exclusivo para concentração de renda, poder e controle de determinados grupos econômicos, sobretudo porque possui um imenso potencial de integração socioeconômica nas diversas escalas.

Como a locomotiva a vapor demonstrou há séculos, o transporte aéreo em nosso tempo tem enorme possibilidade de ser universalizado, para que seu uso, tanto para o transporte de passageiros quanto de mercadorias, seja orientado para uma integração ampla, efetiva e descentralizada. Somente assim, o transporte aéreo evidenciará seu caráter social e sua efetiva participação no desenvolvimento econômico e social.

Referências

ARAÚJO SOBRINHO, F. L. A. *Turismo e dinâmica territorial no eixo Brasília-Goiânia*. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

BARBOSA, Y. M. *As políticas territoriais e a criação do estado do Tocantins*. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

BARROS, L. F. B.; SILVEIRA, R. L. L. Rede de transporte aéreo regional regular e integração territorial no Rio Grande do Sul. *Boletim Gaúcho de Geografia*, v. 40, n. 1, 2013.

BRITO, E. P. *O papel de Palmas (TO) na rede de integração regional*. 2009. 255 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, MS, 2009.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. *Plano Mais Brasil PPA 2012-2015: Relatório Anual da Avaliação: ano base 2012 / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/SPI*. - Brasília: MP/SPI, 2013.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. *Diário Oficial da União*, de 20 de dezembro de 1986. Brasília.

lia, Distrito Federal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565compilado.htm>. Acesso em: 02 out. 2017.

BRASIL. *Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972*. Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/l5862.htm>. Acesso em: 23 jan. 2022.

BRASIL. Arquivo Nacional. *História da inspetoria de navegação*. Disponível em: <<http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-primeira-republica/873-inspetoria-geral-de-navegacao>>. Acesso em: 24 fev. 2022.

BRASIL. *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (RJ): 1910 a 1927*. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/relatorio-ministerio-viacao-obras-publicas/459194>>. Acesso em: 15 jul. 2022.

BRASIL. *Decreto nº 20.914, de 6 de janeiro de 1932*. Regula a execução dos serviços aeronáuticos civis. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20914-6-janeiro-1932-519626-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

BRASIL. *Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil* (de 16 de julho de 1934). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm>. Acesso em: 14 set. 2021.

BRASIL. *Lei nº 3.039, de 20 de dezembro de 1956*. Concede contribuição financeira às empresas de transporte aéreo, que explorem linhas dentro do país, para fins de reaparelhamento de material de voo. Disponível em: <www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3039-20-dezembro-1956-355313-norma-actualizada-pl.html>. Acesso em: 20 jan 2021.

CASTILHO, D. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). *Scripta Nova*, v. XVI, p. 67, 2012.

DINIZ, C. C. A questão regional e as políticas governamentais no Brasil. *Texto para discussão*, v. 159, 2001.

FAY, C. M. *Crise nas alturas: a questão da aviação civil (1927-1975)*. EdiPUCRS, 2013.

FAY, C. M.; FONTES, R. de S. O papel do Aeroclubes do Brasil na construção de uma política nacional de aviação brasileira (1911-1972). *História*, Franca, v. 36, e5, 2017. Disponível em <encurtador.com.br/jkmH2>. Acessos em 08 jan. 2021.

FERREIRA, J. C. Um breve histórico da aviação comercial brasileira. In: XII CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 12. *Anais...*, Niterói: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2017.

FERNANDES, R. M. S. O programa de investimento em logística (PIL) e o fim da frente neodesenvolvimentista (o acontecimento): atravessamentos, relações

de produção, condensação (luta de classes) e a logística. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, jun. 2020.

FERNANDES, E.; PACHECO, R. *Transporte aéreo no Brasil: uma visão de mercado*. São Paulo: Elsevier Brasil, 2015.

LOBO, T. Descentralização: uma alternativa de mudança. *Revista de Administração Pública*, v. 22, n. 1, p. 14- 24, 1988.

LUZ NETO, L. G. *Regulação da Aviação Civil no Brasil: um panorama do setor e o problema derivado da lacuna legislativa do processo de concessão de linhas aéreas*. Disponível em SRN: <<https://ssrn.com/abstract=3484481>>.

MALAGUTTI, Antônio Osler. *Evolução da aviação civil no Brasil*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2001.

MELLO, J. C. Transporte aéreo: uma crise sem fim. In: VELLOSO, João P. R. (Coord.). *Transformando crise em oportunidade: diagnóstico e bases para um plano de desenvolvimento da aviação comercial brasileira (com segurança)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2007.

NAKAYAMA, D. S. *Condições competitivas da aviação comercial brasileira: Um estudo da aviação regional*. Monografia (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

OLIVEIRA, A. V. M. *Regulação do setor de transporte aéreo: estado da arte, tendências e visão futura*. [S.l.], 2009. Disponível em: <<https://doi.org/10.13140/RG.2.2.13478.55364>>.

OLIVEIRA, A. SILVA, L. H. S. *Reforma regulatória e bem-estar no transporte aéreo brasileiro: e se a flexibilização dos anos 1990 não tivesse ocorrido? Revisão da Regulação do Setor de Transporte Aéreo Brasileiro*, São Paulo, p.1-28, 01 jul. 2006.

PIRES, R. P. *Uma teoria dos processos de integração*. Lisboa: CIES-RN, 1999.

POVOA, J. L. *História didática do Tocantins*. Goiânia: Kelps, 1999.

RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, M. *Economia espacial: críticas e alternativas*. São Paulo: Edusp, 2007.

SANTOS, R. F. B. *Os novos municípios do estado do Tocantins, criados pós-1989 e os usos do território*. 104f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional, 2020.

SASAKI, D. L. *Pouso forçado: a história por trás da destruição da Panair do Brasil pelo regime militar*. Rio de Janeiro: Record, 2015.

SILVA, O. B. *Breve história do Tocantins e de sua gente: uma luta secular*. Palmas: Solo Editores; Federação das Indústrias do Estado do Tocantins, 1996.

SILVEIRA, M. R. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. Presidente Prudente: Ed. Unesp, 2006. p. 21-68.

TUROLLA, F. A.; LIMA, M. F. F.; OHIRA, T. H. Políticas públicas para a melhoria da competitividade da aviação regional brasileira. *Journal of Transport Literature*, v. 5, n. 4, p. 188-231, 2011.

◆ Capítulo 3 ◆

Privatização e financeirização do setor elétrico no centro-norte brasileiro e o Grupo Equatorial Energia

Dallys Dantas

Estratégico para o desenvolvimento econômico e social do Brasil, o setor elétrico é alvo de interesses e disputas pela apropriação e controle de seus ativos. Eis alguns dos principais fatores envolvidos: soberania e transição energética; subsídios e lobbies em favor de determinadas fontes; receita e lucro das concessionárias; adequabilidade do serviço (regularidade, eficiência, segurança, modicidade tarifária etc.). Nesse contexto, a privatização das companhias de geração, transmissão e distribuição constitui uma notável estratégia de apropriação e controle das redes técnicas que o sustentam. Controlar essas redes significa, segundo Claude Raffestin, exercício de poder sobre coisas e pessoas. Das 100 maiores empresas do país em faturamento, 15 são elétricas (Exame, 2024); dessas, 14 são privadas, incluindo a Eletrobrás e a Copel, recentemente privatizadas. Logo, a despeito da prerrogativa estatal de planejamento, regulação e fiscalização dos serviços públicos de eletricidade, é patente o controle privado.

A privatização das distribuidoras no centro-norte brasileiro é parte desse processo. Das 22 concessionárias atualmente operantes na região, as 20 maiores foram privatizadas a partir do final da década de 1990. Juntas, atendem a uma população de 90.029.733 habitantes em 2.716 municípios, cobrindo uma área de aproximadamente 6,8 milhões de km² (Aneel, 2024). É nesse contexto que surge e se difunde o Grupo Equatorial Energia.

A partir da aquisição da Companhia Energética do Maranhão (Cemar), em 2000, o grupo difundiu-se pelo Norte e Nordeste, alcançando, mais recentemente, o Centro-Oeste, Sudeste e Sul. Embora esteja presente em todas as macrorregiões do território nacional atualmente, sua origem e principal área de atuação corresponde ao centro-norte do país.

Além da Cemar, a Equatorial controla outras seis distribuidoras nos estados de Alagoas, Amapá, Goiás, Pará, Piauí e Rio Grande do Sul. Com 769.389 km de extensão, sua rede de distribuição atende a 14.077.091 unidades consumidoras localizadas em 1.012 municípios (Equatorial, 2024b), sendo o terceiro maior grupo em número de consumidores. Ainda no setor elétrico, possui ativos nos segmentos de geração eólica e solar, transmissão e comercialização. Também atua no setor de saneamento por meio da Companhia de Saneamento do Amapá (CSA) e da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp), privatizadas em 2021 e 2024, respectivamente; possui ainda ativos no setor de telecomunicações e de prestação de serviços. Por isso, a Equatorial é considerada a primeira *holding multi-utilities*⁸ do Brasil.

Diante disso, cabe questionar: quais são as razões e implicações da apropriação do setor elétrico pelo Grupo Equatorial no centro-norte brasileiro? As evidências sugerem que a privatização das empresas elétricas se relaciona com os imperativos da financeirização, implicando extração de valor por meio do controle financeirizado das redes técnicas.

Privatização e financeirização de serviços públicos no Brasil: o caso do setor elétrico

Entende-se por privatização a apropriação privada, definitiva ou transitória, de empresas e de outros ativos sob o controle direto ou indireto da administração pública. A definitiva corresponde à venda, total ou majoritária, da participação acionária estatal. Na transitória – em que pese se tratar, no âmbito do Direito Público, de concessão, autorização ou permissão para realização de obras e prestação de serviços públicos –, na prática, prevalece a lógica privatizante em razão das condições que

8. Essa expressão corresponde à atuação em diversos setores de infraestruturas ligadas à prestação de serviços de interesse público, a exemplo de saneamento básico, energia elétrica e telecomunicações.

a ensejaram e a sustentam. Na concessão, por exemplo, a legislação prevê a garantia do equilíbrio econômico-financeiro da concessionária e o direito de exploração do serviço por até 30 anos prorrogáveis por igual período. Logo, conforme assinala Harvey (2008), a privatização constitui um expediente espoliativo para acumulação. E, tendo em vista que quem se apropria são corporações, configura-se também, como observa Santos (2008), uma forma de uso corporativo e a própria privatização do território.

No Brasil, a privatização dos serviços públicos desencadeada na década de 1990 tem raízes nas duas décadas anteriores e resulta da combinação de fatores internos e externos. Internamente, convém citar a hiperinflação e a instabilidade monetária que pressionavam a política macroeconômica, especialmente a fiscal (Pinheiro; Giambiagi, 2000). Externamente, destacam-se os imperativos da agenda neoliberal – a exemplo da abertura e desregulamentação financeira – para os países subdesenvolvidos convenientemente alinhados à mobilidade do capital sobreacumulado no centro (Chesnais, 1998). Logo, a privatização está vinculada a processos inter-relacionados de ordem global, a exemplo da neoliberalização (Dardot; Laval, 2016) e da mundialização financeira (Chesnais, 1998), dos quais o país passou a participar de forma subordinada (Paulani, 2008).

Em relação às redes técnicas, o processo de privatização se iniciou de forma tímida. Até 1992, das 80 empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização (PND), apenas três eram do setor de infraestrutura, sendo uma de transporte ferroviário (Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA) e duas elétricas (Light S.A. e Centrais Elétricas do Espírito Santo – Escelsa). A efetiva desestatização dessas empresas, no entanto, só ocorreu em 1996 e 1997, porque, até 1995, o PND se esbarrava na ausência de legislação específica para regulamentar a privatização de empresas que atuavam na prestação de serviços públicos, uma vez que, segundo o art. 175 da Constituição de 1988, incumbe ao Poder Público a prestação desses serviços. Daí a solução foi criar a legislação.

Os novos marcos legais instituídos durante o primeiro mandato de Fernando Henrique Cardoso (1995-1998) foram decisivos para superar os obstáculos normativos à privatização das redes técnicas. Dentre eles, destacam-se: a Lei nº 8.987/95 (Lei das Concessões), que criou o regime de concessão e permissão de prestação de serviços públicos; a Emenda

Constitucional nº 8/95, que retirou da União o monopólio da exploração dos serviços de telecomunicações; e a Lei nº 9.491/97, que ampliou o PND, incluindo outros objetos passíveis de desestatização, dentre os quais se destacavam as estatais federais e estaduais de serviços públicos. Esse novo conjunto normativo viabilizou, portanto, uma série de privatizações envolvendo redes técnicas, com destaque para os setores ferroviário, elétrico e de telecomunicações. Exemplos: RFFSA, Light, UHE Cachoeira Dourada e Telebrás.

Nesse contexto, conforme apontado por Pinheiro e Giambiagi (2000), o processo de privatização empreendido no âmbito do PND deslançou após a inclusão, em 1996, de estatais federais e estaduais de serviços públicos. Segundo esses autores, somente em 1997, seis anos após o início do PND, a arrecadação superou o volume de todo o programa até então. Das 115 empresas privatizadas entre 1991 e 1999, 28 eram estaduais, representando um terço do volume total das receitas e dívidas transferidas. Também é expressiva a relativa concentração setorial em termos de receita, com destaque para telecomunicações e eletricidade, que representaram, respectivamente, 36% e 33% das receitas das privatizações até 1999 (Pinheiro; Giambiagi, 2000). Se o desmonte do Estado brasileiro por meio da privatária (Biondi, 2003) foi uma marca dos governos neoliberais de direita durante os anos 1990, a lógica privatista permaneceu, porém sob uma nova roupagem, durante os mandatos presidenciais petistas nas décadas de 2000 e 2010 e dos governos ultraliberais subsequentes.

Em 2004, por exemplo, foi instituído por meio da Lei nº 11.079 o Programa de Parcerias Público-Privada (PPPs). Trata-se, em resumo, da ampliação das privatizações, via concessão, principalmente de redes técnicas nos setores de eletricidade e transportes, a exemplo de usinas de geração, linhas de transmissão, trechos rodoviários e aeroportos, dentre as quais se destacam a UHE Jirau (RO), trechos das BRs-060/153/262 (DF/GO/MG) e os aeroportos internacionais de Brasília (DF) e Guarulhos (SP). Convém citar ainda a inclusão, em 2015, da Celg-D no PND, até então sob o controle da Eletrobrás. Também com foco no setor de infraestruturas, em 2016, criou-se por meio da Lei nº 13.334 o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), substituindo o PND. Alterou-se o nome, mas não o teor do programa. No âmbito do PPI, até o início de 2025, foram concluídos 261 projetos, com destaque para os setores de transportes (135),

energia (56) e infraestrutura urbana (34); 211 deles estão em andamento. É nesse contexto que se privatizou a Eletrobrás. Autorizada em 2021 e efetivada em 2022, a privatização da maior empresa de energia elétrica da América Latina representa não apenas o auge do controle privado sobre o setor elétrico brasileiro (Castilho, 2022), mas também a ampliação do comando corporativo sobre a economia do país (Rodrigues, 2023).

Além do foco setorial, ambos, PPPs e PPI, têm em comum a participação fundamental do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no financiamento dos projetos. Ou seja, além de privatizar, o Estado financia a privatização. Ademais, trata-se de redes técnicas necessárias à prestação de serviços públicos, que, uma vez privatizadas, implicam ônus financeiro ao cidadão/usuário via cobrança tarifária. Portanto, conforme argumenta Rufino (2021, p. 13), no Brasil, as concessões, enquanto formas de provisão de infraestrutura, representam estratégias e mecanismos de acumulação alinhados à financeirização de teor rentista, significando a “ampliação e sofisticação de mecanismos de extração de renda mediada pelo controle de instrumentos financeiros e da propriedade das infraestruturas”.

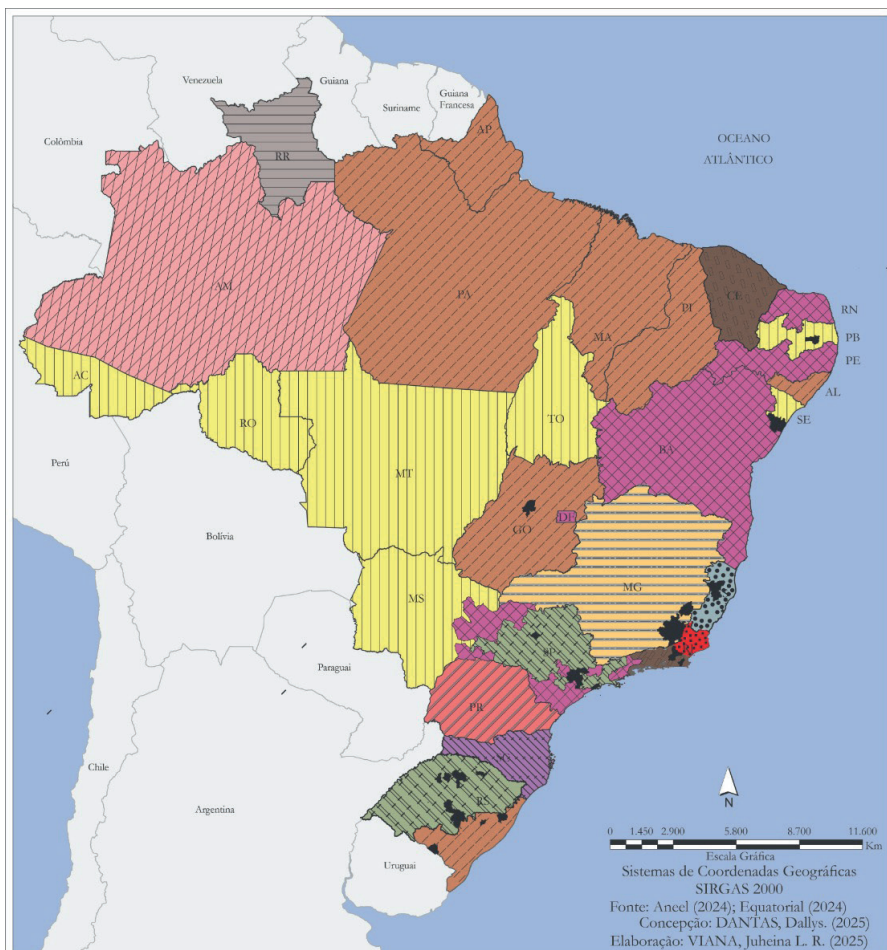
Atualmente, no que se refere ao setor elétrico, a apropriação privada é evidente. Considerando a participação do mercado,⁹ observa-se, em todos os segmentos, a predominância de agentes privados controlados por *holdings* nacionais e estrangeiras. Em 2023, conforme apontado em Castilho e Dantas (2025), dos dez maiores geradores, que juntos representavam cerca de 45,6% da capacidade instalada, sete eram privados, com destaque para Eletrobrás (15,2%), Engie (5,2%) e China Tree Gorges Corporation (4,3%). Na transmissão, entre os oito maiores, cuja participação se aproximava de 52,7%, sete deles também eram privados, a exemplo da Eletrobrás (13,3%), Isa Cetep (10,4%) e State Grid Corporation of China (SGCC) (9,0%). Na distribuição – segmento no qual, em 2019, apenas seis grupos concentravam 79% do mercado –, os quatro maiores também eram privados: Neoenergia (17,6%), Enel (16,3%), Equatorial (13,6%), SGCC (11,1%). Se a liberalização do setor elétrico como um todo, que resultou na onda de privatizações, tinha por objetivo estimular

9. Uma referência à capacidade instalada (em MW), à extensão da rede (em km) e ao número de unidades consumidoras correspondente, respectivamente, aos segmentos de geração, transmissão e distribuição.

a famigerada competição de mercado (Laval; Dardot, 2016), observa-se, parafraseando Stiglitz (2003), um movimento de competição pelo mercado. Daí a concentração capitaneada pelo setor privado. Dados recentes mostram que a oligopolização privada no segmento de distribuição é ainda mais expressiva. A Figura 1 mostra os maiores grupos de distribuição em total de clientes e suas respectivas áreas de atuação no território brasileiro.

Em 2024, os dez maiores grupos controlavam 32 das 103 distribuidoras do país, cujo número de unidades consumidoras equivalia a 95,9% (89.760.584) do total nacional. Dos dez, apenas dois são estatais: Cemig (5º), com 10,1%, e Celesc (10º), com 3,6%. Embora controlados pelos respectivos governos estaduais, ambos apresentam, conforme se verá adiante, uma significativa participação de capital privado na estrutura acionária. Nas quatro primeiras colocações permanecem Neoenergia (17,8%), Enel (15,5%), Equatorial (15,4%) e State Grid (10,9%). Na sequência estão Energisa (8,7%), Copel (5,5%), EDP (4,2%) e Light (4,2%). Logo, oito dos dez maiores grupos de distribuição são privados e, juntos, detêm 82,3% do mercado brasileiro de energia elétrica em número de clientes. Devido às particularidades do segmento, a maioria das concessionárias opera em condições de monopólio natural, principalmente nos estados do centro-norte brasileiro. Assim, associada à crescente demanda e aos incentivos regulatórios, a exemplo da revisão tarifária periódica, a operação monopolista favorece a geração de grandes volumes de receita, potencializando a ampliação da margem de lucro. Não obstante, o controle privado das concessionárias de energia também favorece a acumulação financeira, ou seja, a privatização se relaciona com os imperativos da financeirização. Por quê? Como?

Com base em Dowbor (2018), Mazzucato (2020) e Bruno (2022), entre outros, entende-se por financeirização a proeminência da lógica e das formas de dominância financeira junto aos processos de produção e de gestão da riqueza. Tal dominância não significa dissociação da finança da reprodução ampliada do capital, pois, como se sabe, elementos financeiros, a exemplo do crédito, são fundamentais nesse movimento. Trata-se, segundo Paulani (2008), da hegemonia da forma financeira da valorização, significando que o valor gerado na chamada economia real – isto é, nos fluxos de produção, circulação e consumo de bens e servi-



LEGENDA

Privado

- ENEL
- EDP
- ENERGISA
- EQUATORIAL
- LIGHT
- NEOENERGIA
- OLIVEIRA ENERGIA
- STATE GRID
- COPEL
- J&P ÂMBAR ENERGIA

Público

- CEMIG
- CELESC
- DEMAIS EMPREENDIMENTOS

Maiores grupos de distribuição de energia elétrica (unidades consumidoras)

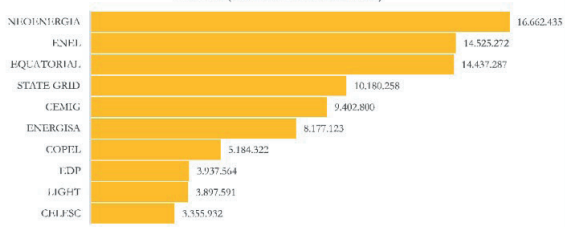


Figura 1 - Brasil: maiores grupos de distribuição de energia elétrica (2024). Fonte: Aneel (2025).

ços – é não somente influenciado por parâmetros de rentabilidade, mas também capturado por agentes (bancos, fundos de investimentos etc.) do mercado financeiro. Em outras palavras, a esfera financeira drena e se nutre do setor produtivo, limitando seu desenvolvimento (Dowbor, 2018; Mazzucato, 2020; Bruno, 2022).

Nesse sentido, a financeirização do setor elétrico ocorre na medida em que, dada a apropriação privada e a expressiva participação de agentes financeiros na estrutura acionária das grandes empresas, é imperativa a lógica de retornos curto-prazistas em detrimento dos níveis de reinvestimento adequados à crescente demanda do consumo. Assim, em vez de reinvestir parte significativa do lucro para manutenção e expansão das redes – a exemplo de qualificação e remuneração da mão de obra, aquisição e atualização tecnológica de equipamentos –, a prioridade da governança corporativa é a criação de valor para o acionista, que deve ser pautada por indicadores de rentabilidade como a valorização bursátil e a distribuição de dividendos.

Isso é particularmente evidente no caso das distribuidoras, cuja principal atividade lucrativa não é a comercialização de energia, mas sim a construção, manutenção e operação das redes técnicas necessárias à distribuição – “serviço de fio”, no jargão setorial. É o caso, por exemplo, dos apagões na região metropolitana de São Paulo em 2023 e 2024, em área atendida pela Enel. Entre os fatores apontados pelo Tribunal de Contas do Município de São Paulo, estão o baixo investimento e a redução do quadro de pessoal e dos custos operacionais da concessionária. Longe de ser um caso isolado, conforme argumenta Sauer (2024), o fato expõe a fragilidade e a deterioração do setor, especialmente no segmento de distribuição, no qual, a partir da privatização, as empresas são pressionadas a reduzir custos com vistas à geração de lucros e dividendos.

O nexo privatização-financeirização tem raízes históricas. No plano da política econômica mundial, segundo Chesnais (2005), as privatizações são uma resposta a crises de sobreacumulação e de superprodução insurgidas nas economias centrais a partir da década de 1980. Diante disso, conforme o autor, foi “necessário”, pela via da privatização, abrir ao capital privado setores socialmente protegidos pelo Estado a fim de oferecer oportunidades de lucros. Nestor e Mahboobi (2000) assinalam que a privatização resultou em uma mudança rápida e significativa de contexto

envolvendo infraestruturas e serviços públicos, em razão de uma intensa competição global entre grandes multinacionais ter emergido pelo controle das empresas desses setores, substituindo o monopólio estatal de atuação. Além dos objetivos econômicos, a privatização atendia também a interesses financeiros. Ainda segundo Nestor e Mahboobi (2000), a disputa global pelo controle dos setores de infraestrutura e serviços públicos tinha profundas raízes no mercado de capitais, uma vez que a desregulamentação financeira criou novas fontes de capital acionário, permitindo investimentos transnacionais. Ademais, o próprio mercado estava ávido por ações de qualidade para satisfazer a crescente demanda dos fundos de pensão e de outros intermediários financeiros. Não por acaso, ainda de acordo com esses autores, as privatizações constituíram a principal fonte de capitalização de algumas bolsas de valores na Europa, a exemplo de Milão e Lisboa.

No Brasil, conforme observam Pinheiro e Giambiagi (2000), os investidores institucionais domésticos adquiriram a maioria das posições acionárias das estatais leiloadas (61,2%) nos primeiros nove anos do PND. A participação de investidores estrangeiros, pequena no início, aumentou rapidamente desde 1995, passando de menos de 1% do total, no fim de 1994, para 42,2% ao final de 1998. Somente no ano de 1999, os investidores externos responderam por 59% do total das receitas. Ou seja, a abertura do setor de serviços públicos à privatização atraiu sobremaneira grupos financeiros nacionais e internacionais. Cabe argumentar que, no Brasil, desde o início do PND, em 1990, as evidências apontam para uma correlação entre interesses privatistas e financeiro-rentistas, consubstanciando o nexo privatização-financeirização, decorrente de três razões.

– Primeira: o PND tinha por objetivo básico declarado o equilíbrio fiscal, ou seja, o corte de gastos oriundos do financiamento público para a manutenção de estatais supostamente ineficientes e para estruturação de caixa com a venda dos ativos e transferência dos passivos (dívidas) (Pinheiro; Giambiagi, 2000), o que atendia diretamente aos interesses dos credores.

– Segunda: nos primeiros anos do PND, a maior parte do pagamento pelas estatais não foi realizado com moeda corrente, mas com títulos de dívida pública (“moedas de privatização”), cujo valor de

mercado estava depreciado (daí a expressão “moedas podres”) e de forma parcelada, ou seja, sem efetivo ganho de caixa para o Tesouro Nacional, mas sim para os detentores dos títulos (Biondi, 2003).

– Terceira: alguns grupos vencedores dos leilões eram compostos por instituições financeiras ou a elas ligados. Essa última razão permanece – haja vista a expressiva e crescente participação de agentes do mercado financeiro na composição acionária das empresas elétricas privatizadas – configurando um movimento de financeirização do setor elétrico brasileiro.

Um exemplo contundente desse movimento envolve a privatização da Eletrobrás. Sua apropriação, conforme analisa Castilho (2022), resulta da influência e articulação de acionistas com posições relevantes na companhia pré-privatização, notadamente representantes do setor financeiro, a exemplo da 3G Capital e do Banco Clássico. Considerando o inigualável tamanho da empresa em capacidade de geração e rede de transmissão e, conseqüentemente, a importância para o setor elétrico brasileiro, não é difícil deduzir os porquês do interesse financeiro em seu controle. Por um lado, o grande volume de receita e larga margem de lucro a ser capturada por meio de dividendos; por outro, talvez ainda mais importante, o reforço da centralidade de relações no escopo da rede corporativa que comanda a economia do país (Rodrigues, 2023).

E quanto às demais empresas do setor elétrico, quais as motivações para o crescimento da participação acionária de grupos financeiros?

Uma resposta sugerida considera ao menos quatro fatores inter-relacionados:

– O primeiro corresponde à essencialidade da eletricidade, fato que *per se* estrutura o expressivo mercado de energia. Explorados principalmente sob o regime de concessão, grande parte dos serviços de transmissão e distribuição ocorre em ambiente de monopólio natural, o que pressupõe vultosos fluxos de caixa.

– O segundo fator se baseia no equilíbrio econômico-financeiro do concessionário, via reajuste tarifário, o que significa uma relativa previsibilidade de receita e lucro.

– O terceiro se refere à abertura do capital social das empresas junto ao mercado de capitais, implicando a emissão de ações, que, por um lado, viabiliza a capitalização no mercado primário e, por outro, enseja a negociação/valorização dos papéis no mercado secundário sob a lógica da especulação.

– O quarto, por fim, diz respeito às diretrizes de gestão das empresas, frequentemente definidas por sua *corporate governance*.

Este último fator está diretamente ligado ao anterior, pois se traduz em estratégias de valorização bursátil e definição da política de distribuição de dividendos face às demandas de reinvestimento. Considerados em conjunto, portanto, esses quatro fatores conferem às empresas do setor elétrico condições atrativas a investidores e especuladores financeiros.

Não por acaso, há uma expressiva presença de elétricas – estatais e, principalmente, privadas – no rol de empresas listadas na bolsa de valores brasileira. Em agosto de 2024, a B3 registrava 402 companhias, classificadas segundo o principal setor de atuação: petróleo, gás e biocombustíveis (12); materiais básicos (31); bens industriais (63); consumo não cíclico (30); consumo cíclico (91); saúde (24); tecnologia da informação (16); comunicações (8); utilidade pública (50); financeiro (65); outros (12).

Dos dez setores, o de utilidade pública (ou *utilities*) apresenta o terceiro maior número de empresas. Nele predominam companhias de eletricidade (40), seguidas das de água e saneamento (7) e de gás (3). Das 40 elétricas, 11 são *holdings* que atuam em todos ou quase todos os segmentos do setor. O Quadro 1 mostra as *holdings* listadas na B3 e os respectivos segmentos de atuação e principais acionistas.

Os dados do Quadro 1 permitem destacar alguns fatos importantes. Nas dez *holdings* há posição acionária relevante (de controle ou não) de grupos financeiros. Exemplos: Auren, controlada pelo Grupo Votorantim e o fundo canadense CPPI; Eneva, sob controle do banco BTG Pactual e do fundo Cambuhay Investments; Serena, controlada pela gestora Tarpon e o fundo Lambda em acordo com o fundo britânico Actis; Light, cujos principais acionistas são a gestora WNT e os fundos Samambaia e Santander; Cemig, controlada pelo estado de Minas Gerais, mas com posição relevante do fundo de investimentos Dinâmica; Eletrobrás, que, apesar da posição preponderante da União (46,43%), não tem controlador

Quadro 1 - Holdings elétricas na B3, segmentos e principais acionistas (agosto de 2024)

<i> Holding</i>	<i> Segmento</i>	<i> Controlador(es) ou principais acionistas ON* (%)</i>
Auren	Geração/Comercialização	Votorantim S.A (38,70) CPP Investments (32,10)
Alupar	Geração/Transmissão	Alupar (76,54) Minoritários (23,46)
Celesc	Todos, exceto comercialização	Estado de Santa Catarina (50,18) EDP Energias (33,11)
Celgpar	Geração	Estado de Goiás** (99,90)
Cemig	Todos	Estado de Minas Gerais (50,97) FIA Dinâmica Energia (32,32)
Copel	Todos	Estado do Paraná (27,57) BNDESPar (10,09) Free Float (62,10)
CPFL	Todos	State Grid Corp. China (83,71) Free Float (16,29)
Eletrobrás	Todos	Grupo Governo*** (46,43) Não residentes (30,29) Residentes (23,28)
Energisa	Todos	Gipar S/A (62,44) FIA Samambaia (4,36)
Eneva	Geração/Comercialização	BTG Pactual (23,33) Cambuhay Investiments (20,01)
Engie	Todos, exceto distribuição	Engie Brasil Particip. (68,70) Banco Clássico (9,80)
Equatorial	Todos	Opportunity (9,80) Capital World Investors (5,10) GIC Singapoure (5,00)
Light S/A	Todos	WNT Capital (35,03) Samambaia FIA (20,01) Santander FIA (10,16)
Neoenergia	Todos	Iberdrola (53,50) Previ (30,30)
Serena	Geração	Actis LLP (26,82) Tarpon Gestora (20,42) Lambda FIA (12,48)

Fonte: B3 (2024) e informações disponíveis no site de cada empresa.

Quadro elaborado pelo autor.

*Ações ordinárias, ou seja, capital votante. Posições conforme informações atualizadas por cada grupo.

**Privatização autorizada pela Assembleia Legislativa do estado de Goiás, conforme Lei 22.286/2023.

***União, BNDESPar, FND, FGHAB, Banco do Nordeste, BB DTVM, Caixa DTVM, Petros e Previ.

definido em função da dispersão acionária entre investidores individuais (residentes e não residentes) e institucionais, a exemplo da 3G Capital, do Banco Clássico e os fundos de pensão Petros e Previ.

Apenas duas *holdings* são estatais: Celesc (Santa Catarina) e Cemig (Minas Gerais). Considerando a recente privatização da Celgpar (Goiás) e da Copel (Paraná), elas talvez não resistam às investidas privatizantes. Robustas e atuantes em todos os segmentos do setor, ambas (a catarinense e a mineira) estão no radar privatista. O fato é que, embora se destaque o teor financeirizado do controle via posição acionária nas empresas privadas e privatizadas, a lógica financeira também está intrusa nas estatais listadas. Exemplar é o caso da Cemig. Com a privatização da Eletrobrás, a companhia mineira passou a ser a maior do setor sob o controle acionário do poder público (50,97% das ações ordinárias pertencem ao estado de Minas Gerais). Todavia, outra parte significativa do capital votante (37,88%) pertence a grupos privados nacionais e estrangeiros. Quanto às ações preferenciais – que garantem prioridade na distribuição dos dividendos –, 96,98% estão nas mãos de acionistas privados.

O controle acionário das empresas elétricas por grupos financeiros pode ser explicado pelo imperativo da rentabilidade financeira em duas dimensões indissociáveis: valorização dos papéis e ganhos com dividendos. Ambas estão associadas à diretriz de *maximum shareholder value* (MSV), isto é, maximização de valor para o acionista, expressa ou embutida na governança corporativa da empresa.

Segundo Mazzucato (2020), o princípio da MSV emergiu na década de 1970, nos EUA, a partir da influência do economista liberal Milton Friedman e, posteriormente, alguns de seus seguidores. A ideia foi desenvolvida, dando origem à “teoria da agência”. O resultado, ainda segundo Mazzucato (2020), foi o argumento de que a única maneira de tornar as empresas bem administradas era mediante a maximização do valor para seus acionistas. Pivert (2009) observa que a MSV começou a se impor como prática de gestão no final dos anos 1980, tornando-se, gradualmente, um indicador referencial do desempenho financeiro da empresa em detrimento da lógica econômica e industrial. As empresas, que até então eram instadas a crescer e buscar fusões, passaram a ser alvos de pressões com o objetivo de remuneração máxima aos seus acionistas. Tal remuneração, segundo essa autora, não dependia apenas da distribuição de divi-

dados, mas também do aumento da cotação acionária. A partir dos anos 1990, a MSV passou a ser utilizada como um princípio unificador e racionalizador, uma vez que começou a ser aplicada a quase todos os setores.

Nesse sentido, uma empresa listada na bolsa tem por obrigação servir da melhor maneira possível seus acionistas com rendimentos, como lucro por ação e dividendos, cujos níveis de retorno podem alcançar e até superar os 15% ao ano. Ainda de acordo com Pivert (2009), a maximização do valor para o acionista é codificada pela *corporate governance*, cujo princípio implícito é o de responder a uma pergunta fundamental nos momentos de tomada de decisão: isso deixará o acionista mais rico?

No caso das elétricas listadas na B3, a lógica da valorização dos papéis se reflete no índice específico que mede o desempenho no mercado secundário. Trata-se do Índice de Energia Elétrica (IEE). Em agosto de 2024, 16 empresas compunham o IEE: AES Brasil, Alupar, Auren, Cemig, Coelce, CPFL Energia, Copel, Engie Brasil, Eletrobrás, Eneva, Energisa, Equatorial, Neoenergia, Serena, Taesa, Tran Paulista. Ou seja, representam os papéis mais rentáveis em termos de valorização bursátil. Segundo Olga et al. (2023), o IEE é considerado o “Ibovespa” do setor elétrico, só que melhor, uma vez que, desde 2018, supera o índice-mãe em média de valorização: 120% versus 61%.

A outra dimensão da rentabilidade financeira também se manifesta no setor elétrico. Conforme apontam Olga et al. (2023), o setor apresenta condições, como previsibilidade e regulação, que colocam várias das companhias entre as favoritas do mercado financeiro. E essa performance se traduz em alta capacidade de pagar dividendos. Em 2022, das 25 empresas listadas que mais pagaram dividendos, sete eram do ramo de eletricidade. Assim como o IEE é utilizado como indicador de desempenho da valorização dos papéis, no caso dos dividendos se utiliza o *dividend yield* (métrica que calcula a relação entre o preço das ações e a fatia distribuída na forma de remuneração aos acionistas). Quanto maior o *dividend yield*, melhor pagadora é a empresa. E as empresas com os maiores retornos medidos por essa métrica são do setor elétrico. Entre agosto de 2022 e agosto de 2023, ainda de acordo Olga et al. (2023), as melhores pagadoras integrantes do IEE foram Auren (10,74%), Taesa (9,58%), Cemig (8,63%), Engie (8,21%) e CPFL (8,10%), retornos sólidos para o médio prazo, dado que, no período, a Selic real oscilava perto de 7%.

Embora não apresente grande *dividend yield* (o acumulado de 2023 foi de 1,57%), a Equatorial tem outros atributos que a torna uma das favoritas do mercado financeiro. Tais atributos estão relacionados ao processo de estruturação e difusão do grupo.

O Grupo Equatorial: estruturação corporativa e difusão espacial e funcional

Sugestivamente, a marca Equatorial alude à área geográfica de origem e maior atuação da corporação. Cinco das sete distribuidoras, incluída a primeira aquisição, operam em estados perpassados ou próximos à Linha do Equador (Maranhão, Pará, Amapá, Alagoas e Piauí). Além dos ativos de telecomunicações e multisserviços, nessa área também estão localizados os empreendimentos de geração eólica (Bahia, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte), as linhas de transmissão (Bahia, Goiás, Minas Gerais, Pará, Piauí e Tocantins) e parte da rede de saneamento (Amapá) sob seu controle. Logo, o grupo atua em uma parte significativa do centro-norte brasileiro. Com as aquisições das distribuidoras em Goiás e Rio Grande do Sul e, mais recentemente, com a posição acionária de referência na Sabesp, em São Paulo, a Equatorial ampliou não apenas a participação no setor de serviços públicos como também a área de atuação no território nacional.

Tal ampliação está relacionada a dois movimentos estratégicos: difusão funcional e espacial. Trata-se, conforme defende Oliveira (2023), de operações que definem uma corporação multifuncional e multilocalizada, implicando, por um lado, uma potencial maximização de vantagens para si, como ganhos em escala e escopo, e, por outro, efeitos deletérios para o contexto econômico, como exploração do trabalho e concentração de poderes oligopolistas. Antes, porém, de se difundir funcional e espacialmente, a Equatorial passou por significativa estruturação corporativa.

Criada em 1999 sob o nome Brisk Participações SA, a atual Equatorial era uma subsidiária controlada pela Pennsylvania Power & Light (PPL Corporation), multinacional do setor energético de origem estadunidense. Sua criação tinha por objetivo específico concorrer ao leilão de privatização da Cemar. Única a dar lance, arrematou, em junho de 2000, 83,68% do capital total da estatal maranhense por R\$ 522,8 milhões.

Logo nos primeiros anos de gestão, a empresa apresentou problemas econômico-financeiros relacionados a dívidas no contexto de crise energética nacional (2001-2002). Em face dessa conjuntura, a Aneel efetuou uma intervenção administrativa entre 2002 e 2004. Nesse interstício, apesar de sanear a companhia e gerar caixa (Nassif, 2006), a agência reguladora acompanhou e aprovou um plano de reestruturação econômico-financeira, que foi proposto e coordenado pela SVM Participações – controlada pelo fundo de *private equity* GP Investments.¹⁰

O plano incluía capitalização e renegociação com credores, sendo a Eletrobrás o principal deles. De início, o GP injetou R\$ 30 milhões na Cemar, renegociou cerca de R\$ 276,5 milhões da dívida com a estatal federal e, com deságio de 69%, outros R\$ 75,3 milhões com os demais credores. Logo, a dívida total da companhia foi reduzida de R\$ 820 milhões para R\$ 465 milhões. Posteriormente, houve um aumento do capital social da Cemar em aproximadamente R\$ 155 milhões, sendo R\$ 55 milhões subscritos pela Eletrobrás – como conversão de parte da dívida – e R\$ 100 milhões pelo GP, conferindo-lhes, respectivamente, 34,4% e 65% do capital total da companhia. Assim, em 30 de abril de 2004, efetivou-se a aquisição do controle da Cemar pelo GP Investments. Surge, então, a Equatorial Energia.

Aproximadamente dois anos depois, em 2006, conforme observa Nassif (2006), os 65% de participação do GP na Cemar valiam R\$ 740 milhões – cerca de 23 vezes o valor da aquisição. Para esse autor, “não existe atividade convencional que possa, por milagre, valorizar-se 2.300% no prazo de dois anos, sendo evidente que parte dessa valorização já estava dada e não foi embutida na negociação”. Entre 2004 e 2006, conforme um documento do próprio GP, o Ebtida¹¹ da Cemar aumentou 160%, saltando de R\$ 131 milhões para R\$ 341 milhões. Em 2006, o fundo registrou ganho de R\$ 20,3 milhões com taxas de performance relativas à Equatorial. Entre janeiro de 2006 e setembro de 2007, foram R\$ 31,2 milhões apenas com vendas de ações da empresa. No mesmo período, a

10. Fundo de capital privado (*private equity*) fundado em 1993, em Bermudas, por Jorge Paulo Lemann, Carlos Alberto Sicupira e Marcel Telles – nomes significativos do mercado financeiro no Brasil.

11. Sigla para *Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization*, ou seja, lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização – indicador relevante do potencial da empresa para geração de caixa.

receita da companhia cresceu 403%, saltando de R\$ 70 milhões para R\$ 354,4 milhões.

Convém ressaltar, conforme argumenta Mazzucato (2020), que a busca por elevado retorno em curto prazo constitui uma estratégia típica de grupos de *private equity*. Esse tipo de fundo, segundo essa autora, investe em empresas para assumir seu controle, geri-las e, geralmente após um período de três a sete anos, lucrar com sua venda – inclusive a outros fundos. Também pode lucrar negociando ações da companhia no mercado financeiro por meio, por exemplo, de uma oferta pública inicial – ou IPO (*Initial Public Offering*), termo mais usual no mercado. Por isso, afirma Mazzucato (2020, p. 214), “*private equity* é MSV turbinada”.

Não por acaso, logo no primeiro semestre de 2005, o GP Investments iniciou negociações junto a outro fundo de *private equity* para a reestruturação societária da Equatorial. O plano foi anuído pela Aneel em 6 de março de 2006. No dia 30 do mesmo mês, a Equatorial realizou abertura de capital na bolsa de valores de São Paulo. A IPO foi de 37.260 ações, sendo 12.800 de oferta primária, ao preço unitário de R\$ 14,50, resultando o montante de R\$ 540 milhões, e 56,8% do capital social em *free float*. Em novembro de 2007, por aproximadamente R\$ 203,8 milhões, o GP vendeu 46,25% do capital total e 50% do capital votante na empresa para o Pactual Capital Partners Latin America Power Fund (PCP Latin) – fundo controlado pelo FIP PCP e ligado ao Banco Pactual, que controlava também a Light S.A. Com a conclusão da operação, em 2008, o PCP Latin, que já detinha 50% do capital votante da Equatorial, tornou-se o controlador direto da companhia.

Apesar da mudança na estrutura de propriedade, a lógica de controle pouco mudou. Entre os principais objetivos declarados pelas partes envolvidas na operação, destacam-se a concentração de recursos na Equatorial como estratégia para expandir sua participação no mercado de energia elétrica nacional, por meio de novos investimentos e aquisições, e a criação de valor para a companhia e seus acionistas (Equatorial; Cemar, 2007). Se a primeira estratégia lança as bases da difusão funcional e espacial da empresa, a segunda caracteriza seu perfil corporativo. Fato é que, a partir do final dos anos 2000 e início da década seguinte, a Equatorial começou a se difundir funcional e espacialmente pelo centro-norte brasileiro por meio de aquisição do controle e participação de referência

em concessionárias de serviço público, especialmente do setor elétrico. Paralelamente, sua composição acionária se pulverizou no mercado, implicando a livre circulação da maioria das ações em função de expectativas de ganhos curto-prazistas e a posição relevante de grandes investidores institucionais nacionais e internacionais. Em 2015, por exemplo, o FIP PCP, até então o maior acionista com 22,9% das ações, vendeu toda a sua participação na Equatorial por aproximadamente R\$ 1,2 bilhão. Nos últimos 12 meses antes da venda, as ações da empresa valorizaram 56% (Exame, 2015).

Entre 2008 e 2011, a Equatorial ingressou nos segmentos de serviços e geração e comercialização de energia por meio, respectivamente, da criação da 55 Soluções (atual Equatorial Serviços), da aquisição de participação na Geradora de Energia do Norte S.A. (Geramar) e do controle da Solenergia Comercializadora de Energia S.A (Solenergias). Em 2012, avançou sobre o segmento de distribuição adquirindo a Centrais Elétricas do Pará (Celpa) pelo valor simbólico de um real. Privatizada em 1998, a estatal paraense pertencia ao Grupo Rede e estava em recuperação judicial com dívida acumulada em cerca de R\$ 3,4 bilhões. Apesar do endividamento, a aquisição foi motivada, entre outros fatores, pela contiguidade da área de concessão com a Cemar, o que poderia gerar sinergias operacionais, bem como o potencial de mercado em função da demanda reprimida, dado que, em 2012, a Celpa atendia a 1,8 milhão de consumidores e era a última no ranking de eficiência das 63 distribuidoras no país à época. No dia do anúncio da operação, as ações da Equatorial valorizaram 4,75%.

Em 2016, o grupo ingressou no segmento de transmissão ao arrematar em leilão sete lotes de linhas, com aproximadamente 2.200 km de extensão, a serem implantadas e operadas nos estados do Pará, Piauí, Bahia e Minas Gerais. No ano seguinte, arrematou mais um lote de 436 km. Em 2018, ampliou sua base de ativos no segmento ao adquirir a totalidade acionária da Integração Transmissora de Energia S.A.¹² No mesmo ano, também adquiriu a Companhia Energética de Alagoas (Ceal) e a Companhia Energética do Piauí (Cepisa). Junto a outras quatro distri-

12. Durante a revisão deste texto, em abril de 2025, a Equatorial anunciou a venda de todos os ativos de transmissão para o grupo canadense CDPQ por aproximadamente R\$ 10 bilhões.

buidoras do Norte (Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima), as duas do Nordeste eram controladas pela Eletrobrás e foram todas privatizadas em 2018 no âmbito do Programa de Parceria Investimentos (PPI) como estratégia para o processo de privatização da *holding* federal. Assim como a Cemar e a Celpa, a Cepisa enfrentava problemas financeiros, com dívida acumulada em R\$ 2,4 bilhões. “Esse ativo é muito a nossa cara”, declarou o presidente da Equatorial à época (Melo; Alvarenga; Lis, 2018). Além da situação financeira, outros pontos em comum eram o caráter monopolístico da área de concessão, pois correspondente à totalidade do estado piauiense, e a contiguidade com a área de atuação no leste do Maranhão. Em 2021, o grupo ingressou no segmento de geração solar fotovoltaica a partir da aquisição da Enova Energia, empresa consolidada no mercado de geração distribuída.

Após todas essas aquisições, que marcam a expressiva atuação do grupo no Norte e Nordeste do país, especialmente no setor elétrico, a Equatorial prosseguiu com os movimentos de difusão funcional e espacial. Ainda em 2021, venceu o leilão de privatização da CEEE-D, no Rio Grande do Sul, com lance único de R\$ 100 mil. Também endividada, a distribuidora atendia a 1,6 milhão de clientes em 72 municípios. A aquisição da companhia gaúcha representa a primeira incursão do grupo no Sul. Em setembro do mesmo ano, a Equatorial ingressou no setor de saneamento básico por meio do Consórcio Marco Zero, que arrematou a Companhia de Saneamento do Amapá (CSA) por cerca de R\$ 930 milhões. A aquisição da CSA endossou a estratégia de diversificação de ativos do grupo no setor de serviços públicos. Não por acaso, também em 2021, por aproximadamente R\$ 10 bilhões, comprou a Echoenergia (*holding* de geração renovável com 1,2 GW de capacidade instalada em 12 parques eólicos operantes nos estados da Bahia, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte). Por fim, ainda em 2021, o grupo vendeu toda a sua participação na Geramar por cerca de R\$ 80 milhões.

Em setembro de 2022, a Equatorial adquiriu os ativos de distribuição da Companhia Energética de Goiás (Celg-D), encarregando-se do seu controle em janeiro de 2023. Até então, a distribuidora era controlada pela Enel desde a sua privatização em 2016. Além de pagar R\$ 1,6 bilhão, assumiu uma dívida líquida de aproximadamente R\$ 5,9 bilhões. Apesar do montante expressivo, o valor (*valuation*) da aquisição foi considerado

baixo. Segundo a Mar Asset Management (Mar, 2023), no contexto da transação, o *enterprise value* (EV) da Celg-D era de R\$ 8,15 bilhões, e sua base de ativos regulatórios (RAB) estimada em R\$ 8 bilhões. Logo, o múltiplo EV/RAB¹³ era de aproximadamente 1,0x – indicador abaixo das médias do setor elétrico (1,5x a 2,0x) e do histórico de aquisição (1,3x) e operação (2,0x) da Equatorial. Com a revisão tarifária periódica e o aumento da RAB ocorridos em 2023, o EV da companhia foi calculado em R\$ 17,3 bilhões, elevando o EV/RAB para 1,85x. Desse modo, o negócio significou uma geração de valor para a Equatorial, estimado em mais de R\$ 5 bilhões (Mar, 2023).

Cabe ressaltar que, em 2021 e 2022, a concessionária goiana não cumpriu os indicadores de qualidade definidos pela Aneel, ocupando a antepenúltima posição no ranking nacional de eficiência das distribuidoras. Além da ineficiência operacional, pressão política explícita do governo estadual contribuiu para a saída da companhia italiana do estado. “Queremos a Enel fora de Goiás”, declarou o governador Ronaldo Caiado em 2022. Ao final de 2023, já sob controle da Equatorial, a distribuidora caiu para a última colocação no ranking. Nesse mesmo ano, apesar da ineficiência, obteve uma receita operacional líquida de aproximadamente R\$ 2,63 bilhões e Ebitda de R\$ 231,42 milhões (Equatorial, 2024b). Entre os pontos acordados para a assunção da Celg-D, consta a flexibilização, por parte da Aneel, da fiscalização regulatória durante os três primeiros anos de operação. Ou seja, até o final de 2025, um eventual descumprimento dos indicadores de qualidade será tolerado. Nesse ínterim, em 2023 e 2024, a agência reguladora autorizou duas revisões tarifárias, cujo efeito médio ao consumidor foi de 3,54% e 4,33%, respectivamente. Desde então, a tarifa média, sem tributos, da Equatorial Goiás para a classe residencial normal é de R\$ 712,05 o Megawatt-hora (MWh). Note-se que, no Brasil, a tarifa média é de R\$ 683,22 o MWh. Com 3.434.598 de unidades consumidoras (Aneel, 2024), a concessionária é a décima maior do país

13. *Enterprise Value/Regulatory Asset Base* (EV/RAB) é um indicador muito utilizado por investidores e analistas para avaliar o potencial de risco e retorno de empresas de serviço público. EV ou valor da firma é a métrica que considera valor de mercado, ativos e passivos de uma companhia para estimar seu “valor real”. RAB corresponde aos investimentos realizados na infraestrutura necessária à prestação do serviço, sendo, por isso, considerada nos cálculos de revisão tarifária para remuneração da concessionária. Quanto mais alto o múltiplo EV/RAB, maior o potencial de geração de valor da empresa.

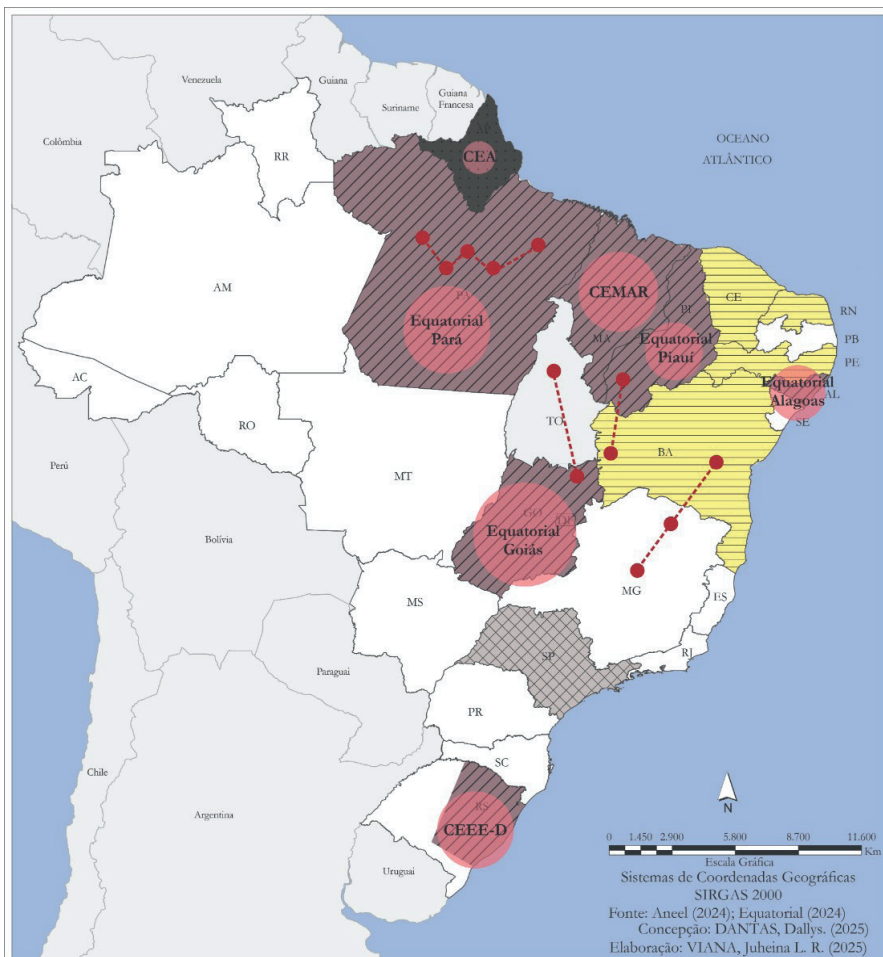
em número de clientes e a maior distribuidora da Equatorial. Seu controle representa, portanto, a ampliação significativa da base de ativos, o reforço da atuação no segmento de distribuição e o avanço na difusão espacial do grupo.

Recentemente, outra aquisição estratégica se refere à privatização da Sabesp. Por R\$ 6,9 bilhões, a Equatorial comprou 15% das ações da companhia, privatizada em 2024, tornando-se acionista de referência da maior empresa de saneamento do país – até então com 38 milhões de clientes. A posição garantiu a indicação de um terço do Conselho de Administração da empresa, incluindo o presidente, viabilizando o alinhamento com a governança corporativa do grupo. Apesar do pouco tempo de atuação no segmento e da disparidade de grandeza entre as duas concessionárias – a CSA tem 800 mil clientes –, a Equatorial foi a única a dar lance pela fatia de referência na companhia paulista, cujas ações foram vendidas por um preço (R\$ 67) aproximadamente 22% abaixo da cotação (R\$ 87) na B3 à época e 44% menor que o valor real (R\$ 103,9) estimado por especialistas do setor (Konchinski, 2024). Além da ampliação significativa da base de ativos em saneamento com potencial de valorização, a aquisição indica a estratégia de diversificação de atuação no setor de serviços públicos, caracterizando o movimento de difusão funcional do grupo.

A Figura 2 mostra os segmentos e as áreas de atuação do Grupo Equatorial no território brasileiro atualmente.

Conforme a figura, a atuação do grupo está relativamente concentrada no centro-norte brasileiro, especialmente no setor elétrico e no segmento de distribuição. Todavia, considerando as três últimas aquisições nos estados do Rio Grande do Sul, Goiás e São Paulo, observa-se uma tendência de difusão espacial pelo território nacional. Outro aspecto relevante é que, excetuando as concessionárias goiana e gaúcha, cada uma das demais opera em área de concessão cuja cobertura coincide com a totalidade do respectivo limite estadual. Ou seja, atuam em condição de monopólio, o que pode explicar, conforme os dados apresentados na Figura 2, a expressiva participação de cada distribuidora no mercado cativo.¹⁴

14. A denominação técnica “Ambiente de Contratação Regulada” (ACR) refere-se ao fornecimento de energia realizado exclusivamente por uma concessionária.

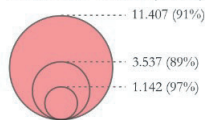


LEGENDA

Áreas de atuação*

-  Distribuição
-  Geração
-  Saneamento
-  Distribuição e saneamento
-  Transmissão

Consumo Cativo (GWh)-2023



* A companhia também atua em comercialização de energia, telecomunicações e multiserviços.

** Iniciou sua atuação em São Paulo por meio da compra de 15% da Sabesp.

Fonte: Grupo Equatorial Energia

Figura 2 - Áreas e segmentos de atuação do Grupo Equatorial (2025).

Com exceção da CEEE-D, cuja participação é de 31%, em todas as demais a fatia é de 89% em diante. Além da contiguidade territorial das áreas de concessão, as cinco distribuidoras do grupo no centro-norte brasileiro possuem em comum o fato de terem sido privatizadas em situações calamitosas relacionadas a dívidas e à prestação dos serviços. O que explica o interesse da Equatorial em concessionárias nessas condições?

Estratégias de gestão e implicações para o setor elétrico

Além da consolidação no segmento de distribuição e da diversificação setorial a partir da entrada no setor de saneamento, consta entre as estratégias da Equatorial a geração de valor por meio da atuação como *player* integrado de energia, ampliando territórios e segmentos onde atua. Para tanto, junto do potencial de crescimento do setor e da experiência de atuação, aposta na eficiência operacional e no modelo de gestão. Logo, as aquisições mencionadas refletem parte dos objetivos estratégicos do grupo. Dado que no contexto de financeirização do setor elétrico, conforme argumentado neste capítulo, a governança corporativa é pautada pela maximização de valor para o acionista, cabe lançar luz sobre aspectos que caracterizam o modelo praticado pela corporação e as implicações para o setor elétrico.

A Equatorial é uma *true corporation*, isto é, não possui acionista controlador. Em 2024, 100% das suas ações estavam em *free float* (livre circulação e negociação na bolsa de valores). As principais posições acionárias eram de grandes gestoras de ativos e fundos de investimentos em escala nacional e global, a saber: Opportunity (10,1%), GIC (4,7%), Squadra (4,6%), Canada Pension Plan (4,6%) e BlackRock (4,6%). Logo, é expressiva a participação de investidores institucionais na estrutura acionária da corporação. Tal fato indica alguns porquês. Em 2023, a *holding* ocupou a 35ª colocação no ranking das maiores empresas por faturamento no Brasil, ligeiramente à frente de outras elétricas como CPFL (38ª) e Cemig (41ª) (Exame, 2024). Além disso, desde a abertura de capital na B3, em 2006, apresenta ano a ano resultados com lucro líquido positivo e significativa distribuição de juros sobre capital próprio (JSCP) e dividendos. A Tabela 1 mostra os montantes anuais de lucro líquido e JSCP e dividendos distribuídos desde então.

Tabela 1 - Equatorial: distribuição de JSCP e dividendos (2006-2023)

Ano	Lucro líquido (mil R\$)	JSCP e dividendos (mil R\$)	Pay-out (%)
2006	125.410	14.670	11,7
2007	154.444	135.891	88,0
2008	300.114	202.016	67,3
2009	207.283	50.804	24,5
2010	188.871	196.608	104,1
2011	159.996	50.421	31,5
2012	140.995	33.736	23,9
2013	68.637	17.860	26,0
2014	637.756	154.883	24,3
2015	808.482	198.588	24,6
2016	712.217	170.872	24,0
2017	997.263	240.685	24,1
2018	917.935	191.484	20,9
2019	2.415.630	323.261	13,4
2020	2.975.089	707.105	23,8
2021	3.694.527	704.041	19,1
2022	1.373.938	385.156	28,0
2023	2.876.284	516.198	17,8

Fonte: Equatorial (2024a).

De acordo com esta tabela, entre 2006 e 2023, o lucro líquido acumulado por ano pela Equatorial saltou de R\$ 125,41 milhões para aproximadamente R\$ 2,87 bilhões. O montante anual distribuído na forma de JSCP e dividendos passou de R\$ 14,67 milhões para R\$ 516,19 milhões. Nesse período, a proporção do lucro distribuído aos acionistas, indicada pelo *pay-out*, variou entre 11,7% e 104,1%. Excetuando ambas as extremidades, predomina o *pay-out* na faixa de 20% a 30%. Além disso, outro indicador de rentabilidade é a valorização bursátil. De acordo com a Mar (2024), o valor de mercado da elétrica saltou de R\$ 1,8 bilhão, em 2006, para R\$ 38,5 bilhões em setembro 2023, representando um retorno acumulado de 25% a.a. Não por acaso, tal qual o setor de serviços públicos, especialmente o elétrico, a empresa figura entre os alvos favoritos dos gestores de ativos no país (Brazil Journal, 2023), o que indica, portanto, seu potencial em termos de retornos curto-prazistas, maximizando valor para o acionista. Mas a que custo?

A despeito dos vultosos volumes de lucro e dividendos, em 2023, as distribuidoras da Equatorial em Goiás e no Rio Grande do Sul ocuparam as duas últimas posições no ranking nacional de eficiência da Aneel. Em 2021 e 2022, dado o mau desempenho no Maranhão, eram três distribuidoras do grupo ranqueadas como as piores do país em termos de duração e frequência das interrupções no fornecimento. Cabe ressaltar que, durante o processo de aquisição da Celg-D em Goiás, a Equatorial pediu à Aneel a não aplicação do art. 9º do Anexo VIII da REN nº 948/2021 para o período de 2023 a 2025, afastando o risco de caducidade da concessão pelo critério da continuidade do fornecimento até 2027 e pelo critério de gestão econômico-financeira até 2026. A agência aceitou. Alterou-se a empresa, mas não a lógica dominante. No Rio Grande do Sul, uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) instaurada pela Câmara Municipal de Porto Alegre em 2024 apurou que a privatização da CEEE-D implicou a redução de 46% do seu quadro de pessoal, com a adesão de 998 funcionários ao Plano de Demissão Voluntária implantado pela Equatorial, sem a devida reposição da força de trabalho com conhecimento técnico equivalente. Além do pessoal de campo, foram demitidos 63 engenheiros. Como resultado, a CPI apontou a falta de manutenção da rede elétrica e a demora para reestabelecer o fornecimento.

Além da baixa qualidade na prestação dos serviços, também há evidências de explosão tarifária e precarização do trabalho nas distribuidoras do Nordeste. Segundo um levantamento publicado pela Central Única dos Trabalhadores (Rocha, 2021), em Alagoas, desde a privatização da Ceal em 2018 até 2021, o reajuste tarifário acumulava alta de 26,3%. Sob a gestão da Equatorial, o quadro de pessoal havia sido reduzido de 1.200 para menos de 700 trabalhadores. No Piauí, o efeito acumulado na tarifa em função da privatização era de 47,5%, considerando um reajuste de 27,5% autorizado em 2017 como condição para a venda da Cepisa. Privatizada em 2018, a companhia reduziu seu quadro próprio de 2.200 para 650 funcionários. Considerados os terceirizados, que somavam quase a mesma quantidade, o resultado foi cerca de 1.700 demissões. No Pará, onde a Equatorial atua desde 2012, a tarifa aumentou 76,9%. Junto ao *boom* tarifário, contabiliza 1.321 demissões desde então. Ademais, aumentou significativamente a terceirização. Antes era um terceirizado a cada funcionário próprio da Celpa. Com a Equatorial, a proporção passou a ser

de 5,5 para 1. No Maranhão também é expressivo o volume de demissões e o nível de terceirização. Desde a reestruturação corporativa da Cemar, em 2004, a companhia demitiu quase 2.500 trabalhadores, operando com uma média de 1.200. Para manter a média, a empresa demite e recontrata, pouco tempo depois, o mesmo trabalhador com salário menor e perdas de benefícios como vale-alimentação e plano de saúde (Rocha, 2021).

Por essas razões, no que se refere ao trabalho, o modelo de gestão da Equatorial é pautado por redução de custos operacionais, caracterizando-se pela tríade demissão, terceirização e precarização. Consequentemente, a qualidade da prestação dos serviços é afetada de forma negativa, a despeito dos expressivos aumentos tarifários decorrentes de revisões e reajustes anuídos pela agência reguladora em favor do equilíbrio econômico-financeiro da concessionária. Não por acaso, conforme afirma Ikaro Chaves, engenheiro eletricitista e ex-conselheiro da Eletronorte, “eles têm uma gestão muito competente para ganhar dinheiro. Para o trabalhador, é o pior grupo possível. Para o serviço não é muito diferente” (Konchinski, 2024).

Considerações finais

No Brasil, o processo de privatização do setor elétrico, assim como o de serviços públicos em geral, relaciona-se a movimentos mais amplos como a neoliberalização e a mundialização financeira. A desverticalização do monopólio estatal deu lugar a um movimento de (re)verticalização sob controle privado, isto é, a ampliação da participação de grupos privados nacionais e estrangeiros em praticamente todos os segmentos do setor. A concentração (ou oligopolização) é ainda mais expressiva no segmento de distribuição. Oito dos dez maiores grupos são privados, e, juntos, detêm 82,3% do mercado nacional. Dada a essencialidade dos serviços e a recorrente atuação em condição de monopólio natural, a apropriação das grandes distribuidoras representa um potencial para acumulação. Não obstante, o controle das concessionárias de energia também pode atender a interesses financeiro-rentistas. Alguns fatores – como, por exemplo, solidez do negócio em razão da crescente demanda de consumo e relativa previsibilidade de receita e lucro em função de incentivos regulatórios – fazem com que as companhias elétricas se tornem alvos preferidos por

agentes do mercado financeiro ávidos por retornos curto-prazistas como dividendos. Daí a expressiva participação de investidores institucionais na composição acionária dessas empresas.

Esse é o caso da Equatorial. Criada em 2004 a partir da reestruturação da Brisk, ex-controladora da Cemar, feita pelo fundo de *private equity* GP Investments, a *holding* apresenta um perfil corporativo marcado pela estreita relação com o setor financeiro. Desde a abertura e pulverização de capital na bolsa de valores brasileira, a partir de 2006, sua composição acionária é caracterizada por relevantes posições de investidores institucionais nacionais e estrangeiros como fundos de *private equity* e gestores de ativos, dentre os quais se destacam Opportunity, GIC, Squadra, CPP e BlackRock. Sem controlador, a corporação adota uma governança voltada para a criação de valor para os acionistas. Tal estratégia se sustenta pela apropriação de empresas prestadoras de serviços públicos, principalmente do setor elétrico.

Após quase uma década de atuação no Maranhão, o grupo se difundiu pelo território brasileiro, sobretudo em áreas do centro-norte do país, a partir da transferência de controle privado e privatização de distribuidoras no Pará, Alagoas, Piauí, Amapá, Rio Grande do Sul e Goiás. Junto da difusão espacial, adotou também uma estratégia de difusão funcional por meio da aquisição de ativos de geração e transmissão localizados na Bahia, Ceará, Goiás, Maranhão, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte e Tocantins. Nesse movimento, ingressou no setor de saneamento a partir da privatização das companhias estaduais do Amapá e, recentemente, de São Paulo. Além disso, detém ativos nos setores de telecomunicações e prestação de serviços. Por isso é uma *multi-utilities*. Logo, a famigerada criação de valor para o acionista resulta de estratégias inter-relacionadas: espoliação do patrimônio público via apropriação de empresas e redes técnicas do setor de serviços públicos; potencialização de lucros em decorrência da atuação monopolista em segmentos regulados como transmissão e distribuição; exploração e precarização do trabalho por meio da redução e terceirização de pessoal.

Se, como diz Warren Buffett (apud Anversa, 2024), “preço é o que você paga, valor é o que você leva”, o controle financeirizado das concessionárias de energia no centro-norte pela Equatorial – evidenciado por sua estrutura acionária e gestão voltada à criação de valor para o acionista

às custas da exploração de trabalhadores e dos lucros monopolistas no setor – significa, em consonância com Mazzucato (2020), extração de valor da economia real pelas finanças. Portanto, a privatização do setor elétrico se relaciona com os imperativos da dominância financeira e implica um controle privado-financeirizado de importantes redes técnicas, tornando-as vetores da financeirização do território.

Referências

ANEEL. Sistema de Acompanhamento de Informações de Mercado para Regulação Econômica – SAMP. *Consumidores, Consumo, Receita e Tarifa Média: Empresa, Classe de Consumo e Nível de Tensão*, 2024. Disponível em: <<https://portalrelatorios.aneel.gov.br/luznatarifa/cativo#!>>. Acesso em: 20 jan. 2025.

ANVERSA, L. 10 frases de Warren Buffett que vão mudar a forma que você investe. *Exame*, 30 setembro 2024. Disponível em: <<https://exame.com/invest/guia/10-frases-de-warren-buffett-que-va-mudar-a-forma-que-voce-investe/>>. Acesso em: 22 jan. 2025.

B3 (Brasil, Bolsa, Balcão). *Dados de mercado*. 2024. Disponível em: <https://www.b3.com.br/pt_br/market-data-e-indices/servicos-de-dados/market-data/consultas/mercado-a-vista/dados-de-mercado/>. Acesso em: 27 ago. 2024.

BIONDI, A. *O Brasil privatizado: um balanço do desmonte do Estado*. 11. reimp. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2003.

BRAZIL JOURNAL. Utilities: 66% do mercado está ‘overweight’, e pensa em manter ou aumentar. *Brazil Journal*, 14 dez. 2023. Disponível em: <<https://braziljournal.com/utilities-66-do-mercado-esta-overweight-e-pensa-em-manter-ou-aumentar/>>. Acesso em: 19 jan. 2025.

BRUNO, M. A financeirização como limite estrutural ao desenvolvimento brasileiro: fundamentos teóricos, indicadores e prognósticos. In: CARDOSO JR, J. C; MARQUES, R. (Orgs.). *Dominância financeira e privatização das finanças públicas no Brasil*. 1ª ed. Brasília: Fonacate, 2022, p. 38-76.

CASTILHO, D. Privatização da Eletrobrás: crise planejada e a condição do atraso. *Revista da Anpege*, v. 18, n. 36, p. 500-528, 2022.

CASTLHO, D; DANTAS, D. O setor elétrico brasileiro em disputa. In: TUNES, R. ET AL (Orgs.). *Reestruturação do espaço e do capital: movimentos contemporâneos na perspectiva da economia política e da produção do espaço*. Rio de Janeiro: Consequência, 2025, p. 199-228.

CHESNAIS, F. Introdução geral. In: CHESNAIS, F (Coord.). *A mundialização financeira: gênese, custos e riscos*. São Paulo: Xamã, 1998, p. 11-34.

CHESNAIS, F. O capital portador de juros: acumulação, internacionalização, efeitos econômicos e políticos. In: CHESNAIS, F (Org.). *A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências*. São Paulo: Boitempo, 2005, p. 35-67.

DARDOT, P; LAVAL, C. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2016.

DOWBOR, L. *A era do capital improdutivo*. 2. ed. São Paulo: Autonomia Literária, 2018.

EQUATORIAL. *Informações financeiras: Dividendos e Histórico de distribuições*. 2024a. Disponível em: <<https://ri.equatorialenergia.com.br/informacoes-financeiras/dividendos/>>. Acesso em: 22 dez. 2024.

EQUATORIAL. *Dados operacionais e financeiros 3T_2024*. 2024b. Disponível em: <<https://ri.equatorialenergia.com.br/informacoes-financeiras/dados-operacionais-e-financeiros/>>. Acesso em: 20 dez. 2024.

EQUATORIAL; CEMAR. *Fato relevante*, São Luís, 5 nov. 2007.

EXAME. *Ranking Exame Melhores e Maiores 2024*. 51. ed. Disponível em: <<https://exame.com/mm/maiores/?ano=2024>>. Acesso em: 25 jan. 2025.

EXAME. *Vinci vende fatia na Equatorial por R\$ 700 milhões*. Caderno Negócios, 21 maio 2015. Disponível em: <<https://exame.com/negocios/vinci-vende-fatia-na-equatorial-por-r-700-milhoes/>>. Acesso em: 12 out. 2024.

HARVEY, D. *O neoliberalismo: história e implicações*. São Paulo: Loyola, 2008.

KONCHINSKI, V. Sabesp é privatizada com perda de pelo menos R\$ 4,5 bilhões para os cofres de SP. *Brasil de Fato*, 22 julho 2024. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2024/07/22/sabesp-e-privatizada-com-perda-de-pelo-menos-r-4-5-bilhoes-para-os-cofres-de-sp/>>. Acesso em: 27 jan. 2025.

MAR ASSET MANAGEMENT. *Equatorial Energia*. Rio de Janeiro: Mar, 2023.

MAZZUCATO, M. *O valor de tudo: produção e apropriação na economia global*. São Paulo: Portfolio-Penguin, 2020.

MELO, L; ALVARENGA, D; LIS, L. Equatorial faz lance único em leilão e arremata a Companhia de Energia do Piauí. *G1 Economia*, 26 julho 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/07/26/equatorial-compra-a-companhia-de-energia-do-piaui.ghtml>>. Acesso em: 11 out. 2024.

NASSIF, L. O caso Cemar. *Folha de S. Paulo*, 5 abril de 2006. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0504200612.htm>>. Acesso em: 10 jan. 2025.

NESTOR, S; MAHBOOBI, L. Privatização de serviços públicos: a experiência da OCDE. In: PINHEIRO, A. C; FUKASAKU, K (Orgs.). *A privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública*. Rio de Janeiro: BNDES, 2000. p. 103-144.

OLGA, J; KASTNER, T.; VERSIGNASSI, A. O guia completo para investir no setor elétrico na bolsa. *VC S/A: Mercado Financeiro*, 11 out. 2023. Disponível em: <<https://vocesa.abril.com.br/mercado-financeiro/o-guia-completo-para-investir-no-setor-eletrico-na-bolsa>>. Acesso em: 22 dez. 2024.

OLIVEIRA, F. F. *Geografia de uma corporação em rede: a trajetória espaço-temporal do Grupo Algar (1930-2019)*. Uberlândia: Ed. UFU, 2023.

PAULANI, L. M. *Brasil Delivery: servidão financeira e estado de emergência econômico*. São Paulo: Boitempo, 2008.

PINHEIRO, A. C; GIAMBIAGI, F. Os antecedentes macroeconômicos e a estrutura institucional da privatização no Brasil. In: PINHEIRO, A. C; FUKASAKU, K (Orgs.). *A privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública*. Rio de Janeiro: BNDES, 2000, p. 13-43.

PIVERT, I. Criação de valor ou extração de lucro? *Le Monde Diplomatique Brasil*, Economia Política, 5 mar. 2009. Disponível em: <<https://diplomatique.org.br/criacao-de-valor-ou-extracao-de-lucro/>>. Acesso em: 20 ago. 2024.

ROCHA, R. Com energia privatizada, nordestinos sofrem com preços altos e serviços ruins. *Central Única dos Trabalhadores (CUT)*, Notícias, 20 abril 2021. Disponível em: <<https://www.cut.org.br/noticias/com-energia-privatizada-nordestinos-sofrem-com-precos-altos-e-servicos-ruins-cc85>>. Acesso em: 10 out. 2024.

RODRIGUES, E. M. Quem está no comando? Poder entre grupos econômicos hegemônicos no Brasil. *Pesquisa e Debate*, São Paulo, v. 35, n. 1, 2023, p. 171-192.

RUFINO, B. Privatização e financeirização de infraestruturas no Brasil: agentes e estratégias rentistas no pós-crise mundial de 2008. *Urbe*, n. 13, p. 1-15, 2021.

SANTOS, M. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 16. ed. Rio de Janeiro / São Paulo: Record, 2008.

SAUER, I. Sofreguidão por lucros é a causa dos apagões em SP. *Hora do Povo*, 24 mar. 2024. Disponível em: <<https://horadopovo.com.br/sofreguidao-por-lucros-e-dividendos-e-a-causa-dos-apagoes-em-sp-avalia-ildo-sauer/>>. Acesso em: 17 jan. 2025.

STIGLITZ, J. E. *Os exuberantes anos 90: uma nova interpretação da década mais próspera da história*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

◆ Capítulo 4 ◆

A recente estruturação das redes de telecomunicações em Goiás e Tocantins sob a ótica das estratégias espaciais das grandes corporações

Fernando Fernandes de Oliveira

As corporações multifuncionais e multilocalizadas, ao operarem sobre um extenso horizonte espacial, podem ser definidas como organizações que buscam não só maximizar vantagens, mas também executar uma difusão funcional e espacial das suas atividades. Tal movimento de alargamento das escalas geográficas de atuação, que ocorre por meio de diversas solicitações de ordem técnica, produtiva e institucional, se propõe a minimizar os efeitos negativos da excessiva centralização dos capitais. Cria-se, assim, sob a disciplina de uma hierarquia gerencial, um espaço novo com foco no reinvestimento e na acumulação.

Segundo a abordagem marxiana, o crescimento econômico no capitalismo é contraditório e inclinado à deflagração de crises. As tensões emergentes no cerne da acumulação capitalista – que, para Marx (2013, p. 799), nada mais é do que “a reprodução do capital em escala progressiva” – geram excedentes que muito suplantam as demandas sociais e as capacidades de absorção das populações. Para Harvey (2005), as crises oriundas da superprodução de capital requerem formas de desvalorização que, a despeito de severas perdas sociais, concorrem tanto para renovar quanto para ampliar os imperativos da acumulação sobre novas latitudes.

O espaço emerge como o elemento central para a reprodução dos capitais numa escala expansiva. Tal como proposto por Harvey (2005; 2013), um verdadeiro “ajuste espacial”, baseado em reestruturações funcionais e geográficas, é empreendido para contornar, ainda que temporariamente, os efeitos deletérios da excessiva concentração. As expansões geográficas intentam, assim, criar novas oportunidades para a aplicação rentável da riqueza concentrada.

Com efeito, a reprodução ampliada dos capitais via ajuste espacial demandou um novo tipo de estrutura organizacional para as firmas emergentes. As mudanças no padrão corporativo buscaram atribuir, num contexto de dilatação dos horizontes funcionais e geográficos, uma maior estabilidade à complexa trama de transações executadas pelas modernas corporações. Alfred Chandler, o historiador estadunidense da grande empresa, aponta que o empenho administrativo para internalizar um número crescente de funções, que ocorria concomitante à difusão espacial das atividades, permitia uma “utilização mais intensiva das instalações e do pessoal empregado nos processos de produção e distribuição, o que aumentava a produtividade e reduzia os custos” (Chandler, 1977, p. 7).

Resulta daí a indissociável sinergia entre a consolidação das modernas empresas multifuncionais/multilocalizadas e o ímpeto expansionista da acumulação capitalista. É possível inferir que a hierarquia gerencial das grandes corporações – tal como identificada por Chandler (1962; 1977) – constitua a força responsável por contornar, ainda que de modo temporário, o colapso previsto por Marx (2013), no que diz respeito à concentração excessiva dos capitais em estruturas oligopolistas. Trata-se dos esforços organizacionais que buscam conferir equilíbrio para duas interfaces não excludentes da acumulação capitalista: a centralização dos capitais, ágil sob a forma de fusões e aquisições; e a incontornável demanda por descentralizações divisionais e locacionais, que ocorre sob o olhar atento dos gestores.

O itinerário que impõe uma constante revisão de práticas organizacionais, políticas e espaciais empreendidas por grandes corporações pode ser apreciado no tecido econômico de um país como o Brasil. No decurso da década de 1990, os ditames da globalização econômica exigiram, para as economias emergentes, a “liberalização do comércio, dos investimentos

internacionais e a privatização de empresas públicas”, como bem observa Castells (2005, p. 178). As telecomunicações brasileiras, até então entrincheiradas pela exclusividade estatal, emergiram como segmento de primeira ordem aos anseios de reinvestimento de capitais nacionais e multinacionais, que lograram executar um verdadeiro ajuste espacial sobre os ativos públicos e os mercados domésticos.

Nesse sentido, este trabalho objetiva analisar a atuação e as estratégias corporativas das companhias de telecomunicação que operam nos estados de Goiás e Tocantins, desde a privatização do Sistema Telebrás (STB), deflagrada em 1997, até o presente. Busca, ademais, expor a difusão espacial do aparato técnico-reticular que sustenta os mais valorados serviços do segmento, notadamente a internet (fixa e móvel) e a telefonia celular, em suas múltiplas aplicações.

Do ponto de vista empírico, a coleta de informações baseou-se em *sites* de instituições regulatórias e de entidades setoriais, bem como em painéis de dados disponibilizados pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) e notas técnicas reunidas pela consultoria Teleco. Além de conferir inteligibilidade às questões de ordem técnica inerentes ao segmento, tal itinerário amparou a confecção de gráficos e mapas que lançam luz sobre a atual condição, no recorte espacial elencado, da difusão das redes de telecomunicação executada sob as estratégias espaciais de grandes corporações. Outrossim, leis e decretos foram objeto de análise, com destaque para as instruções normativas que abriram caminho para a desestatização do acervo público das telecomunicações e do arcabouço que passou a regular o setor no período posterior ao pleito.

Os esforços que buscam conferir ubiquidade aos serviços e às infraestruturas são executados no âmbito das táticas de ordenamento territorial das corporações privadas ante as determinações da Anatel, a agência reguladora do setor. Com efeito, as práticas espaciais orquestradas pelas firmas que operam as redes-suporte das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) apontam para as características e as lacunas, no recorte em destaque, daquilo que pesquisadores como Arroyo (2020) e Jurado da Silva (2024) têm denominado como “digitalização do território”, processo irrefreável e promotor de mudanças substanciais em todas as esferas da vida cotidiana.

Privatização do Sistema Telebrás e a divisão das outorgas em Goiás e Tocantins

A instituição do Sistema Telebrás (STB), por força da Lei nº 5.792 de 11 de julho de 1972, representou o ápice do desígnio dos governos militares para reestruturar as telecomunicações brasileiras, até então pulverizadas numa multiplicidade de atores, de redes e de normas. Edificado em forma de *holding*, o STB abarcava a Embratel, responsável pelo serviço de discagem à distância nacional, internacional e pelo controle das redes de comutação de dados, bem como por 27 empresas-polo que atuavam nos estados da federação. No território goiano, o intento para “garantir e controlar o permanente funcionamento dos serviços de telecomunicações” (Brasil, 1972) acabou por constituir a Telecomunicações de Goiás S/A (Telegoiás), em 1974, a partir do enxugamento da miríade de capitais e de concessões que exploravam os serviços telefônicos no estado.¹⁵

Nas décadas posteriores ao seu estabelecimento, o STB avançou consideravelmente os serviços e as infraestruturas em telecomunicações. Entre os anos de 1972 e 1997, que marcaram a vigência do monopólio estatal, o número de telefones instalados multiplicou-se por oito, partindo de 2.397.077 para 18.819.614 (IBGE, 1973; 1999). Assim, os módicos 2,3 aparelhos por grupo de 100 habitantes registrados em 1972 alcançaram 10,7 acessos em 1997.

As redes-suporte também conheceram um incremento importante em seus respectivos períodos de operação. Enquanto os terminais de acesso ao serviço telex multiplicaram-se por 34, as terminações dos sistemas Transdata (comunicação de dados entre empresas) e Rempac (Rede Nacional de Dados por Comutação de Pacotes) foram acrescidas em 491% e 1.100%, respectivamente (Telebrás, 1973; IBGE, 1999).

Mesmo tendo deflagrado uma significativa reestruturação do setor, o STB não foi capaz de promover uma densa universalização dos serviços em telecomunicação, de maneira que os problemas relativos à insuficiência das operações persistiram no Brasil dos anos 90. Por sua vez, a crise do modelo nacional-desenvolvimentista brasileiro acabou por solapar as

¹⁵ Para uma análise pormenorizada da constituição dos serviços de telecomunicação em Goiás no período que precede a consolidação do STB, ver Oliveira e Castilho (2022).

prerrogativas da exclusividade do poder público em diversas frentes. Para conter o avanço da espiral inflacionária, as empresas estatais recrutadas para represar os repasses tarifários tiveram as suas capacidades de investimento erodidas. No que concerne ao segmento das telecomunicações, Brandão (1996; 1999), Benakouche (1997) e Dias (2008) apontam, ainda, para o desequilíbrio da ação estatal, que priorizou atender aos anseios por fluidez dos grandes clientes em detrimento da mitigação de questões elementares, tal como a gigantesca demanda reprimida referente aos serviços telefônicos.

A regulação acerca de novos produtos e serviços em telecomunicação, no decurso dos anos 90, daria contornos mais evidentes à perspectiva de quebra do monopólio estatal. Em 1995, uma nota conjunta dos ministérios de Ciência e Tecnologia e das Comunicações, preconizando a chegada da internet comercial ao país, indicou que o serviço deveria ser disponibilizado pela iniciativa privada, cabendo ao poder público “estimular ou induzir o surgimento de provedores e usuários” (Brasil, 1995).

A Lei nº 9.295/1996 possibilitou que o STB se desmembrasse, a partir das operadoras de telefonia fixa, subsidiárias exclusivamente voltadas à prestação da emergente telefonia celular. Disso, resultou a configuração da chamada “banda A” de frequência, composta por oito entidades vinculadas ao STB e seus respectivos recortes espaciais de atuação. Já a “banda B” de telefonia móvel, criada exclusivamente para o processo de privatização, foi dividida em dez áreas de outorga. Efetuados durante os anos de 1997 e 1998, os pregões do ainda incipiente – porém promissor – serviço móvel celular arrecadaram US\$ 14,58 bilhões (BNDES, 2009). No que diz respeito à banda A, Goiás e Tocantins, foco da presente análise, integraram Tele Centro-Oeste Celular e Tele Norte Celular, respectivamente; em relação à banda B, os estados mencionados compuseram a área 7.

As mudanças no arcabouço normativo levariam à conformação da Lei nº 9.472/1997. Dentre outros pontos, a Lei Geral das Telecomunicações fixou metas atinentes aos serviços e criou a Anatel, a agência responsável por regular o setor. De modo semelhante, o Decreto nº 2.537/1998 instituiu o Plano Geral de Outorgas (PGO) da telefonia fixa, ao estabelecer

quatro grandes regiões geográficas,¹⁶ como mostra o Quadro 1. É bom destacar que a quarta área de concessão correspondia às operações da Embratel, a subsidiária do STB que explorava os serviços de discagem à distância e as redes de comutação de dados ao nível do território nacional.

Quadro 1 - Recortes espaciais do Plano Geral de Outorgas (PGO), em 1998

Região	Área geográfica correspondente aos territórios
I	Os estados de Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí, Maranhão, Pará, Amapá, Amazonas e Roraima.
II	O Distrito Federal e os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Rondônia e Acre.
III	O estado de São Paulo.
IV	Todo o território nacional.

Fonte: Brasil (1998). Quadro organizado pelo autor.

Realizado em julho de 1998, o leilão das quatro entidades que compuseram o acervo público da telefonia fixa movimentou o montante de US\$ 11,97 bilhões (BNDES, 2009). A Telegoiás, operadora dos serviços de telefonia fixa em Goiás e Tocantins, foi aglutinada para formar a Tele Centro-Sul (área II do PGO), sendo arrematada por US\$ 1,77 bilhão pelo consórcio formado pelas canadenses Telesystem e Bell Canada, o estadunidense Citybank e o Banco Opportunity, oriundo do capital local.

No Brasil, a cessão do aparato técnico-reticular das telecomunicações fez emergir novas e rentáveis frentes de acumulação aos agentes em concurso, numa escala geográfica expansiva. Compostos por capitais de origem nacional e multinacional, os consórcios que se sagraram vencedores puderam projetar – sobre o mercado e o território nacional partilhados – um notório ajuste espacial, cuja racionalidade não prescindiu de substanciais mudanças de ordem normativa e institucional. Para Harvey (2005, p. 154), trata-se dos esforços que buscam imprimir, sobre amplas

16. As exceções correspondiam às áreas de atuação, há muito estabelecidas, de três empresas públicas e uma privada, cujas existências não foram suprimidas com a instituição do STB: as municipais Ceterp, de Ribeirão Preto (SP) e Sercomtel, de Londrina (PR); a estadual Companhia Riograndense de Telecomunicações (CRT), do Rio Grande do Sul; e a Companhia de Telecomunicações do Brasil Central (CTBC), de Uberlândia (MG), a única firma de telefonia a permanecer sob o domínio do capital privado após a emergência do STB.

e renovadas configurações geográficas, estratégias que acomodem a dinâmica “vigorosamente expansível do fluxo de capital indócil e mutável”.

Com efeito, o caráter expansivo do ajuste espacial empreendido sobre o ativo público não arrefeceu com a desestatização do poderoso STB. O período posterior ao pleito foi marcado por massivos processos de fusão e aquisição, que acabaram por fortalecer os espaços de atuação das gigantes privadas que operam no setor: Oi S/A (composta por capitais nacionais), Claro (América Móvil, México), Vivo (Telefónica, Espanha) e Tim (Telecom Italia, Itália).

No que concerne aos recortes nos quais Goiás e Tocantins foram inseridos, o consórcio Americhel (Telesystem, Bell Canada, Citibank e Opportunity), que arrematou a área 7 da Banda B da telefonia celular, foi convertido em Claro, em 2003. A Tele Centro-Oeste Celular, herdeira da área 5 da Banda A e originalmente adquirida pelo Grupo Splice, foi aglutinada por Telesp Celular (Portugal Telecom) e, em 2003, transformada em Vivo, a partir do enlace entre Portugal Telecom e o grupo espanhol Telefónica. Em 2010, o Grupo Telefónica avançou para tornar-se majoritário sobre os capitais que compõem a Vivo. Por sua vez, a Tele Centro-Sul (Telecom Itália, Lightel/Algar, Splice e Opportunity), correspondente à região II do PGO da telefonia fixa, renomeada para Brasil Telecom em 2002 e, em 2008, incorporada pela Oi.

Se somados, os valores arrecadados, no âmbito da concessão das Bandas B e A da telefonia celular e das áreas de outorga da telefonia fixa, superaram os US\$ 26,5 bilhões (BNDES, 2009). No que diz respeito ao movimento de capitais no setor, as maiores fusões/aquisições observadas no decurso da década de 2000 movimentaram valores que excedem a marca dos R\$ 35,6 bilhões (Oliveira, 2023), expondo a pujança oligopolista em detrimento da presumida injeção de competitividade comumente atribuída aos mecanismos de desregulamentação.

Diante da celeridade do gerenciamento, o processo de desestatização do STB ocorreu em meio a diversas contestações. Os emergentes imbróglis entre metas de universalização pré-fixadas e o vertiginoso incremento técnico do setor, que altera usos e demandas, sugerem que o ativo público foi cedido mediante uma urgência contraproducente. Exemplo disso envolve a natureza da prestação do Serviço de Telefone Fixo Comutado (STFC), que, devido à sua importância no momento da

privatização, recebeu uma atenção diferenciada no arcabouço regulatório que sucedeu a exclusividade estatal.

Estabelecida em 1997, a Lei Geral das Telecomunicações endossou a condição da telefonia fixa como serviço de interesse coletivo e de uso público geral a ser prestado sob o regime de concessão. A partir de então, derivaram obrigações de continuidade de prestação e de metas de universalização que atendessem à demanda por linhas fixas em qualquer ponto do território nacional. A obrigatoriedade alcançava, também, a disponibilidade dos telefones de uso público (TUP), os populares “orelhões” – praticamente ausentes da paisagem das cidades brasileiras na atualidade. Ademais, a renovação das concessões para a exploração das áreas de outorga seguia atrelada ao cumprimento das exigências encaminhadas pela Anatel para a telefonia fixa.

Contudo, as transformações no campo das TICs impuseram limites importantes ao marco regulatório de 1997. Trata-se da preferência dos usuários pelos serviços de comunicação multimídia (SCM) e, sobretudo, móvel pessoal (SMP) – este, incrementado perante as múltiplas possibilidades entregues pelo advento dos *smartphones* e da internet móvel. Diferentemente do STFC, ambas as modalidades, ainda que arroladas pela regulação como de interesse coletivo, são prestadas sob o regime de autorização, que dispensa metas de universalização e continuidade.

Daí, o imbróglio: enquanto a telefonia fixa,¹⁷ blindada por rigorosas obrigações, é condenada ao ostracismo tecnológico, os serviços de internet fixa e móvel pessoal, com atribuições normativas mais brandas, emergem como as vedetes do mercado em telecomunicações. Diante das contestações das gigantes do setor em manter um serviço (e sua infraestrutura) em evidente desuso, a Lei nº 13.879/2019 flexibilizou as metas atinentes ao regime de concessão do STFC, que passou a ser regulado segundo os critérios atenuados de autorização.

Não obstante os atritos entre regulação e mudanças de ordem técnica e de mercado, são patentes os avanços da difusão espacial das infraestruturas e do alcance dos serviços em telecomunicação no período poste-

17. Os dados disponibilizados pela Anatel, em 2025, revelam que a tendência de desuso da telefonia fixa é acentuada: em 2014, no ápice quantitativo, o Brasil possuía 44,1 milhões de linhas fixas instaladas, que perfaziam uma taxa de 21,8 aparelhos por grupo de 100 habitantes. Em novembro de 2024, os telefones fixos somavam 22,4 milhões, um recuo de 50% em dez anos.

rior à privatização. É oportuno registrar que o equipamento do território obedece – em meio à premissa de atendimento dos mínimos de qualidade e de cobertura estabelecidos pela Anatel – às estratégias de seletividade espacial exercidas pelas gigantes do setor, sobretudo no que diz respeito ao atendimento das maiores e melhores densidades de mercado. Segundo Santos (1994, p. 114), a eficácia das grandes corporações “vem de sua presença em lugares estratégicos do espaço total, pontos escolhidos por elas mesmas, dos quais exerce sua ação sobre pontos ou zonas”.

Tendo em vista as mudanças apontadas no campo das TICs, o SCM e o SMP podem ser elencados como os principais vetores do processo de digitalização do território empreendido pelos agentes que exploram o mercado. Cabe assim destacar como as práticas espaciais das empresas de telecomunicação impactam a recente estruturação das redes e dos serviços mais valorados nos estados de Goiás e Tocantins.

Difusão espacial e atual condição do SCM em Goiás e Tocantins

A Resolução nº 614/2013 disciplina que o SCM é aquele que oferta capacidade de transmissão, recepção e emissão de dados, voz e imagens por quaisquer meios, inclusive promovendo acesso à internet. Por sua vez, a área geográfica de prestação do SCM abrange toda a amplitude do território nacional, a não ser que a agência reguladora delimite recortes espaciais específicos.

Destaca-se, no domínio do SCM, a modalidade de internet banda larga fixa,¹⁸ que alcançou uma notória popularidade no decurso das duas primeiras décadas do presente século. Por óbvio, o recorte espacial em destaque acompanha o movimento geral de ascensão do serviço de internet fixa. Em 2007, ano de início da série histórica disponibilizada pela Anatel, os estados de Goiás e Tocantins possuíam 206.607 e 30.801 linhas de banda larga, que perfaziam densidades aproximadas de 3,6 e 2,4 pontos

18. Tal como exposto na base de dados da Anatel, o acesso à internet comercial não é o único produto a compor o leque de operações em banda larga fixa. Dentre os produtos ofertados, constam as modalidades Linha Dedicada (oferta de capacidade de transmissão de sinais analógicos, telegráficos ou digitais entre dois pontos fixos, em âmbito nacional e internacional) e M2M (conexão de máquina para máquina, no domínio de Internet das Coisas – IoT). Todavia, em 2024, o produto “internet” representava 98,4% dos acessos à banda larga fixa ativos no Brasil (Anatel, 2025).

de acesso para grupos de 100 habitantes, respectivamente (IBGE, 2008; Anatel, 2025).

Em 2024, os acessos à internet fixa alcançaram 1.573.154 em Goiás e 221.145 no Tocantins, um incremento médio anual de respectivos 39% e 36%, desde 2007. No que diz respeito à densidade do serviço, Goiás e Tocantins registram, no presente, 21,4 e 14 acessos por 100 habitantes, respectivamente, mantendo-se, entretanto, abaixo dos 24 pontos de acesso que correspondem à média nacional (Anatel, 2025).

A expansão do serviço de banda larga fixa deveu-se, inicialmente, ao desenvolvimento da tecnologia *Asymmetrical Digital Subscriber Line* (ADSL), que permite que a rede analógica da telefonia fixa, predominantemente composta por cabos de cobre, amparasse o trânsito de dados digitais em elevadas taxas. Derivou-se daí a correspondência inicial entre os esforços de universalização do STFC – até então regulado sob o regime de concessão – e a expansão do emergente serviço de banda larga fixa.

Entretanto, os fatores atinentes ao devenir tecnológico e ao próprio recuo do STFC têm transformado o mencionado encadeamento técnico-reticular. Na medida em que a digitalização da vida cotidiana avança, o adensamento do fluxo de dados requer que a capacidade de transmissão das redes seja ampliada em termos de velocidade e estabilidade. No contexto das mudanças que conduzem ao uso intensivo da internet, é possível destacar: a crescente digitalização do setor público; a preeminência das mídias sociais e dos serviços de *streaming*; os progressos nos campos da Internet das Coisas (IoT) e da inteligência artificial (IA); os avanços nas áreas de bancos de dados e de computação em nuvem, dentre tantos outros. Daí a paulatina substituição dos tradicionais cabos metálicos por infraestrutura baseada em fibras ópticas, já preponderantes na prestação dos serviços de banda larga fixa.

A difusão das redes de fibras ópticas pode ser observada no recorte espacial em destaque. Em 2017, ano em que o uso dos cabos metálicos para a prestação do serviço de internet fixa conheceu o seu auge, os percentuais de acessos por meio da mencionada tecnologia alcançavam 65,5% em Goiás e 71% no Tocantins. Nesse mesmo ano, os acessos via fibra óptica não superavam 3,5% do total, para ambos os estados (Anatel, 2025).

Os dados mais recentes apontam para a pujança do processo de reestruturação técnico-reticular no âmbito do SCM: em 2024, Goiás e Tocantins concentravam, respectivamente, 85% e 83% de seus acessos à banda larga fixa realizado por meio de cabos ópticos. Obviamente, a mudança qualitativa imposta ao substrato técnico repercute na capacidade de tráfego da rede. Entre os anos de 2017 e 2024, a velocidade média contratada foi acrescida em 38 vezes em Goiás e 43 vezes no território tocantinense (Anatel, 2025).

Não por acaso, o aumento de acessos que utilizam velocidades superiores de tráfego ganhou fôlego a partir de 2020. Em meio ao avanço da crise sanitária deflagrada pela pandemia de Covid-19, a adoção de medidas de distanciamento social acabou por acelerar as já evidentes tendências de digitalização do cotidiano e do território, exigindo maior capacidade das redes informacionais. Em 2024, 92% e 89% dos acessos em Goiás e Tocantins operam em velocidades que excedem 34Mbps. A Figura 1 ilustra, a título de informação e no nível do território nacional, a evolução da velocidade média em megabits por segundo (Mbps) no SCM, entre os anos de 2019 e 2024.

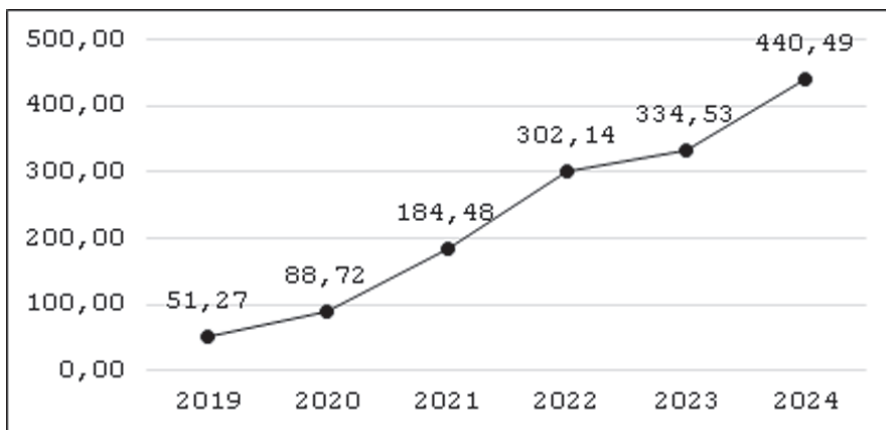


Figura 1 - Brasil: evolução da velocidade média em Mbps no SCM (2019-2024). Fonte: Anatel (2025). Gráfico organizado pelo autor.

No que diz respeito à ubiquidade da tecnologia, os cabos ópticos estavam disponíveis em 195 dos 246 municípios goianos em 2024, o que perfaz uma cobertura de 79%. Menos favorecido, o Tocantins apresentou

54% de sua malha municipal contemplada por fibras ópticas, de modo que 75 dos 139 municípios seguem atendidos. No tocante à amplitude do território nacional, os dados disponibilizados pela agência reguladora atestam que, em 2024, as redes ópticas se faziam presentes em 78,3% dos municípios brasileiros (Anatel, 2025).

A Figura 2 registra a presença dos *backhaul*¹⁹ ópticos no recorte em tela. É possível observar certa similaridade entre o traçado das rodovias BR-060 e BR-153 e a ocorrência de municípios atendidos por cabos ópticos. Tal encadeamento sugere que as externalidades geradas por fixos territoriais preexistentes, tais como as rodovias, tornam-se fundamentais para a difusão espacial do sofisticado aparato das fibras ópticas. Assim como as mesorregiões do Norte e do Nordeste goiano, as áreas das porções centrais leste e oeste do Tocantins permanecem sendo precariamente atendidas por redes mais céleres. Fica evidente, outrossim, a persistência das heranças geo-históricas concernentes à baixa densidade técnica do antigo e vasto centro-norte goiano.

De acordo com Corrêa (1992), as corporações multilocalizadas, ao organizarem o seu espaço de atuação, agem de modo seletivo. No domínio do SCM, as dinâmicas referentes ao adensamento da capilaridade das redes de fibra óptica e à concentração de mercado adquirem contornos muito interessantes. Ambas as dinâmicas remetem não só às estratégias de seletividade espacial executadas pelas gigantes do setor – ávidas por dominar as localizações mais adensadas –, mas também às ações de uma miríade de pequenas firmas que, mesmo marcando presença nas principais praças, progridem sobre espaços menos atrativos ao grande capital.

Aqui, uma distinção se faz necessária. A Anatel, por meio do Ato nº 6.539, de outubro de 2019, determinou, por critério de exclusão, que Prestadoras de Pequeno Porte (PPP) são aquelas não pertencentes aos grupos Telefônica (Vivo), Telecom Americas (Claro), Telecom Italia (Tim), Oi S/A e SKY/AT&T – as verdadeiras *market share*²⁰ do mercado brasileiro de telecomunicações.

19. Para a Anatel (2025), os *backhaul* – as infraestruturas intermediárias da trama reticular da internet – são responsáveis por conectar demandas localizadas aos grandes *backbones* das companhias de telecomunicação, que representam as “espinhas dorsais” da rede. Dotados de grande capacidade de tráfego, os *backbones* possuem dimensões que comumente extrapolam os limites dos territórios nacionais.

20. Essa expressão se refere às empresas detentoras das maiores concentrações de mercado.

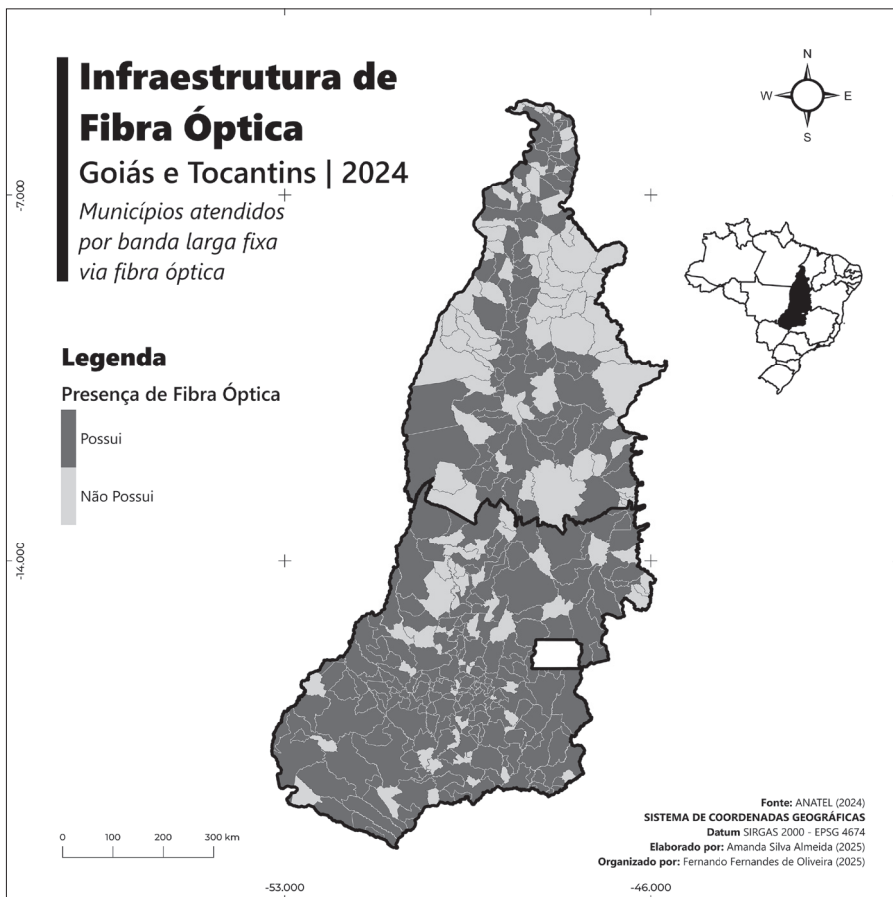


Figura 2 - Goiás e Tocantins: municípios atendidos por fibra óptica em 2024.

Em que pese a proeminência das grandes corporações, a presença das pequenas operadoras do SCM no recorte em destaque é digna de nota. Segundo os critérios estabelecidos pela agência reguladora, 525 firmas de pequeno porte prestavam o serviço de banda larga fixa em território goiano no ano de 2024. Juntas, disponibilizavam 850.768 dos 1.573.154 pontos de acesso de internet fixa ativos no estado, o que corresponde a 54% do total. No Tocantins, as 138 PPPs que atuam no estado abocanhavam 69% do mercado em internet fixa, entregando 168.849 dos 243.187 acessos registrados em 2024. Quanto ao alcance espacial das pequenas companhias, cabe destacar o caráter eminentemente regional de suas áreas de atuação.

Em Goiás e Tocantins, o peso da Oi não pode ser desconsiderado. Passado o malogro que culminou em um processo de recuperação judicial, a outrora “campeã nacional” das telecomunicações reestruturou o seu escopo de operações para focar na prestação de internet fixa via fibras ópticas. Assim, os dados mais recentes apontam que a Oi Fibra acumula 19% e 17% dos acessos ao SCM em Goiás e no Tocantins, respectivamente. A Figura 3 retrata a divisão do mercado em banda larga fixa nos mencionados estados, considerando a classificação da Anatel no que diz respeito ao porte das prestadoras.

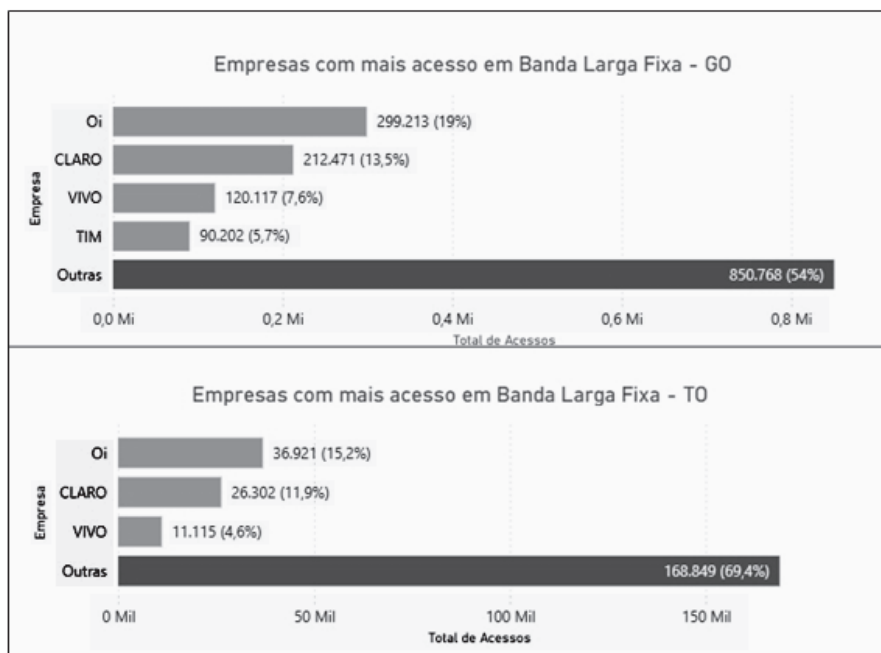


Figura 3 - Goiás e Tocantins: quantitativo de acessos em banda larga fixa segundo o porte da prestadora, em 2024. Fonte: Anatel (2025). Gráficos elaborados pelo autor.

As informações concernentes ao quantitativo de operadoras do SCM por município contemplado pela rede de fibras ópticas revelam as dimensões espaciais do mercado, da concorrência e das estratégias das grandes corporações. Em 2024, 19,5% dos municípios goianos eram explorados por cinco ou mais prestadoras do serviço de banda larga fixa. O município de Goiânia, sozinho, abrigava 19 empresas (Anatel, 2025).

Menos interessante ao ímpeto do capital, o estado do Tocantins possuía 5% de sua malha municipal atendida por cinco ou mais prestadoras. Adquirem relevo, nessa malha, os municípios de Araguaína, Colinas do Tocantins e Gurupi, cada qual explorado por 8 firmas que entregam o serviço via fibra óptica. Ainda que concentre as maiores densidades de mercado em nível estadual, o município de Palmas abrigava 7 operadoras. A Figura 4 destaca o quantitativo de prestadoras do SCM por município atendido por fibras ópticas, independente do porte.

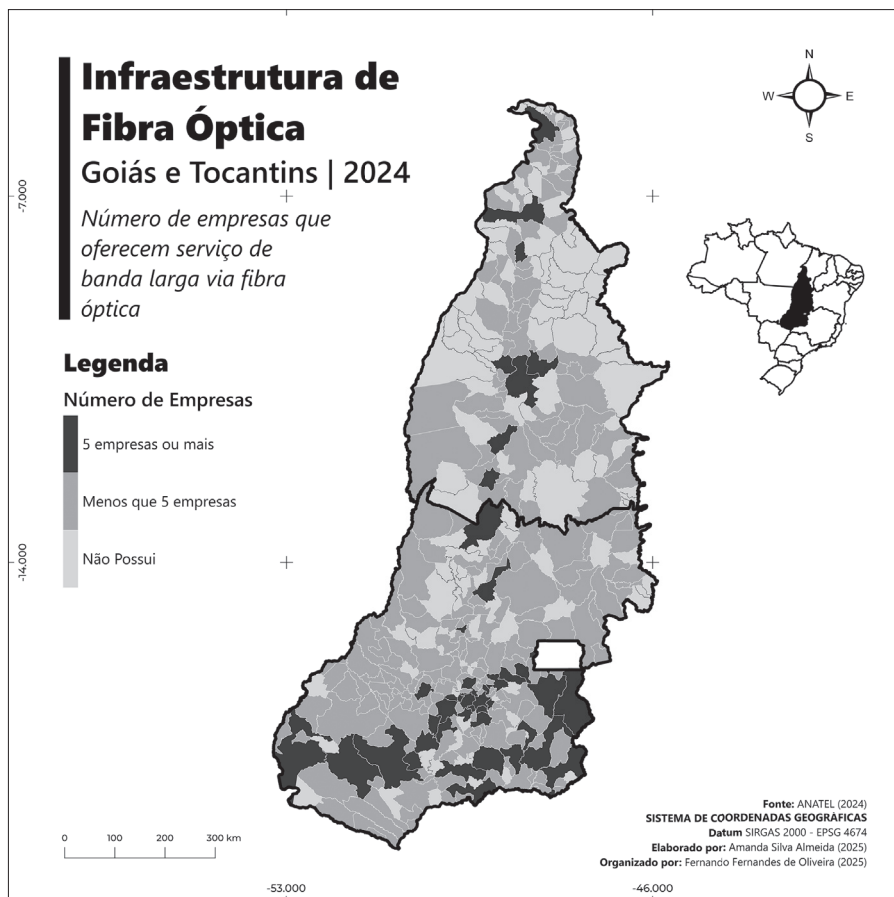


Figura 4 - Goiás e Tocantins: quantitativo de prestadoras por município atendido por fibra óptica, em 2024.

É óbvio que a concentração de prestadoras de banda larga fixa corresponde às maiores densidades populacionais e de mercado, e suas adjacências. Além da Região Metropolitana de Goiânia, do entorno do Distrito Federal e de Palmas (TO), os eixos representados pelas rodovias BR-060 e BR-153 exibem as maiores concentrações de prestadoras por município. Além do mais, é patente a tendência que leva companhias menores a disponibilizarem o serviço e a infraestrutura de fibras ópticas nos espaços menos atrativos às gigantes do setor.

Para um exercício de análise, torna-se interessante comparar, em termos de concentração de mercado, as realidades do município de Goiânia e das demais municipalidades do estado. Em 2024, Claro, Oi, Vivo e Tim detinham 77,3% do quantitativo de acessos ao SCM na capital do estado. Dos pontos exclusivos via cabos ópticos, a concentração alcançava 69,5% do total. Entrementes, as concentrações de mercado das quatro grandes teles recuam consideravelmente quando se considera a média das unidades administrativas interioranas: 37,8% para todas as tecnologias empregadas no SCM e 35% no que diz respeito ao serviço prestado via fibras ópticas (Anatel, 2025).

Difusão espacial e atual condição do SMP em Goiás e Tocantins

Precedendo as mudanças normativas que alcançariam o STFC, a Resolução nº 321, 27 de setembro de 2002, sustentou que o até então intitulado Serviço Móvel Celular (SMC), disciplinado sob regime de concessão, migrasse para o Serviço Móvel Pessoal (SMP), norteados pelas regras de autorização. Pautado no interesse coletivo, o SMP é operado por meio de radiofrequências que promovem a interconexão dos aparelhos celulares com uma série de estações que propagam o sinal.

As informações disponibilizadas pela agência reguladora atestam a pujança com a qual o SMP se estabeleceu como o principal produto de varejo em telecomunicações. Nos primórdios da implantação do SMC no Brasil, o STB tinha disponibilizado, em 1990, 11 mil terminais para as cidades do Rio de Janeiro e Brasília (Telebrás, 1990), a estratosféricos US\$ 8 mil a linha e US\$ 1 o minuto utilizado (Jornal do Brasil, 1990).

Em 1998, ano em que a privatização do STB foi ratificada, o país possuía 4,5 acessos em telefonia celular para grupos de 100 habitantes.

Os dados mais recentes revelam que, no Brasil, o número de linhas celulares supera o próprio quantitativo populacional: taxa de 102 pontos de acesso por 100, em 2024 (IBGE, 2000; Anatel, 2025). No último trimestre de 2024, cada usuário do SMP desembolsou a média mensal de R\$ 31,11 para manter o serviço (Anatel, 2025).

Uma vez mais as céleres transformações tecnológicas – que deflagram novos usos e atribuições aos meios de comunicação – seguem na vanguarda das comodidades informacionais que aderem ao cotidiano. No decurso dos anos 2000, as antigas linhas analógicas do tipo AMPS, que correspondem à primeira geração (1G) de transmissão do sinal dos celulares, deram lugar aos sistemas digitais de segunda geração (2G), tais como o TDMA e o GSM. Além de adaptar o canal de voz ao trânsito de dados em bits, o 2G foi responsável por disponibilizar o outrora popular serviço de troca de mensagens curtas (SMS) (Teleco, 2016). Contudo, as tecnologias de terceira e quarta geração (3G e 4G) trariam uma inovação decisiva ao escopo da telefonia móvel: o acesso à internet, ao viabilizar o trânsito de elevadas taxas de pacotes digitais em banda larga.

Paralelamente à evolução das redes, o desenvolvimento dos *smartphones* elevou a perspectiva de convergência técnica no cerne das TICs a novos patamares. Na leitura proposta por Santos (2012, p. 199), esse tipo de novidade é um privilégio dos tempos contemporâneos, uma vez que os meios de comunicação atuais permitem presenciar a tendência que conduz à unicidade das técnicas e à convergência dos momentos: “o processo de convergência dos momentos corre paralelamente ao desenvolvimento das técnicas, sobretudo as técnicas da velocidade e da medida do tempo”. As possibilidades de vigilância e de exercício do poder, entretanto, nunca se fizeram tão sutis, pulverizadas e inseparáveis da própria existência:

A dominação [...] é ocultada, na medida em que se funde completamente com o cotidiano. É encoberta atrás da complacência das mídias sociais, da comodidade das máquinas de busca, das vozes embalantes das assistentes de voz ou da oficiosidade prestativa dos *smart apps*, os aplicativos inteligentes. O *smartphone* se revela como um *informante* eficiente, que nos submete a uma vigilância duradoura (Han, 2022, p. 13, grifo do autor).

De volta ao contexto da popularização da telefonia móvel, os estados de Goiás e Tocantins não fogem à métrica nacional. Os dados con-

tidos no *Anuário Estatístico do Brasil* (IBGE, 2000) indicam que os referidos estados possuíam, em 1998, ínfimos 126 e 13 terminais celulares ativos, respectivamente. Em 2024, os quantitativos alcançaram respectivos 8.636.122 e 1.631.722 acessos ao SMP, com densidades de 105 linhas por 100 habitantes em Goiás e 96, para o Tocantins (Anatel, 2025).

Diferentemente do que acontece no SCM, o valorado mercado da telefonia celular apresenta uma brutal concentração em torno das grandes corporações do setor. No presente, as operadoras Claro (48%), Vivo (30,5%) e Tim (20,3%) reúnem 99% das linhas móveis ativas nos territórios de Goiás e Tocantins. Mormente, a hipertrofia das três grandes prestadoras do SMP obteve um importante reforço no ano de 2021. Imersa em dívidas bilionárias e enfrentando um processo de recuperação judicial, a Oi S/A cedeu as suas operações em telefonia móvel (infraestrutura e base de clientes) para as três gigantes citadas, pelo montante aproximado de R\$ 16 bilhões (Júlio, 2022).

Ainda que tenha representado um evidente esgarçamento das prerrogativas de concorrência no mercado do SMP, a incorporação dos ativos da Oi em telefonia móvel pelas grandes *market share* do segmento foi aprovada pela Anatel e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Os mecanismos de fusão e aquisição, “explicitamente sancionados ou encorajados pelo Estado” (Harvey, 2013, p. 235), constituem estratagemas por meio dos quais o ajuste espacial empreendido pelas grandes corporações segue o seu curso. Em dezembro de 2021, meses antes da suspensão de suas atividades, a Oi Móvel detinha substanciais 18,1% dos acessos celulares em Goiás e Tocantins; Claro, Vivo e Tim acumulavam respectivos 43,2%, 26,9% e 10,8%.

Além do torpor causado pelo fluxo ininterrupto da comunicação e informação, a intensidade com a qual o aparato da telefonia celular adentra o cotidiano das populações não prescinde da difusão espacial dos sistemas técnicos que amparam o serviço. Responsáveis por propagar as frequências do SMP, as Estações de Rádio Base (ERBs) somavam 3.293 unidades em Goiás, com uma taxa de 46,6 torres para grupo de 100 mil habitantes. Destas, 1.182 (35,8%) eram operadas pela Tim; 1.054 (32%) pela Claro; 1.032 (31,3%) pela Vivo; e 25 (0,75%) pela minoritária Algar Telecom. As 786 ERBs disponíveis em território tocantinense perfaziam uma densidade de 52 antenas por 100 mil; 319 (40,5%) eram de Claro, 299

(38%) operadas pela Tim e 168 (21,3%) de propriedade da Vivo (Anatel, 2025). A Figura 5 registra a pulverização das ERBs instaladas nos territórios de Goiás e Tocantins, em 2024.

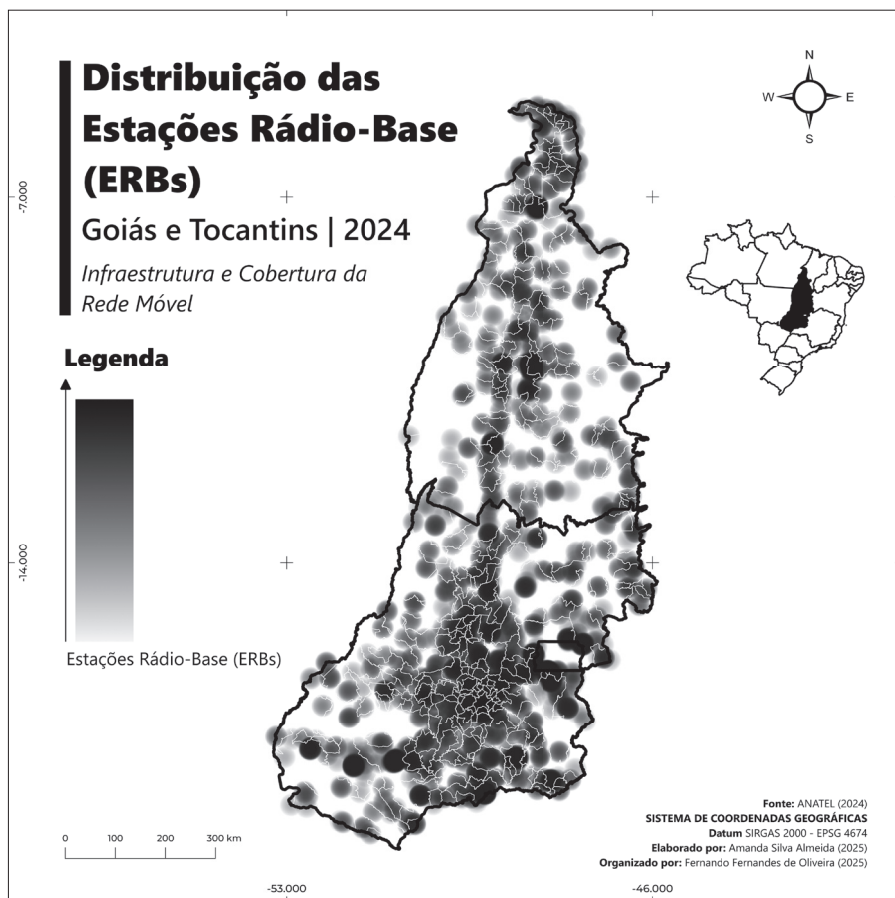


Figura 5 - Goiás e Tocantins: localização das Estações de Rádio-Base (ERBs), em 2024.

Tal disposição reticular de ERBs garante que todos os municípios dos estados de Goiás e Tocantins disponham da tecnologia 4G. Em termos de cobertura zonal, 16,8% do território goiano continuam sendo efetivamente atendidos. Enquanto as manchas urbanas apresentam 96% de cobertura, o sinal de quarta geração alcança 15,6% das áreas rurais do estado. Se o Tocantins conta com 97,2% de suas áreas urbanas abonadas

pelo 4G, os demais indicadores são muito mais modestos: as coberturas de 8,8% para todo o território e 8,2% para o espaço rural.

Como sugere a Figura 6, quanto maiores as distâncias dos principais nós da rede urbana e maiores as dimensões territoriais da unidade municipal, menores tendem a ser os percentuais de cobertura total. Assim, enquanto os municípios de Valparaíso de Goiás e Goiânia contam com respectivos 100% e 95% de suas extensões cobertas, Cavalcante, no Norte goiano, possui módicos 2,6% de sua área efetivamente atendida pelo 4G (Anatel, 2025). Em que pese os acanhados percentuais de alcance total, os dados apontam que 91% dos residentes em Goiás e Tocantins são contemplados pela mencionada tecnologia de tráfego.

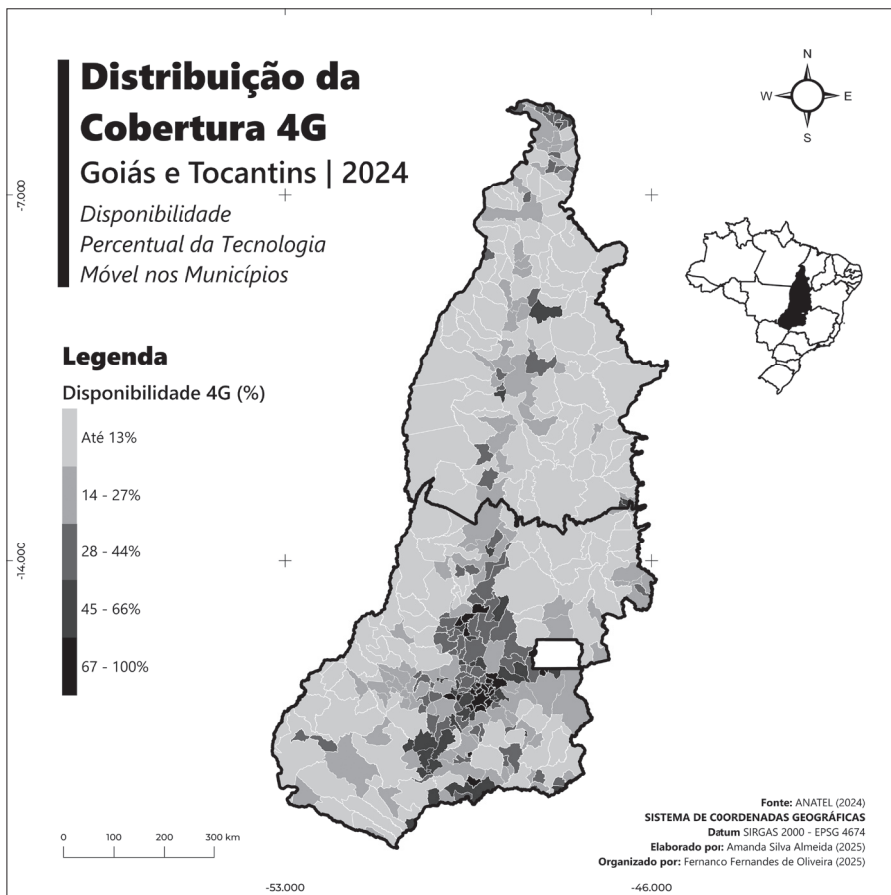


Figura 6 - Goiás e Tocantins: percentuais de cobertura dos municípios ao SMP, em 2024.

A atual condição de cobertura da malha rodoviária pelo SMP pode ser apreciada na Figura 7. Em Goiás, 47,7% das rodovias federais e 37,7% da rede estadual eram atendidas pelo sinal da telefonia celular em 2024; no Tocantins, os percentuais recuam para 30,7% e 27,5%, respectivamente. No recorte espacial aqui adotado, as taxas de atendimento das rodovias se mostram inferiores às médias observadas no nível do território nacional: extensões de 49,2% de cobertura para as rodovias federais e 46,3% para a malha estadual.

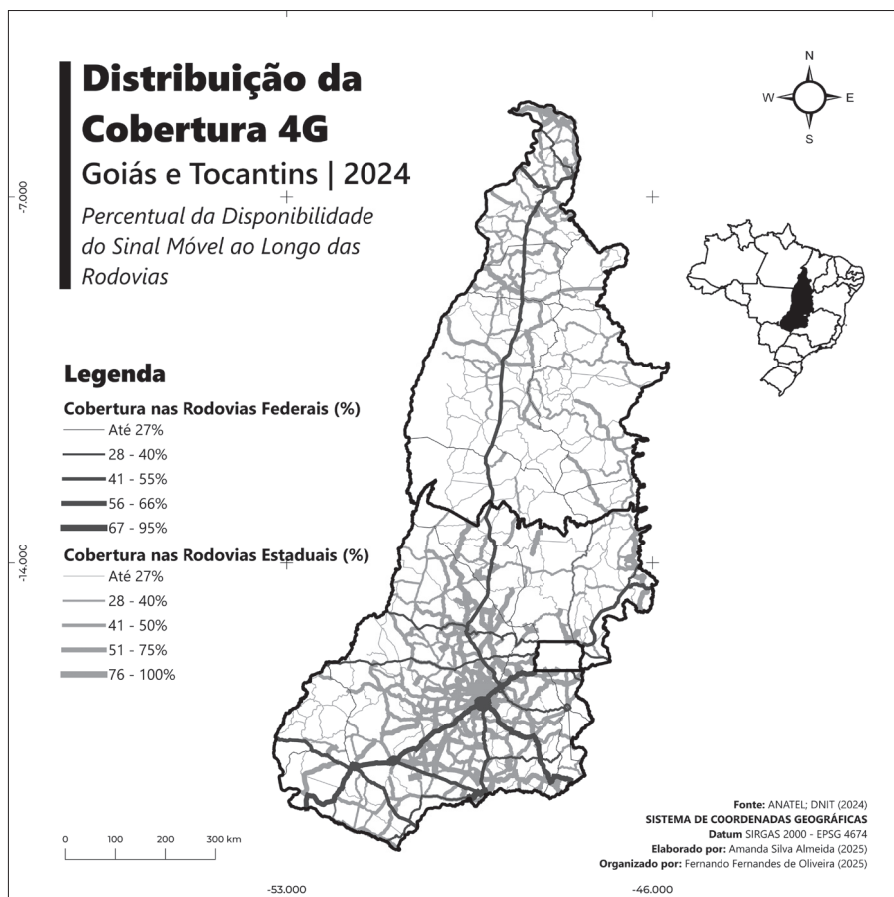


Figura 7 - Goiás e Tocantins: cobertura da malha rodoviária pelo SCM, em 2024.

Além disso, cumpre registrar a condição daquela que representa o estado da arte das redes de transmissão de dados móveis: o 5G. Essa tec-

nologia promete oferecer taxas de estabilidade e velocidade capazes de suportar os mais avançados serviços em telecomunicações que, indubitavelmente, exigem níveis elevados de confiabilidade em termos de conexão. Em franco processo de implementação, a disponibilidade do 5G em Goiás e Tocantins ainda é modesta: respectivamente, 27% e 11% dos municípios; 53,4% e 33,2% de cobertura nas áreas urbanas; e 67,4% e 38% dos residentes contam com a novidade. Tal como observado com as outras redes elencadas, as hinterlândias de Goiânia, Brasília e Palmas apresentam os maiores índices de atendimento.

Santos e Silveira (2011) afirmam que a criação da fluidez, sobretudo em países marcados por significativas disparidades socioespaciais, ocorre de forma seletiva e desigual. Cabe, no contexto do equipamento do território com as infraestruturas que sustentam o precioso SMP, tecer algumas comparações. Com 23.252 ERBs, o estado de São Paulo apresentava uma taxa de 203 antenas por grupo de 100 mil habitantes, em 2024. O 5G estava presente em 46% dos municípios paulistas, de modo que 85,3% de suas manchas urbanizadas e 83% da população residente recebiam o sinal.

Recuando diante da tecnologia de quinta geração, o 4G alcançava 60% do território paulista, 57,2% do espaço rural e 91,7% de suas áreas urbanas. Mormente, as extensões rodoviárias federal e estadual apresentavam coberturas de 84,5% e 91,3%, respectivamente (Anatel, 2025). As assimetrias que envolvem a marcha da digitalização do território são, portanto, evidentes. Como reitera Jurado da Silva (2024, p. 14), tal processo não escapa por privilegiar, “historicamente, determinados pontos de concentração econômica das formações socioespaciais nacionais”.

A morosidade com a qual as disparidades regionais pregressas são atacadas lança luz sobre as práticas de seletividade espacial executadas pelas grandes empresas do setor. As ações seguem concentradas sobre as formações socioespaciais mais atraentes, a despeito das capacidades multiescalares de operação e das salvaguardas institucionais concedidas às grandes corporações. Uma rápida consulta à transparência do BNDES revela que quatro entidades ligadas a Tim, Vivo e Oi figuram entre os cinquenta maiores clientes do banco estatal de fomento. Se somados, os repasses superam os R\$ 35 bilhões (BNDES, 2022).

Em que pesem as lacunas observadas no contexto de difusão das mais sofisticadas redes de transmissão de dados em Goiás e Tocantins, um

aspecto intrínseco ao processo não pode ser negligenciado: irrefreável, a digitalização do mundo assume contornos disruptivos e gera convulsões sociopolíticas muito preocupantes. Os algoritmos que regem as plataformas digitais personalizam conteúdos, reiteram preferências e agem para criar espaços de ressonância que, não raro, conduzem à radicalização. O bom senso calcado no pensamento utilitário, tal como evocado por Hannah Arendt (2012), sucumbe a um tipo de comunicação emotiva que rechaça não só a melhor argumentação, mas a própria realidade factual: “um único tuíte que contenha *fake news* ou fragmentos de informação descontextualizados é possivelmente mais efetivo do que um argumento fundamentado” (Han, 2022, p. 25).

Enquanto o debate público é capturado e reduzido a uma pueril disputa de narrativas, os representantes das *big techs*, alinhados a forças políticas que se nutrem de desinformação, anunciam o abandono das já limitadas iniciativas de checagem do conteúdo veiculado. Anestesiados pelo torpor do entretenimento rápido, atraente e inútil, os indivíduos se mantêm cordialmente aprisionados aos dispositivos digitais, que alimentam diuturnamente com as minúcias de suas preferências, pensamentos e anseios de toda ordem. Ininterrupto, esse fluxo de informação é depurado pela razão algorítmica e convertido em poderosos *big datas*, dos quais emergem médias comportamentais disponibilizadas ao mais inescrupuloso *marketing* político.

Considerações finais

Em Goiás e Tocantins, os esforços que buscam atribuir ubiquidade às mais potentes redes de telecomunicação meandram entre os compromissos impostos pela Anatel e as estratégias de seletividade espacial exercidas pelas grandes corporações que oligopolizam o quinhão mais valorado do setor. Na medida em que a privatização do ativo público e as operações de fusão/aquisição desnudam oportunidades para alargar os horizontes da acumulação via ajuste espacial, as práticas executadas pelas gigantes do setor priorizam conferir máxima efetividade à sua própria reprodução, a despeito das premissas de interesse público que envolvem o serviço. Cabe perceber que essas ações arquitetadas no cerne de um segmento tão valorado e cada vez mais fundido à existência, seguem obe-

dientes às demandas exógenas e, não raro, desconsideram as aspirações daqueles que habitam o subespaço em destaque.

Ainda que o avanço das infraestruturas de telecomunicação no período posterior à entrega do STB seja digno de nota, o equipamento do território segue aquém da intensidade com a qual a digitalização dos processos sociais e econômicos acontece. O próprio contexto pandêmico, ao acelerar o ritmo com o qual a vida se mescla à esfera digital, evidenciou não só as desigualdades de acesso às TICs, mas também as fissuras relativas ao alcance espacial dos serviços prestados. Assim, a despeito das potencialidades atribuídas às mais sofisticadas tecnologias de transmissão de dados para superar os entraves territoriais, é possível aferir que a atual difusão do aparato técnico das telecomunicações não se mostra capaz de suprimir as heranças geo-históricas inerentes à tortuosa marcha de integração nacional via redes técnicas.

Com efeito, o exame crítico que destaca a persistência das desigualdades socioespaciais no domínio das redes de telecomunicações não pode desconsiderar – ainda que soe como algo paradoxal – os aspectos dantescos que envolvem a digitalização do território. Tomadas pelo discurso verborrágico e pela produção incessante de desinformação, as plataformas digitais contribuem sobremaneira para aprofundar a crise de factualidade que distorce a realidade objetiva e alimenta as mais insensatas visões de mundo. Para além do alcance espacial irregular das infraestruturas e das lacunas observadas no atendimento das populações mais penalizadas pela baixa densidade técnica, as disfunções sociopolíticas que habitam o processo de popularização das TICs são complexas e promovem desafios que alcançam a própria soberania dos Estados Nacionais.

Referências

ANATEL. *Painéis de dados*. 2025. Disponível em: <<https://www.gov.br/anatel/pt-br/dados/paineis>>. Acesso em 1 de jan. 2025.

ARENDT, H. *Origens do totalitarismo: antissemitismo, imperialismo, totalitarismo*. Tradução de Roberto Raposo. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

ARROYO, M. Um retrato do início da pandemia nos territórios latino-americanos. In: ARROYO, M.; ANTAS JUNIOR, M.; CONTEL, F. (Orgs.) *Usos do território e pandemia: dinâmicas e formas contemporâneas do meio técnico-científico-informacional*. Rio de Janeiro: Consequência, 2020. p. 19-38.

BENAKOUCHE, T. Redes técnicas/redes sociais: a pré-história da internet no Brasil. *Dossiê: Revista USP*, São Paulo, v. 35, p. 124-133, set.-nov. 1997.

BNDES. *Privatização – federais – telecomunicações*. 2009. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/processos-encerrados/privatizacao-federais-telecomunicacoes>>. Acesso em: dez. 2024.

BNDES. *Maiores clientes*. 2022. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/consulta-operacoes-bndes/maiores-clientes>>. Acesso em: 29 jan. 2025.

BRANDÃO, C. *Telecomunicações e dinâmica regional do Brasil*. 1996. 244f. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade de Campinas, Campinas.

BRANDÃO, C. A política de telecomunicações no Brasil: do monopólio público ao recente processo de privatização e regulamentação. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA E CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 1999. Curitiba. *Anais...*, Curitiba: ABPHE. p. 1-19.

BRASIL. *Lei nº 5.792, de 11 de julho de 1972*. Institui política de exploração de serviços de telecomunicações, autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa de Telecomunicações Brasileiras S/A e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5792.htm>. Acesso em: 11 out. 2024.

BRASIL. *Portaria Interministerial nº 47, de 31 de maio de 1995*. Cria o Comitê Gestor da Internet no Brasil. Disponível em: <https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria_Interministerial_MCTMC_n_147_de_31051995.html>. Acesso em: 28 dez. 2024.

BRASIL. *Decreto nº 2.534, de 2 de abril de 1998*. Aprova o Plano Geral de Outorgas de Serviço de Telecomunicações prestado no regime público. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2534.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%202.534%2C%20DE%2020DE%20ABRIL%20DE%201998.&text=Aprova%20o%20Plano%20Geral%20de,que%20lhe%20confere%20o%20art.>. Acesso em: 28 dez. 2024.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. Tradução de Roneide Venancio Majer. 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

CHANDLER, A. D. *Strategy and structure*. Cambridge: MIT Press, 1962.

CHANDLER, A. D. *The visible hand: the managerial revolution in American business*. Cambridge: Harvard University Press, 1977.

CORRÊA, R. L. Corporação, práticas espaciais e gestão do território. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 54, n.3, p. 115-121, jul.- set.1992.

DIAS, L. Redes eletrônicas e novas dinâmicas do território brasileiro. In: CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). *Brasil: questões atuais da reorganização do território*. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. p. 115-144.

HAN, Byung-Chul. *Infocracia: digitalização e a crise da democracia*. Petrópolis: Vozes, 2022.

HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005. 252 p.

HARVEY, D. *Os limites do capital*. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2013. 697 p.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro: v. 34, p. 1-934, 1973. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1973.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2025.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro: v. 59, p. 1-866, 1999. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1999.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2025.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro: v. 60, p. 1-852, 2000. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_2000.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2025.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Contagem da população: 2007*. 2 ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <<https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/linkPdf.php?pdf=10018508-1.pdf>>. Acesso em 9 jan. 2025.

JORNAL DO BRASIL. *Negócios e finanças*. Rio de Janeiro, 1º caderno, p. 19, 16 ago. 1990. Disponível em: <<https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 20 jan. 2025.

JULIÃO, H. Venda da Oi Móvel para TIM, Vivo e Claro é concluída. *Teletime*, 2022. Disponível em: <<https://teletime.com.br/20/04/2022/venda-da-oi-movel-para-tim-vivo-e-claro-e-concluida/>>. Acesso em: 22 jan. 2025.

JURADO DA SILVA, P. A atuação das principais empresas do setor de telecomunicações no Cone Sul e digitalização do território. *Confins* [En ligne], v. 63, | 2024 [misen ligne le 27 juin 2024]. Acesso em: 16 jul. 2024.

MARX, K. *O capital: crítica da economia política*. Livro I: O processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

OLIVEIRA, F. F. *Geografia de uma corporação em rede: a trajetória espaço-temporal do Grupo Algar (1930-2019)*. Uberlândia: Edufu, 2023.

OLIVEIRA, F. F.; CASTILHO, D. Do telégrafo ao telefone: trajetória espaço-temporal das redes de telecomunicações em Goiás. *Boletim Goiano de Geografia*, v. 42, n. 1, 2022.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1994. 157p.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 15.ed. Rio de Janeiro: Record, 2011. 475 p.

TELEBRÁS. *Relatório da administração*. 1999. Disponível em: <<https://www.telebras.com.br/wp-content/uploads/2019/10/RA1990.pdf>>. Acesso em: 20 jan. 2025.

TELECO. *Tutoriais*. 2016. Disponível em: <<https://www.teleco.com.br/tutoriais/tutorialredes5g/default.asp>>. Acesso em: 16 jan. 2025.

◆ Capítulo 5 ◆

Circulação e integração regional: a rodovia estadual GO-164 no contexto do Noroeste goiano

Isabela Lorrane Santos Meira

As redes de transporte se constituem em um dos principais vetores do desenvolvimento regional, por influenciarem diretamente os mais variados processos, tais como os da urbanização, da dinâmica econômica, das formas produtivas e dos padrões de consumo. Essas vias interligam municípios e estados, enquanto as pontes demarcam fronteiras, as aeronaves reduzem o tempo de deslocamento de pessoas e cargas, e os projetos ferroviários e hidroviários são ampliados para otimizar a circulação. Nunca os lugares estiveram tão interconectados por tantas redes como na atualidade, evidenciando o papel estratégico das infraestruturas de transporte na mobilidade e na organização do espaço geográfico (Castilho, 2019). Nesse sentido, no Brasil, as rodovias desempenham um papel central em regiões produtivas, especialmente as agropecuárias, que dependem de eixos logísticos eficientes para o escoamento da produção.

Ao analisar as rodovias, Teixeira Neto (2001) destaca que é fundamental compreender não apenas sua localização no espaço, mas também seu nível de concentração, as tramas políticas envolvidas e as ações que garantem sua funcionalidade, ou seja, as relações que se estabelecem a partir das linhas e nós dessas infraestruturas. Nessa perspectiva, Castilho (2017) enfatiza que, além de viabilizarem a circulação, as redes são fruto

(e, ao mesmo tempo, indutoras) da modernização, gerando diferenciação e desigualdade espacial. Esse último aspecto é central para a formação de espaços privilegiados e para a concentração de usos corporativos do território (Santos e Silveira, 2001).

Em Goiás, a ampliação da rede rodoviária – intensificada a partir da década de 1930 com a construção de grandes eixos federais e estaduais – permitiu que as regiões do estado passassem a interagir em diferentes escalas, da local à internacional. Entre essas vias, a rodovia estadual GO-164, historicamente conhecida como “Estrada do Boi”, é um dos principais exemplos dessa dinâmica. Planejada e construída para atender às demandas da pecuária bovina – atividade econômica predominante no Noroeste goiano –, a GO-164 representou um marco para a estruturação regional. Desde sua implantação, esse eixo passou por transformações significativas, acompanhando mudanças socioespaciais, a evolução do circuito produtivo e a modernização do setor agropecuário. Não por acaso, Barreira (1997) afirma que a abertura da estrada veio suprir as necessidades logísticas de escoamento da riqueza gerada pela pecuária, que, à época, se incorporava à economia de mercado.

Com base nessa exposição, este capítulo analisa a evolução da GO-164 e seu impacto na circulação e integração regional do Noroeste goiano, para buscar compreender como uma infraestrutura inicialmente planejada para atender à pecuária se transformou em um elemento-chave para o desenvolvimento regional.

A evolução da rede de transportes no Brasil e seu impacto na estruturação regional

Historicamente, a rede de transportes brasileira foi estruturada prioritariamente para atender às demandas das agroexportações, o que, por séculos, resultou na falta de uma interligação eficiente entre as regiões do país. Essa limitação não afetava apenas o fluxo de mercadorias, mas também a mobilidade da população, dificultando a integração econômica e social interna.

De acordo com Nunes (1984), entre o século XVI e a primeira metade do século XIX, o modal hidroviário foi o principal meio de comunicação e circulação no Brasil. A expansão desse sistema ocorreu por meio

da navegação marítima e fluvial, além da atividade portuária, responsável por articular as exportações nacionais. Mesmo com os desafios impostos pelas características físico-naturais, os rios brasileiros se tornaram elementos fundamentais para o transporte durante esse período.

No final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, o transporte ferroviário foi impulsionado pela expansão do sistema capitalista de mercado (Castilho, 2012). A construção de diversas estradas de ferro, para conectar os centros produtores de matérias-primas do interior aos portos do litoral, apresentava, no entanto, uma limitação significativa: a falta de interligação entre as linhas, o que impedia uma articulação interna eficiente. Em função dessa carência, cada região brasileira desenvolveu um tipo específico de produção voltado para o mercado externo, consolidando o país como um “arquipélago de economias regionais” (Barat, 2007, p. 17).

A superação dessas desigualdades regionais começou apenas com a expansão da malha rodoviária no século XX, particularmente a partir da década de 1930 (Castilho, 2017). Nesse período, o transporte passou a ocupar um papel central no planejamento público governamental, impulsionado pelos processos de industrialização e urbanização.

A deficiência ferroviária e da navegação de cabotagem fez com que o transporte rodoviário começasse a ser visto como a alternativa mais adequada para a suplementação de capacidade e maior abrangência espacial da malha de transportes, e o governo Vargas arquitetou uma série de ações e objetos marcantes para a configuração inicial da base material e normativa deste modal. (Huertas, 2013, p. 15).

Nesse contexto, o projeto Marcha para o Oeste, promovido por Getúlio Vargas (1937-1945), tornou-se um marco importante por estimular a ocupação populacional e o desenvolvimento econômico das regiões interiores do Brasil. Para isso, a malha rodoviária foi incorporada ao discurso nacionalista do governo federal e recebeu investimentos significativos. Dentre as ações estruturantes desse período, destacam-se: o Plano Geral Nacional de Viação, em 1934; o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (atual DNIT), em 1937; o Plano Rodoviário Nacional, em 1944; e o Fundo Rodoviário Nacional, em 1945. Essas iniciativas consolidaram a primazia das rodovias na matriz de transportes do país (Castilho, 2017).

O auge da expansão rodoviária ocorreu durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), com o Plano de Metas e o slogan “Cinquenta anos em cinco”. Os transportes receberam prioridade, estando presentes em quatro das trinta metas do plano: a oitava, a nona, a vigésima sétima e a metassíntese, que incluía a construção de Brasília (Programa de Metas, 1958). Nesse período, pela primeira vez, as rodovias começaram a estabelecer conexões eficazes entre as regiões isoladas e os principais centros urbanos do país. No estado de Goiás, por exemplo, a malha viária federal cresceu significativamente entre 1953 e 1963, passando de 540 quilômetros para 2.723 quilômetros (Goinfra, 2024). Na década seguinte, os investimentos foram direcionados à pavimentação das rodovias, cuja extensão triplicou de 1.135 quilômetros para 3.362 quilômetros. Já a malha viária estadual saltou de 40 quilômetros de rodovias pavimentadas em 1960 para 157 quilômetros em 1964. Foi o apogeu do rodoviarismo no país. Carros, ônibus e caminhões passaram a dominar a circulação interna de pessoas e mercadorias, principalmente a partir da década de 1950. Segundo Castilho (2017), tanto em Goiás quanto no restante do país, a infraestrutura rodoviária passou a atender demandas em três escalas principais: longa distância (conexões entre os principais centros urbanos, através de eixos troncais); média distância (ligações entre regiões interioranas e centros econômicos mais dinâmicos); local (rodovias para atender às necessidades específicas dos municípios).

Atualmente, as transformações na rede de transportes ocorrem sobretudo no âmbito da gestão, com a implementação de políticas de privatização e a realocação estratégica de investimentos. Há um foco crescente no transporte de minerais, de produtos agrícolas e de materiais siderúrgicos destinados à exportação (Castilho, 2017). No caso das rodovias, esse processo se traduz na concessão de diversos trechos à iniciativa privada.

Ademais, o impacto da infraestrutura rodoviária no desenvolvimento socioeconômico das regiões tem sido objeto de estudo em trabalhos como os de Teixeira Neto (2008), Silva e Sobrinho (2017), Meira (2021) e Marinho (2022). Essas pesquisas reforçam o papel estratégico das rodovias na estruturação regional, evidenciando que a implantação de eixos viários em áreas carentes de infraestrutura – como o Noroeste goiano – pode suscitar novas dinâmicas territoriais e estimular o ordenamento

do espaço. Esse processo envolve a atuação de diferentes agentes (governos, corporações e atores locais), que podem redefinir fluxos econômicos e reorganizar a ocupação do território.

No caso específico de Goiás, as rodovias ainda hoje desempenham um papel fundamental na divisão regional do estado. A Secretaria de Planejamento do Estado de Goiás (Seplan), por meio do Instituto Mauro Borges (IMB), estabeleceu uma classificação regional baseada na influência das principais rodovias estruturantes para a economia goiana. Das dez regiões do estado, seis foram definidas com base nos eixos rodoviários e ferroviários predominantes. Exemplos: o Centro goiano (eixo da rodovia federal BR-153); o Oeste goiano (eixo da rodovia estadual GO-060); o Noroeste goiano (eixo da rodovia estadual GO-164, a Estrada do Boi), que é objeto de análise deste capítulo.

Essa regionalização reforça a influência das rodovias na estruturação territorial e no desenvolvimento econômico de Goiás. Portanto, torna-se essencial realizar uma análise integrada das redes de transportes e dos processos de formação, integração e transformação socioespacial das regiões. O caso do Noroeste goiano é exposto a seguir.

Noroeste goiano: formação, integração e transformações socioespaciais com a construção da GO-164

A região Noroeste de Goiás possui uma extensão territorial de 55.641,20 km² e é composta por 23 municípios, distribuídos em três microrregiões: Aragarças, São Miguel do Araguaia e Rio Vermelho. Dentre esses municípios, Nova Crixás (7.308,68 km²) e São Miguel do Araguaia (6.150,18 km²) possuem as maiores áreas, enquanto Aragarças (661,68 km²) e Diorama (685,38 km²), as menores (Figura 1). Essa região é tradicionalmente conhecida como Estrada do Boi, expressão decorrente do processo pioneiro de ocupação, que é vinculado ao principal elemento econômico da região, a pecuária bovina.

O início do processo de ocupação e de apropriação do Noroeste goiano remonta ao período da colonização portuguesa em direção à região central do Brasil, a partir do século XVII. Assim como em outras regiões do país, essa ocupação foi impulsionada por interesses na exploração de riquezas naturais e na dominação territorial pela Coroa Portuguesa.

Durante esse período, o Rio Araguaia, grande fronteira natural que atualmente divide os estados de Goiás e Mato Grosso, desempenhou um papel crucial como elo de aproximação entre os colonizadores e a região, contribuindo para sua formação inicial.

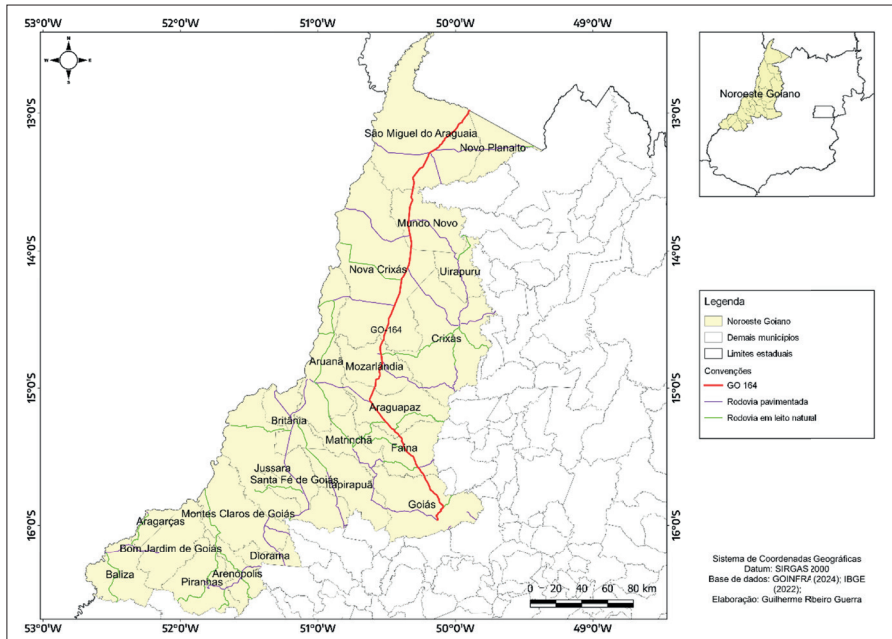


Figura 1 - Localização da mesorregião do Noroeste goiano com o eixo estruturante da GO-164. Fonte: Goinfra (2024); IBGE (2022).

Foi em uma das frentes de colonização, impulsionada pela navegação no Rio Araguaia, que, em 1722, as primeiras jazidas de metais preciosos foram descobertas próximas ao Rio Vermelho, um importante afluente da região (Estevam, 1998). Essa descoberta levou à instalação de garimpos, e a intensa busca pelo ouro incentivou o surgimento dos primeiros arraiais. Segundo Barreira (1997), esse contexto marcou o início das três fases pioneiras de ocupação do Noroeste goiano.

A primeira fase começou em 1726, impulsionada pelas condições naturais favoráveis à mineração, que atraíram numerosos habitantes. A segunda fase, iniciada no século XIX, caracterizou-se por uma política de ocupação orientada pelo Império, que promoveu a construção estraté-

gica de presídios e incentivou ainda mais a navegação pelo Rio Araguaia. Já a terceira fase, ocorrida entre o final do século XIX e o início do século XX, foi estimulada pela expansão da pecuária, quando se percebem, pela primeira vez, sinais de uma ocupação baseada em atividades econômicas minimamente organizadas no Noroeste goiano.

Durante a primeira fase, os primeiros arraiais formados e nomeados na região foram os de Crixás e de Sant'Ana (atual Cidade de Goiás). O arraial de Crixás foi fundado às margens de um dos afluentes do Rio Vermelho, enquanto Sant'Ana foi estabelecido próximo à Serra Dourada, onde estavam localizadas as maiores reservas de ouro (Barreira, 1997). De acordo com Estevam (1998), esses dois arraiais se tornaram polos da Capitania, por apresentarem uma densidade populacional significativa para a época. Esses fatos evidenciam que tanto a disponibilidade de água quanto a mineração foram elementos fundamentais para as primeiras formas de ocupação do estado e, conseqüentemente, da região Noroeste de Goiás.

Alguns arraiais tiveram curta duração, pois a decadência do ouro ocorreu de maneira gradual e constante a partir da segunda metade do século XVIII. Assim, muitos núcleos de povoamento da região se tornaram escassamente habitados, com poucos moradores vivendo “ilhados” em um vasto território (Barreira, 1997). Apesar desse cenário, o arraial de Sant'Ana – elevado à categoria de vila em 1736, com o nome de Vila Boa de Goiás – conseguiu resistir à estagnação econômica devido à sua função administrativa vinculada à Capitania de Goiás. No entanto, sua relevância e localização não foram suficientes para estimular novos fluxos de ocupação na região.

No século XIX, teve início a segunda fase pioneira de ocupação regional, que, a princípio, foi marcada por um longo período de isolamento, no qual “o coração da área de estudo não passava de um imenso espaço vazio de homens e de cidades” (Barreira, 1997, p. 27). Somente a partir de 1850, instaurou-se uma nova onda de apropriação regional, impulsionada pela primeira política de povoamento e comércio, emanada pelo poder central da Província de Goiás. Essa política foi executada por meio da fundação de presídios, novos aldeamentos e da continuidade da navegação pelo Rio Araguaia. Segundo Rocha (1998, p. 59),

os presídios incumbiam-se de afastar os índios hostis, prover os navegantes de víveres e garantir apoio logístico à navegação. Os aldeamentos, sob a direção dos frades capuchinhos, promoviam a fixação dos índios, tornando possível utilizá-los como tripulação dos barcos que desciam rumo ao Pará. Esses aldeamentos seriam os núcleos iniciais de futuras cidades. Com essas medidas, o Estado conseguiu fazer com que as “correrias” diminuíssem.

Assim, a instalação desses presídios representava a presença do poder estatal e o controle territorial da região. No Noroeste, foram erguidos dois presídios, o de Santa Leopoldina e o de Jurupensém; ambos atuavam como entrepostos que ligavam Vila Boa, a partir do Rio Vermelho, ao Rio Araguaia. Durante o período de funcionamento dos presídios e da navegação, Barreira (1997) destaca que esses fatores foram determinantes tanto para um povoamento mais seguro e para a formação de novas cidades quanto para a oferta de apoio logístico na região.

A terceira fase teve um novo elemento dinamizador: a criação de gado. A pecuária bovina se estabeleceu como uma atividade econômica consolidada na região, baseada na criação extensiva de gado solto em áreas de pastagem natural, sem cercas. Nesse período, iniciou-se a transição das atividades tradicionais – mineração, lavoura e pecuária de subsistência – para uma economia voltada predominantemente para a pecuária extensiva, que mais tarde passaria por novas transformações. Barreira (1997) identificou na região dois grandes momentos da ocupação pecuária. O primeiro ocorreu em meados do século XX, quando, apesar das dificuldades de acesso, o número de fazendas e rebanhos cresceu significativamente. São Miguel do Araguaia e Crixás já se destacavam pelos fatores naturais favoráveis à pecuária, como o relevo plano e a planície fluvial de São Miguel, além da ocupação mais antiga em Crixás. Já, na porção sul, entre Mozarlândia e a Cidade de Goiás, o crescimento da atividade foi mais modesto devido às limitações do solo e da topografia. Além disso, nessa época, o Noroeste ainda possuía estradas precárias, dificultando sua integração com outras regiões do estado. O transporte terrestre era feito principalmente por carros de boi e tropas, caracterizados pela lentidão e pela baixa capacidade de carga e passageiros.

Na década de 1950, iniciou-se o segundo momento da ocupação pecuária, quando houve a efetiva incorporação da região da Estrada do

Boi, na qual a produção local passou a integrar o processo produtivo inter-regional e nacional. Por oferecer vastas áreas disponíveis para a atividade econômica, o Noroeste goiano atraiu novos investidores e habitantes. O fato da existência de extensas terras devolutas no Noroeste – comum em Goiás – fez com que crescesse o interesse por ocupá-las. E, assim, o processo de regulação fundiária, iniciado em 1947, avançava. Foi nesse contexto que surgiram os primeiros loteamentos rurais nos atuais municípios de Mozarlândia, São Miguel do Araguaia, Crixás e Aruanã (Barreira, 1997).

Após a regularização fundiária e a abertura dessas localidades, durante as décadas de 1950 e 1960, algumas aglomerações foram elevadas à categoria de distritos, a exemplo de Mozarlândia, em 1958, Cavalão Queimado (atual Araguapaz), em 1963, e Mundo Novo, em 1968. Para Barreira (1997), esses fatos demonstram que os assentamentos urbanos e rurais surgiram e se redefiniram a partir da abertura da região aos pioneiros. A formação das fazendas de criação de gado constituiu o principal vetor da ocupação regional, caracterizando um processo pioneiro em uma área até então não estruturada em termos agrícolas ou pecuários.

Com o avanço da pecuária, especialmente com a chegada de criadores da região sul de Goiás e dos estados de Minas Gerais e São Paulo, a criação de gado passou por mudanças e adotou o modelo semiextensivo. Barreira (1997) enfatiza que, nesse período, a ocupação se intensificou, e, em uma década, as fazendas receberam grandes investimentos e passaram a operar em larga escala. A pecuária consolidou-se como a principal atividade econômica regional, com a introdução do gado zebu e com uma produção cada vez mais voltada ao mercado.

Apesar do crescimento da pecuária e das políticas de ocupação, a escassez de estradas ainda era um desafio para a região. No entanto, esse obstáculo não impediu o fluxo migratório, pois a construção de rodovias, como a Belém-Brasília (BR-153), e de seus entroncamentos facilitou o deslocamento, principalmente pela porção norte do Noroeste goiano.

Com o fluxo de empresários e trabalhadores, bem como com o consequente surgimento de interesses econômicos voltados para o Noroeste, tornou-se necessária a melhoria da infraestrutura de transporte. Assim, na década de 1960, a construção de uma rodovia tornou-se prioridade. Daí, então, é que a GO-164 começou a ser planejada durante o governo

de Otávio Lage (1966-1971), com a previsão de que essa rodovia poderia agregar valor às mercadorias produzidas no Noroeste goiano, ao se tornar a principal via estadual e superar qualquer outra em volume de circulação. Além disso, sua conexão com a BR-153 deveria fortalecer a infraestrutura rodoviária do estado (Governo de Goiás, 1970). Dessa forma, a abertura da GO-164 representava uma oportunidade para ampliar a visibilidade do Noroeste goiano e consolidá-lo como um polo econômico, reforçando sua integração regional.

Com a rodovia implantada na década de 1970, houve um aumento na densidade técnica regional, impulsionando a mobilidade, a urbanização e a economia. Novas relações passaram a moldar o cenário regional, e os povoados e distritos registraram um crescimento acelerado. Antes da construção da GO-164, os principais municípios da região eram Goiás, Mozarlândia e São Miguel do Araguaia. Após sua implantação, surgiram novos distritos, como Mundo Novo de Goiás, em 1968, Nova Crixás, em 1971, e Novo Planalto, em 1988. Na década de 1980, esse crescimento se intensificou, elevando várias localidades à categoria de municípios, como Nova Crixás, em 1980, Mundo Novo, em 1980, Arenópolis e Araguapaz, em 1982, Matrinchã, em 1987, Novo Planalto, Santa Fé de Goiás e Faina, em 1988.

Esses fatos evidenciam a relação direta entre a abertura da GO-164 e a reorganização socioespacial da região, consolidando a rodovia como o eixo estruturante do desenvolvimento do Noroeste goiano (Figura 2).

No município de Matrinchã, o distrito de Lua Nova surgiu em 1990, próximo à GO-164, a 33 quilômetros de distância. Faina incorporou as localidades de Jeroaquara e Caiçara, enquanto Nova Crixás criou o distrito de Bandeirantes, que se desenvolveu com a pecuária e, atualmente, como destino turístico popular, especialmente durante a temporada de pesca e lazer no Rio Araguaia. Bandeirantes está conectado à GO-164 e à recentemente pavimentada GO-239.

A partir da década de 1970, com a melhoria da infraestrutura viária e os rearranjos territoriais, o Noroeste goiano consolidou-se com grandes propriedades voltadas à pecuária semiextensiva. O crescimento urbano acompanhou a expansão das fazendas e a especialização produtiva regional na criação de gado de corte. Antes da GO-164, em 1960, a população era de 109.532 habitantes, crescendo para 196.848 em 1980. Apesar da

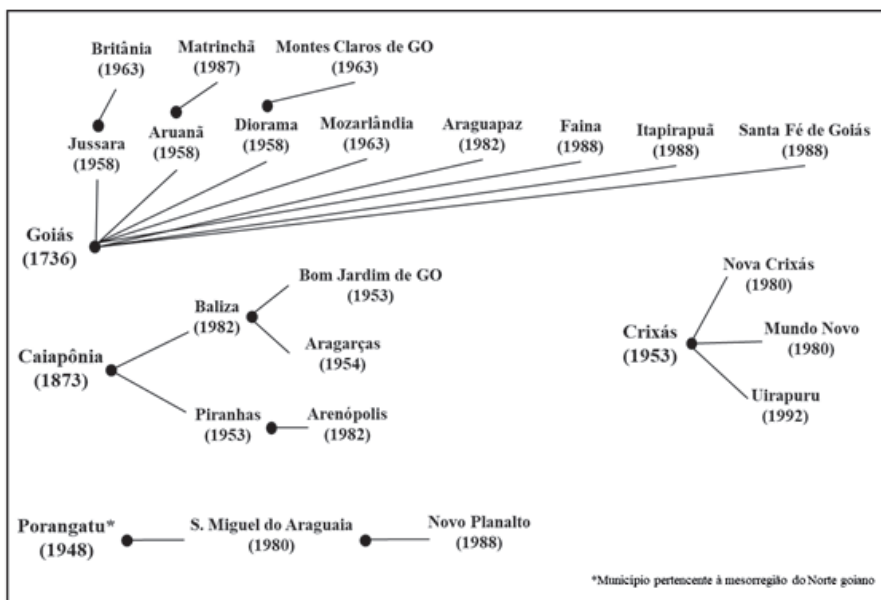


Figura 2 - Sequência e ano de fragmentação dos municípios do Noroeste goiano. Fonte: IBGE (2024). Figura elaborada pela autora.

redução na taxa de crescimento demográfico, a urbanização se intensificou devido à modernização produtiva e à expansão da infraestrutura, incluindo rodovias, indústrias e comércio. O censo de 1980 confirmou que o Noroeste tinha se estruturado como região urbanizada.

A pecuária impulsionou a inserção da região no circuito produtivo estadual. Em 1970, o rebanho era de 843.653 cabeças de gado, crescendo para 2.311.796 em 1980, um aumento de 171%. A região já representava 14,37% da produção estadual, com Crixás liderando com 595.951 bovinos. A pecuária de corte dominava, crescendo de 64% do total para 86% na década seguinte. Dos 10.842 estabelecimentos rurais, 7.018 eram dedicados à pecuária, ocupando 84,25% das terras (IBGE, 1985). Entre 1980 e 1990, o crescimento do rebanho foi de 82,17% – um ritmo menor do que o observado na década anterior, mas acompanhado pela reestruturação produtiva da pecuária, com valorização da terra e com avanços biotecnológicos. Na virada do século XXI, graças à infraestrutura viária, a região se insere na dinâmica internacional do agronegócio da carne bovina. Intensifica-se, na época, a adoção do confinamento bovino. A Figura 3

apresenta a Fazenda Conforto – uma das maiores produtoras de gado de confinamento de Goiás –, que foi criada em 1996, em Nova Crixás.

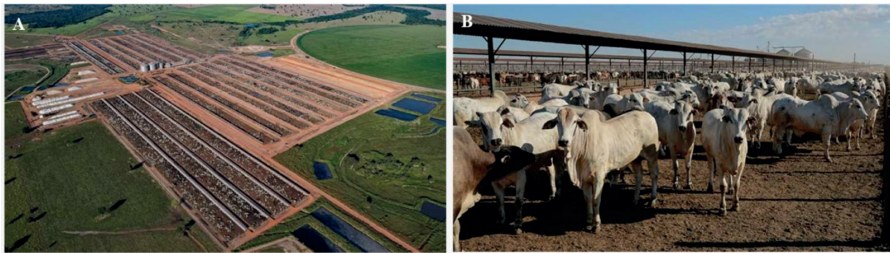


Figura 3 - Fazenda Conforto localizada na zona rural de Nova Crixás (GO). A) Vista aérea das áreas de confinamento da Fazenda Conforto. B) Animais no confinamento: uso intensivo de tecnologia na produção. Fonte: Site AGFeed Negócios (2023).

Mozarlândia se projetou no mercado internacional a partir de 1999, com a instalação, às margens da GO-164, de um frigorífico do Grupo Bertin, que impulsionou o circuito produtivo, atraiu capital e mudou a dinâmica demográfica. O Frigorífico Bertin foi, por seis anos, o maior da América Latina; sua aquisição pelo grupo JBS ampliou ainda mais o alcance global da pecuária regional.

Nesse contexto, o processo de especialização da atividade econômica regional na pecuária de corte manteve o crescimento do rebanho (Figura 4). Segundo dados da Pesquisa da Pecuária Municipal (PPM, 2006-2022), a região Noroeste teve o maior crescimento bovino de Goiás entre 1990 e 2019, com expansão de 20,88% (Embrapa, 2022). Ademais, conforme atestam os dados do último Censo Agropecuário (IBGE, 2017), observa-se também o aumento do número de estabelecimentos rurais na região, totalizando 17.184, o que representa um incremento de 19,75%, em comparação com o ano de 2006. Constata-se, portanto, que a dinâmica socioeconômica da mesorregião permanece fortemente organizada com base na atividade da pecuária de corte.

Fica claro, assim, que o aumento das condições de circulação no Noroeste goiano foi um elemento intrínseco e indissociável para o fortalecimento do protagonismo da atividade da pecuária bovina. A crescente eficiência das redes de transportes expandiu as possibilidades de especialização produtiva regional e consolidou a pecuária de corte.

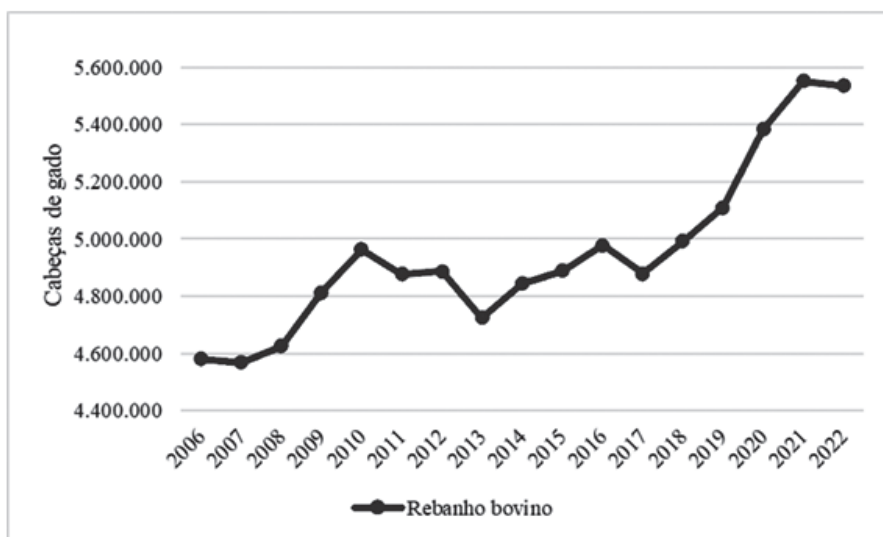


Figura 4 - Evolução do rebanho bovino do Noroeste goiano entre 2006 e 2022. Fonte: Pesquisa da Pecuária Municipal (IBGE, 2006-2022)..

Essa atividade econômica passou a se inserir em relações cada vez mais abrangentes, de alcance global e cada vez mais seletivas (Santos, 1988). Daí, para compreender as escalas de interação e a fluidez territorial dessa região, bem como da pecuária de corte, é importante analisar seus fluxos e dinâmicas, ou seja, a captação do seu movimento (Santos e Silveira, 2004). Nesse sentido, torna-se fundamental discutir o novo papel desempenhado pela GO-164 na circulação da produção agropecuária e na conexão com os mercados regionais, nacionais e globais no momento presente.

GO-164: A antiga Estrada do Boi e seu novo papel na logística pecuária do Noroeste goiano

A produção de carne bovina no Noroeste goiano consolidou-se como uma atividade de relevância internacional, tornando-se um produto amplamente comercializado no mercado externo. Para isso, o processo de produção deveria ser regulado por normas internacionais nos mais diversos aspectos, tais como: qualidade, bem-estar animal, redução de im-

pactos ambientais. Além disso, a fluidez territorial e a eficiência logística tornaram-se indispensáveis, uma vez que a carne bovina demanda uma rede de transportes estruturada e integrada para garantir sua circulação e distribuição.

Conforme já foi visto anteriormente, o setor pecuário possui grande representatividade na região: de acordo com o último Censo Agropecuário (IBGE, 2017), o Noroeste goiano conta com um rebanho de 5.536.155 cabeças de gado, sendo que entre os 17.184 estabelecimentos rurais da região, 15.451 são voltados para a criação de bovinos. Assim, para viabilizar a cadeia produtiva da pecuária na região, a Figura 5 apresenta sete fazendas especializadas em confinamento, onze frigoríficos e quatro fábricas de produtos cárneos.

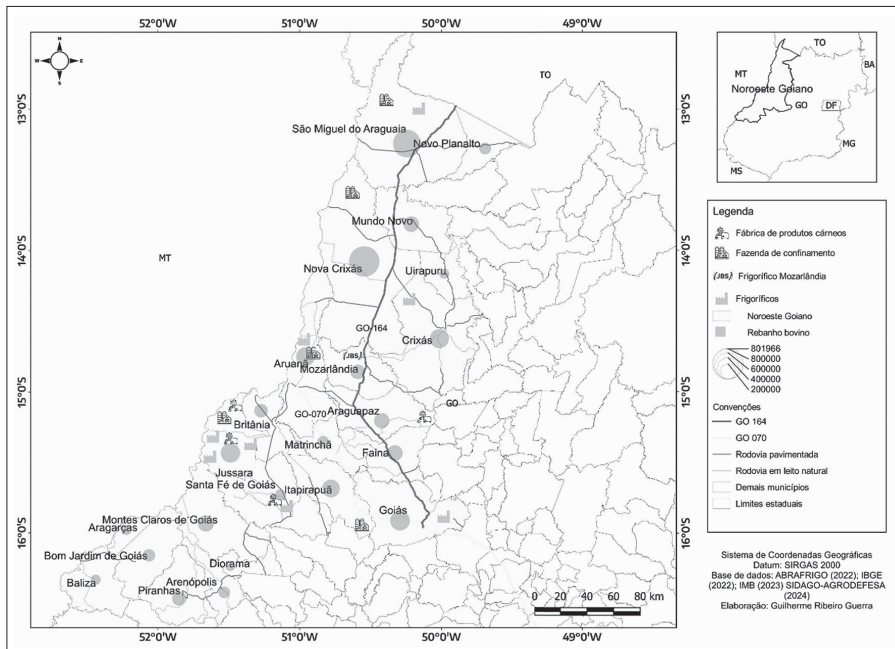


Figura 5 - Fazendas de confinamento, frigoríficos e fábricas de produtos cárneos no Noroeste goiano. Fonte: Abrafrigo (2022); IBGE (2022); IMB (2023); Sidago-Agrodefesa (2024).

Nova Crixás destaca-se como o principal polo de confinamento bovino, abrigando três grandes unidades: Fazenda Conforto, Fazenda Favorita e Fazenda Bandeirantes. Outras fazendas de relevância no circui-

to produtivo incluem a Fazenda Planura, com o Confinamento Colorado, e a Nova Piratininga.

Quanto aos frigoríficos – infraestrutura industrial responsável pela etapa final do processamento da carne bovina –, há unidades em seis municípios da região. São Miguel do Araguaia e Jussara concentram o maior número de abatedouros, com três unidades em cada cidade. No entanto, a planta frigorífica mais expressiva da região pertence à multinacional JBS, localizada estrategicamente às margens da rodovia GO-164, no município de Mozarlândia, considerada a área central da atividade pecuária na região.

Além das grandes fazendas e das plantas frigoríficas, há também fábricas de menor porte voltadas para a produção de produtos cárneos. Na região, há duas unidades em Jussara, uma em Araguapaz e outra em Santa Fé de Goiás. Considerando a forte presença da JBS, é possível inferir que esses estabelecimentos atendem majoritariamente ao mercado intra-regional, uma vez que a multinacional está totalmente integrada ao mercado externo.

Nesse contexto, a presença das fazendas – e, principalmente, da JBS – impacta significativamente a geração de empregos, a circulação de mercadorias, o consumo, os investimentos em infraestrutura e o desenvolvimento socioeconômico da região. Contudo, o foco principal de suas atividades está na produção voltada para a competitividade global e exportação. Assim, a dinâmica do circuito espacial produtivo da pecuária nessa região segue o que Santos e Silveira (2004, p. 293) denominam como a “lógica territorial das empresas”, na qual “o resultado, quanto ao território, é de novo o exercício de um controle parcial de certos pontos por lógicas que se interessam apenas por aspectos particularizados”.

Nesse cenário, a GO-164 fortalece a atuação das empresas em rede (Oliveira, 2018), consolidando-se como um vetor de fluidez territorial, conceito que Arroyo (2015) define como a capacidade de um território acelerar os fluxos por meio de sua infraestrutura. Assim, o traçado da GO-164 funciona como uma espinha dorsal no *core* do Noroeste goiano, conectando-se a ferrovias, a outras rodovias (federais e estaduais) e a aeródromos, permitindo o acesso às quatro principais pontes sobre o Rio Araguaia, que desempenham um papel crucial na ligação com o estado de Mato Grosso (Figura 6).

A conexão com Goiânia permite o acesso à rodovia federal BR-153, uma das principais vias de integração nacional, que, além de Goiás, alcança outros sete estados brasileiros. Esse acesso também ocorre no extremo norte da GO-164, por meio do entroncamento com a GO-244. Além de ser fundamental para a circulação de mercadorias destinadas à exportação, a GO-164 frequentemente serve como via de escape do intenso fluxo do trecho da BR-153, principalmente para caminhoneiros que transportam mercadorias para estados da região Norte do país. Em São Miguel do Araguaia, interliga-se a um pequeno trecho da rodovia federal BR-080, viabilizando o fluxo regional entre Goiás e Mato Grosso a partir de uma emblemática ponte – ainda em fase de construção – sobre o Rio Araguaia, no povoado de Luiz Alves (Figura 7). O principal objetivo dessa ponte, segundo o governo federal, é ligar o Noroeste goiano e o Nordeste mato-grossense à Ferrovia Norte-Sul, para um melhor escoamento de carnes e grão até os grandes portos do país, representando a efetivação de um corredor rodoviário entre as rodovias BR-242, no Mato Grosso, com a BR-080, em Goiás.



Figura 7 - Ponte rodoviária e balsa localizadas no distrito de Luiz Alves, município de São Miguel do Araguaia (GO). Fotografia do arquivo pessoal da autora, feita em julho de 2024.

É evidente que o verdadeiro propósito da construção da ponte está ligado à manutenção e ao melhoramento da fluidez territorial que beneficiará especialmente a produção e a circulação de produtos e insumos ligados ao agronegócio. Assim como ocorreu com a abertura da GO-164 no final da década de 1960, a construção da ponte em Luiz Alves surge em função da dinâmica econômica regional e de suas demandas. Essa lógica implica uma intensa apropriação dos recursos naturais – o que Barreira (1997) chama de “usos e abusos da natureza” –, evidenciando o poder corporativo nas escalas regional e nacional.


Além do mais, ao se considerar uma linha sobre o Rio Araguaia desde o município de Britânia até a divisa de Goiás com o estado do Tocantins, podem-se identificar mais três pontes que dão acesso ao estado de Mato Grosso: uma na GO-324, ao norte de Britânia (Ponte de Itacaiú); outra na GO-454, ao norte de Aruanã (Ponte Governador Dante de Oliveira, mais conhecida como Ponte de Cocalinho); e a última na BR-070, em Aragarças, (Ponte Euder Guimarães), conhecida por conectar o município à cidade de Barra do Garças (MT).

Embora o fluxo nas três infraestruturas seja baixo – sobretudo se comparado ao da Rodovia GO-164 –, a expansão da fronteira agrícola pela região, especialmente no estado do Mato Grosso, e a construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) tendem a aumentar as interações entre os dois estados no futuro. No projeto de construção da Fico está previsto que em Nova Crixás haverá um dos pátios responsáveis pela carga e descarga das mercadorias. Dessa forma, esse trecho estabelecerá uma conexão com a rodovia GO-164 e ampliará a oferta logística na região.

A posição do eixo da GO-164 encontra-se entre os principais fixos da Região Noroeste, como é o caso da planta frigorífica da JBS, instalada às margens da rodovia, da Fazenda Conforto, da Fazenda Favorita e da Fazenda Nova Piratininga – destaques regionais e, até mesmo, nacionais, com relação aos números e às práticas confinamento de gado e ao tamanho das propriedades em hectares. Esses grupos empresariais importantes demandam intensa circulação. Por esse motivo, próximo a esses pontos, observa-se uma grande movimentação de fluxos materiais (grãos, gado vivo, carnes já processadas e refrigeradas).

É através dos caminhões que a maioria dos produtores pecuaristas leva os animais de uma fazenda para outra ou em direção aos frigoríficos.

Entre os caminhões usados, há diversos modelos, desde os mais simples até os mais modernos, utilizados para o transporte de contêineres refrigerados. Existem três tipos mais comuns de caminhões boiadeiros, conforme ilustra a Figura 8.



Peso	Truck	C. Baixa 2 eixo	C. Alta 2 eixo
160 a 200 kg	40/unidades	55/unidades	100/unidades
200 a 250 kg	35	45	85
250 a 300 kg	30	40	70
300 a 360 kg	25	35	55
360 a 400 kg	20	30	45
400 a 460 kg	18	28	40
460 a 500 kg	16	25	35
Vaca Parida	15/15	25/25	3/33

Obs. Esta tabela é aproximada, podendo ocorrer algumas variações unitárias para mais ou para menos.

Figura 8 - Demonstrativo de capacidade de carga para caminhões boiadeiros. Fonte: Comperural.com (2023).

Durante o trabalho de campo – que deu origem a este texto –, realizado em julho de 2024, foi possível identificar, ao longo da GO-164, a presença de todos os modelos de caminhões boiadeiros, como mostra a Figura 9. Entre eles, os veículos com o registro da marca “Uboi” em suas carrocerias chamaram bastante a atenção devido à alta circulação do modelo na rodovia. A empresa Uboi, a transportadora que opera especialmente a serviço da JBS, é uma referência no transporte de bovinos. Seu sistema organizacional (motoristas treinados para auxiliar na manutenção do bem-estar animal durante o transporte até centrais de monitoramento 24 horas, seguros de carga e aplicativo próprio) é muito bem estruturado.

Conforme as informações da Uboi, a transportadora é identificada como o mais novo “Uber do Boi”, em que o pecuarista faz a gestão do transporte das cabeças de gado na “palma da mão”, no qual é possível agendar e planejar o embarque de maneira antecipada (Uboi.com, 2024). Além dos caminhões boiadeiros, há também grande movimentação de caminhões

frigoríficos; chamados de *reefer*, eles possuem carrocerias isoladas com um sistema de refrigeração próprio, sendo usados especialmente para a circulação das carnes prontas para consumo e destinadas à exportação.



Figura 9 - Fluxo de caminhões de carga no traçado da rodovia estadual GO-164. Fotografias do arquivo da autora, feitas em julho de 2024.

O movimento maior desse modelo de caminhão foi observado nas proximidades do município de Mozarlândia, ao longo da GO-164 e da GO-070, justamente em função dos fluxos demandados pelo frigorífico da JBS. É por meio dos caminhões *containers* que muitos dos produtos advindos do gado são escoados primeiramente por meio da GO-164, depois com interseção com outras rodovias, até os principais portos do Brasil. Um deles é o Porto de Santos, que é considerado o principal porto de exportação da carne bovina produzida em Goiás e no país. Desse modo, a tradição voltada à produção de gado ganhou nova roupagem e um novo sentido logístico. A estrada que foi do boi deu lugar ao caminhão do boi. E a produção ganhou uma nova escala de atuação, voltada aos mercados globais.

Cabe salientar ainda o papel estratégico desempenhado pelos postos de combustíveis na organização dos fluxos logísticos, de acordo com

Araújo, Castilho e Aurélio Neto (2016), autores que destacam os postos como fixos logísticos. Esses postos funcionam como importantes centralidades ou nós infraestruturais tanto ao longo de uma rodovia quanto em uma escala regional. No trabalho de campo, foram identificados 25 em diferentes condições de infraestrutura, dos quais 23 estão em pleno funcionamento, enquanto um se encontrava desativado e outro ainda em construção. A maior parte dessas instalações está localizada no perímetro urbano dos municípios, havendo apenas um posto situado na zona rural. Entre os postos ativos, 7 pertencem a grandes redes com bandeiras reconhecidas nacional e internacionalmente, como Shell e Ipiranga. Já os demais 16 postos são de bandeiras locais.

Notou-se também a presença de diversos estabelecimentos comerciais ao longo da rodovia (restaurantes, lanchonetes e hotéis), totalizando 74 serviços variados. Como ilustrado na Figura 10, a distribuição desses fixos evidencia a concentração das principais ofertas de serviços essenciais para a manutenção da logística regional.

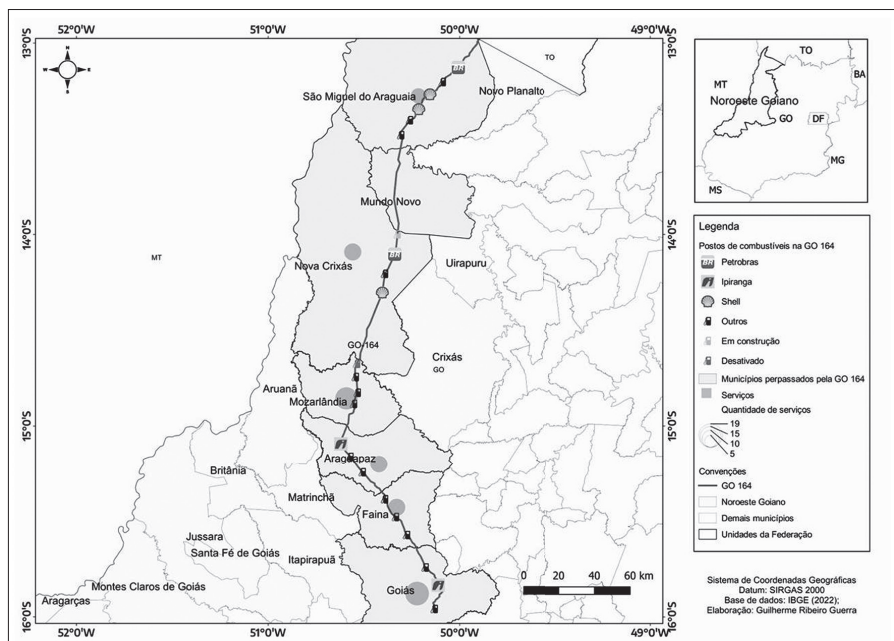


Figura 10 - Distribuição dos postos de combustíveis e serviços ao longo da rodovia estadual GO-164 no Noroeste goiano. Fonte: IBGE (2022).

Ao longo dos 380 quilômetros e sete municípios percorridos pela GO-164, a maior concentração de postos foi observada no município de São Miguel do Araguaia, que conta com seis infraestruturas desse tipo. Já a maior oferta de serviços foi identificada no município de Goiás, que abriga 19 estabelecimentos. Ambos se destacam por possuírem as maiores densidades demográficas do Noroeste goiano e por estarem localizados nos extremos do trecho rodoviário analisado. Além disso, esses municípios estão interligados a outras rodovias, como a BR-080, a GO-070 e a GO-244, favorecendo a conexão dos eixos viários no interior da região. Essa interseção impulsiona o fluxo de pessoas e mercadorias, intensificando a circulação e as trocas regionais.

Entre os postos de combustíveis identificados, o que apresenta a melhor infraestrutura é o Posto Califórnia (Figura 11). Embora São Miguel do Araguaia tenha o maior número de postos, o Posto Califórnia, localizado em Mozarlândia, às margens da GO-164 e em frente à entrada principal do frigorífico da JBS, destaca-se pela ampla oferta de serviços e pela intensa movimentação de caminhões boiadeiros, refletindo a importância da rodovia para a logística de carnes.



Figura 11 - Posto Califórnia às margens da GO-164 e da JBS, em Mozarlândia (GO). Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Ao longo do eixo da GO-164, observa-se a presença do mercado informal e de assentamentos em que se comercializam diversos produtos, especialmente artesanais, como panelas, tábuas, temperos, frutas sazonais, castanhas e pratos típicos regionais. Esses produtos são vendidos em diferentes tipos de infraestrutura. Conforme se apurou nos relatos dos próprios comerciantes, durante o trabalho de campo, algumas dessas barracas já existiam antes mesmo da pavimentação da rodovia, evidenciando que os trabalhadores e suas famílias vivem nessas localidades há várias décadas.

Embora sejam simples – e, em alguns casos, rudimentares –, muitos desses estabelecimentos desempenham um papel fundamental no apoio aos fluxos de caminhoneiros, passageiros e moradores das cidades e povoados situados às margens da GO-164, entre Goiás e São Miguel do Araguaia, na divisa com o Tocantins. Formais ou informais, esses estabelecimentos oferecem um suporte relevante à fluidez da logística do agronegócio regional.

Por fim, é importante ressaltar que, devido à sua posição geográfica e rede de fluxos, o Nordeste goiano se consolida como uma área estratégica e dinâmica da pecuária em Goiás. A região ganha ainda mais relevância por estar situada entre o Nordeste de Mato Grosso, um dos maiores produtores de grãos do Brasil, e o sudoeste goiano, também voltado para o agronegócio. Sua conexão com a principal concentração urbana do Centro-Oeste brasileiro — o eixo Goiânia-Brasília —, aliada à proximidade com a BR-153 e com a Ferrovia Norte-Sul, facilita o escoamento da produção e fortalece sua inserção nos mercados nacional e internacional, tornando a agropecuária ainda mais competitiva nessa área considerada um *core* regional.

Considerações finais

A análise da GO-164 evidencia sua relevância como eixo estruturante da pecuária no Noroeste goiano, articulando fluxos de mercadorias, trabalhadores e serviços essenciais à dinâmica regional. A rodovia não apenas viabiliza o escoamento da produção para os mercados nacionais e internacionais, mas também impulsiona a instalação de infraestruturas estratégicas, tais como postos de combustíveis, serviços de apoio logístico e pontos comerciais formais e informais.

Até meados do século XX, a ausência de infraestrutura viária representava um entrave ao desenvolvimento socioeconômico da região. Somente com a intensificação da atividade agropecuária e os interesses econômicos a ela associados, as condições de circulação foram otimizadas, resultando na abertura e consolidação de rodovias estratégicas, como a GO-164. A partir da década de 1970, esse eixo rodoviário passou a desempenhar um papel central na estruturação do território, favorecendo o crescimento populacional e a emancipação de municípios ao longo de seu traçado. A modernização do setor pecuário intensificou essa dinâmica. Entre 1980 e 1990, com a expansão dos confinamentos e a crescente demanda por escoamento da produção, a rodovia consolidou-se como um elemento essencial para a competitividade do agronegócio. Como resultado, a GO-164 atraiu investimentos privados e a instalação de grandes grupos do setor, a exemplo da JBS, cuja planta frigorífica em Mozarlândia exemplifica a relação entre infraestrutura de transporte e organização produtiva regional.

No entanto, as evidências sugerem que esse processo se deu de forma desigual. Enquanto grandes empreendimentos agroindustriais se beneficiaram da logística ampliada, pequenos produtores e comerciantes informais desenvolveram estratégias de sobrevivência nas margens da via, aproveitando os fluxos gerados pelo transporte rodoviário. Essa dualidade reforça a seletividade dos investimentos em infraestrutura, voltados prioritariamente para atender às demandas do setor agroexportador. Segundo Arroyo (2015), a fluidez territorial em países como o Brasil é utilizada como recurso estratégico e meio de controle, sendo direcionada para setores dominantes da economia. No caso do Noroeste goiano, a fluidez proporcionada pela GO-164 é comprovada pela predominância dos fluxos ligados à pecuária de corte e pelo comando exercido por grupos corporativos, como a JBS, sobre as relações produtivas e territoriais. A transição das antigas boiadas para o transporte rodoviário de gado é representativa da modernização seletiva da região. Agora, essa circulação se dá em uma lógica pautada pela técnica e pelo controle corporativo, conectando os maiores confinamentos do estado aos mercados globais de carne bovina.

Portanto, para que a GO-164 cumpra um papel mais amplo no desenvolvimento regional, é necessário que sua infraestrutura seja planejada

de forma a atender também às necessidades da população local, garantindo acessibilidade, conectividade e suporte à diversificação econômica da região. Dessa forma, a rodovia não deve ser vista apenas como um meio de atender aos interesses concentrados do agronegócio, mas como uma infraestrutura com o potencial de promover uma integração socioeconômica mais abrangente no Noroeste goiano. Seu funcionamento deve considerar não apenas a expansão da agropecuária, mas também a inclusão de outras atividades econômicas e sociais, permitindo que a circulação beneficie de maneira mais equitativa toda a população regional. Só assim a GO-164 poderá consolidar-se como um eixo de desenvolvimento descentralizado e um vetor efetivo de integração territorial.

Referências

AGÊNCIA GOIANA DE DEFESA AGROPECUÁRIA. Agrodefesa. *Consultas públicas* – Sistema de Informações da Defesa Agropecuária de Goiás (Sidago). Goiânia: Agrodefesa, [s.d.]. Disponível em: <https://sidago.agrodefesa.go.gov.br/site/adicionaisproprios/consultaslai/consultasie.php>. Acesso em: 16 set. 2024.

AGÊNCIA GOIANA DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES. Goinfra. *Sistema Rodoviário do Estado de Goiás* – SRE-GO/2023/24. Goiânia: Goinfra, 2024. 94 p. Disponível em: https://www.goinfra.go.gov.br/arquivos/Mapas2023/SRE_2024.pdf. Acesso em: 28 nov. 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS E SANEAMENTO BÁSICO. ANA. *Base hidrográfica ottocodificada* – Metadados SNIRH. Brasília: ANA, [s.d.]. Disponível em: <https://metadados.snirh.gov.br/geonetwork/srv/search?keyword=Base%20Hidrogr%C3%A1fica%20Ottocodificada>. Acesso em: 16 jun. 2022.

ARRAIS, T. A; CASTILHO, D; AURÉLIO NETO, O. P. Integração nacional e fragmentação regional: o sentido territorial da BR-153 no centro-norte brasileiro. *Geographia*, Niterói, v. 18, n. 36, p. 62-85, 2016. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13743>. Acesso em: 25 maio 2021.

ARROYO, M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. de C. A. da (Orgs.). *Território e circulação: A dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: Annablume, 2015, p. 37-50.

BARAT, J. *Logística, transporte e desenvolvimento econômico*. São Paulo: CLA Editora, 2007.

BARREIRA, C. C. M. A. *Região da Estrada do Boi: uso e abusos da natureza*. Goiânia: Ed. UFG, 1997.

CASTILHO, D. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). *Scripta Nova*, Barcelona, v. XVI, p. 67, 2012.

CASTILHO, D. *Modernização territorial e redes técnicas em Goiás*. 2.ed. Goiânia: Ed. UFG, 2017.

COMPRES RURAL. Quantos bois cabem em um caminhão boiadeiro?. *Compre Rural*, 2023. Disponível em: <<https://www.comprerural.com/quantos-bois-cabem-em-um-caminhao-boiadeiro/>>. Acesso em: 18 set. 2024.

ESTEVA, L. *O tempo da transformação: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás*. Goiânia: Ed. do Autor, 1998.

GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS. *Plano de governo Otávio Lage*. Governo de Goiás, 1970. Disponível em: <<https://goias.gov.br/imb/wp-content/uploads/sites/29/indicador/coletanea/files/PGOtavioLage.pdf>>. Acesso em: 28 set. 2024.

HUERTAS, D. M.. *Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil*. 2013. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Doi:10.11606/T.8.2013.tde-04112013-130623. Acesso em: 9 mar. 2025.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo agropecuário 2017: resultados definitivos*. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/3093/agro_2017_resultados_definitivos.pdf>. Acesso em: 9 mar. 2025.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades*. Panorama: Aruanã-GO. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/aragarcas/historico>>. Acesso em: 30 de mai. 2024.

IMB. Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. *Regiões de Planejamento*, 2018. Disponível em: <<https://www.imb.go.gov.br/estatisticas/produtos/regiões-de-planejamento.html>>. Acesso em: 20 maio 2023.

MARINHO, R. H. R. *As vias e o vão: formação territorial e dinâmicas da rede urbana na microrregião Vão do Paranã (GO)*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2021.

MEIRA, I. A rodovia estadual GO-060 e sua influência na economia regional do Oeste goiano. *Ateliê Geográfico*, Goiânia, v. 15, n. 2, p. 236–253, 2021. DOI: 10.5216/ag.v15i2.70532. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/atelie/article/view/70532>>. Acesso em: 9 mar. 2025.

NUNES, H. P. *A era rodoviária em Goiás: impactos na estrutura rural e urbana (1930-1961)*. 1984. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1984.

OLIVEIRA, F. F. de. Corporação, espaço e organização reticular: notas conceituais. *Ateliê Geográfico*, v. 12, n. 2, p. 164–182, 2018. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/atelie/article/view/53348>>. Acesso em: 4 set. 2022.

PROGRAMA DE METAS DO PRESIDENTE E JUSCELINO KUBITSCHEK. *Estado do Plano de Desenvolvimento Econômico*, Rio de Janeiro, 30 de junho de 1958.

ROCHA, L. M. *O Estado e os índios: Goiás 1850-1889*. Goiânia: Ed. UFG, 1998.

SANTOS, M. *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia*, 6. ed. São Paulo: Edusp, 1988.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2004.

SILVA, E. A; SOBRINHO, F. L. A. Redes geográficas no Brasil Central: a centralidade de Alexânia e o papel da BR-060 na (re)configuração territorial do município. In: SOBRINHO, F. L. A.; FERREIRA, L. C. G.; BEZERRA, J. E.; ARAÚJO, S. H. de (Orgs.). *Agricultura contemporânea no Brasil: ruralidades, tecnificação e paisagens*. Brasília: Universidade de Brasília, Departamento de Geografia, 2017. 314 p. Disponível em: <<http://online.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788582710852>>. Acesso em: 21 jun. 2023.

TEIXEIRA NETO, A. Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocantins. *Boletim Goiano de Geografia*, Goiânia, v. 21, n. 1, p. 51-68, jan.-jul. 2001. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/bgg/article/view/4206>>. Acesso em: 26 mar. 2023.

UBOI. Home. *Uboi, seu gado seguro em movimento*, 2024. Disponível em: <<https://www.uboi.com>>. Acesso em: 28 nov. 2024.

◆ Capítulo 6 ◆

Redes técnicas e transformação territorial e urbana em Anápolis (GO)

Lucas Kallil de Paula Rodrigues

Em uma sociedade cada vez mais conectada, dinâmica, fluida e instantânea, algumas das características mais marcantes de tais processos são, paradoxalmente, a desintegração e a segregação de espaços. A profusão de redes de objetos técnicos, de elementos tecnológicos e de funcionalidades – nunca antes vistos – não reflete, necessariamente, equidade e acesso aos elementos, aos serviços e às infraestruturas básicas para a sociedade. Pelo contrário, a circulação de bens, de informações e de capitais, cada vez mais intensos e elementares na vida cotidiana, encontra-se submetida aos interesses e ao controle daqueles que comandam suas estruturas. Estradas, rodovias, ferrovias, internet, energia, entre outras, formam o conjunto técnico (redes técnicas) de sustentação das atividades humanas em todos os seus níveis. As discussões sobre o papel das redes evocam, assim, um debate profundo que tangencia o uso e o controle do território nas mais diferentes escalas.

Em diferentes níveis, as estratégias espaciais ensejam a apropriação das redes técnicas, que se constituem como suportes indispensáveis na articulação e no desempenho de diversas atividades, com destaque para aquelas de caráter econômico, ao influenciarem diretamente no fluxo e na circulação de bens, pessoas, informações e cargas. Além disso, como elemento estruturante de um território, as redes estão permeadas de senti-

dos, interesses e atuações políticas. Cabe então questionar: quem, portanto, as controla? Sob quais interesses e prerrogativas? Seu uso é universal ou há limitações? Tais questionamentos subjazem a uma premissa e a uma pergunta central: o domínio das redes e a fluidez resultante desse processo são voltados para quem?

Santos (2009) é pontual ao destacar que a busca por locais cada vez mais estratégicos permeiam, diretamente, um dos imperativos dos tempos atuais: a fluidez, contemporaneamente baseada nas redes técnicas, é um suporte da competitividade. É o que esclarece Arroyo (2017), ao destacar a importância do papel da circulação e, conseqüentemente, das redes de transporte e comunicação nesse processo. Ao mesmo tempo, Castilho (2019) enfatiza que as redes são vetores fundamentais para a expansão do processo de modernização, por criarem elementos de comando que interferem no território e o transformam. Este, por sua vez, é fruto da competitividade estratégica da lógica produtiva, conectada com ações sociais, em suas mais variadas escalas.

Em síntese, a ligação entre a organização e a produção do território com as redes é estreita. As redes técnicas são difundidas pelo território, em diferentes alcances, e diretamente envolvidas em uma trama de interesses e sentidos impelidos por agentes que as utilizam. Esses territórios, por sua vez, se constituem em cidades que se organizam em rede; são as redes urbanas. O imbricamento desses elementos (redes técnicas e urbanas) aponta para vestígios que auxiliam a compreender os motivos pelos quais algumas cidades tornam-se proeminentes em suas redes urbanas e em seus contextos regionais.

Na mesma medida, os agentes do capital financeiro se organizam no território e passam a preterir determinados espaços em função de outros. Assim, algumas cidades são beneficiadas em função de sua localização – conceito muito caro para a geografia – e dos objetos técnicos que comportam. São impactados, nesse ínterim, as interações, as especializações produtivas e as funcionalidades dos territórios, bem como o mais importante: o acesso e o uso de suas infraestruturas básicas e essenciais. Ou seja, ao mesmo tempo em que conectam, as redes segregam, até mesmo dentro de uma mesma cidade ou região, caso se considere o recorte de uma rede urbana. Uma fluidez que é seletiva. O controle que é exclusivo. O uso que é restrito.

Com base nessa exposição, este texto procura destacar que, para além do seu papel da expansão da modernização, as redes impactam profundamente na estruturação, na (trans)formação, nos usos e nas funcionalidades do território. Ademais, como parte do processo, há seletividade, segregação e desintegração em diferentes escalas, além do duplo sentido de uso. É o caso, por exemplo, das redes de transporte e dos objetos técnicos presentes em Anápolis (GO).

A cidade merece destaque por alguns motivos:

- Primeiro, por seu caráter estratégico, visto que é um entroncamento nacional rododiferroviário que congrega duas importantes rodovias federais (a BR-060 e a BR-153, que na cidade são coincidentes, bem como a BR-414), duas ferrovias (Centro-Atlântica e Norte-Sul), além de objetos técnicos como um porto seco, um distrito agroindustrial e um aeroporto de cargas em vias de ser finalizado. Ademais, localiza-se entre duas metrópoles (a capital estadual, Goiânia, e a capital federal, Brasília) que, com suas áreas adjacentes, concentram mais de 7 milhões de habitantes.

- Segundo, por ser um espaço nodal de atuação de grupos corporativos, com a participação de capital local, regional e global.

- Terceiro, por conferir um outro sentido ao uso das redes, na escala urbana, visto que Anápolis polariza a oferta de serviços e funções no âmbito da rede urbana regional, com deslocamento pendular.

A investigação das redes a partir do conceito de uso corporativo do território, elaborado por Santos e Silveira (2006), viabiliza importantes recursos para analisar e compreender como o território de Anápolis se reestrutura. Além disso, permite visualizar tais processos na perspectiva da funcionalidade, do seu uso e das restrições que impactam profundamente o território.

A correlação entre redes técnicas e redes urbanas

Na medida em que são instaladas em um determinado território, as redes técnicas alteram a dinâmica local – ao interferirem no padrão de expansão e de consumo e nas novas relações de trabalho – e inauguram uma nova forma de expansão. É nesse sentido que as redes técnicas possuem uma profunda ligação com os sentidos da urbanização e, por consequên-

cia, com as dinâmicas das redes urbanas.²¹ Não há, entretanto, igualdade na dispersão pelo território. Por ser permeado de interesses, os agentes que fazem uso das redes técnicas comandam também a sua expansão e espacialização. Logo, há locais mais bem servidos de infraestrutura técnica que se beneficiam dessa expansão. Criam-se espaços mais dinamizados, nós logísticos e uma lógica de especializações produtivas nos centros urbanos (Rodrigues, 2022).

Nesse sentido, as estruturas das cidades são dinamizadas e estão intimamente conectadas ao processo de constituição das redes técnicas, bem como ao processo de urbanização, hierarquização e articulação entre centros urbanos. É relevante destacar que a proximidade entre as redes pontuadas acima não se limita ao aspecto da forma (contornos, traçados, extensão), pelo fato de se encontrarem e de se conectarem nas cidades.

As redes diferenciam os locais a partir de sua dimensão e concentração; ao serem espacializadas intencionalmente, determinados locais são preteridos em função de outros. Logo, constata-se a noção política das redes – um debate tangenciado regionalmente em trabalhos como os de Castilho (2017), Monbeig (1984) e Pereira (2009).

Nessa condição, é incontestável a importância das redes para compreender o território, porque elas assumem um papel complexo e central na produção e na organização das cidades e das redes urbanas. Deve-se ir além: são indissociáveis. Para entender a formação e a consolidação das redes urbanas, faz-se necessário observar como as redes técnicas são indispensáveis nesse processo. Ao longo do tempo, a expansão das cidades e a sua organização (em redes urbanas) demandaram uma série de redes técnicas de diversas ordens: elétrica, rodoviária, ferroviária, esgoto, água, telecomunicações, dentre outras.

Souza (2020) destaca esse aspecto ao pontuar que as cidades não existem isoladamente; elas se articulam diretamente, ainda que em escalas e intensidades diferentes. Dessa maneira, a rede urbana é um reflexo da realidade de um determinado local, que, como representação da realidade, reproduz as características sociais e econômicas do território. Portanto, se tiver maior influência regional, maior concentração de redes

21. Para Corrêa (1994), as redes urbanas são centros urbanos (cidades) funcionalmente articuladas entre si, razão pela qual se conectam nas dimensões de fluxos e funcionalidades.

(de diversas matrizes) e papel relevante no controle e na manutenção da circulação de pessoas, de informações e de bens, a cidade se destacará no seu contexto regional. Há ainda outro fator fundamental: a posição. A soma do fator locacional com a presença de infraestruturas técnicas – que proporcionam meios para circulação e atuação de agentes indutores (e aqui é válido questionar: do quê? Para quem?) – especifica a lógica produtiva das cidades, colocando-as em posição de destaque na hierarquia de suas redes urbanas regionais.

O entendimento das contradições presentes no território permeia, nessa perspectiva, as redes urbanas, que se constituem em um instrumento de análise por serem a expressão das relações socioespaciais existentes nesses locais (Corrêa, 1994). Logo, refletem e reforçam suas características, que, ao longo do tempo, foram construídas, modificadas e acentuadas, o que evidencia as diferenças observadas entre as distintas redes urbanas, – não sendo nada mais do que a expressão de suas complexidades (Santos, 2020).

A técnica é fundamental para caracterizar o espaço geográfico e a sociedade, visto que suas particularidades,

[...] em um dado momento de sua evolução, estão em relação com um determinado estado das técnicas. Desse modo, o conhecimento dos sistemas técnicos sucessivos é essencial para o entendimento das diversas formas históricas de estruturação, funcionamento e articulação dos territórios [...]. (Santos, 2009, p. 171)

No contexto das novas significações, com a análise da produção do território a partir da centralidade das redes técnicas e suas implicações em redes urbanas, novos elementos devem ser considerados. Fundamenta-se, a partir de então, um sentido técnico de produção do espaço, no qual se explicita a indissociação das redes técnicas e das redes urbanas no processo de formação e de produção do espaço. Os diferentes sistemas de informações – indispensáveis para as relações de construção social, na maioria dos casos – atuam em favor de atores hegemônicos. Edifica-se, assim, uma completa redefinição do sistema espacial.

O sistema de objetos técnicos está subordinado ao sentido político de quem o comanda. A política produzida por atores globais, empresas hegemônicas, bancos e agentes do setor financeiro são motrizes para a

alta busca pela competitividade nos territórios. O resultado implica, diretamente, a concepção, a expansão e a criação de objetos técnicos, e, conseqüentemente, a especialização e a dinamização dos locais. Daí a emergência dos espaços luminosos, opacos e heterogêneos discutidos por Santos (2009).

Na realidade das cidades, a implementação de uma rede técnica guarda um sentido profícuo e irrestrito com as mudanças nos locais e com a urbanização. Com a criação das redes, altera-se o padrão de expansão, de circulação, de comércio, das escalas de interação e das especializações produtivas. Toda a dinâmica local é alterada, o que, automaticamente, acarreta mudanças na rede urbana. Nesse sentido, Tanto as redes técnicas quanto as urbanas encontram-se entrelaçadas.

No caso de Anápolis, tais processos podem ser analisados em duas perspectivas (ou duas temporalidades) distintas. Primariamente, no viés da criação e implementação das redes técnicas (sentido inicial) nas três primeiras décadas do século XX. Nesse momento, foram lançadas as condições de expansão e reprodução do tecido urbano, da lógica de reprodução das atividades econômicas e do papel desempenhado pela cidade. Em um segundo momento, a partir da refuncionalização dessas mesmas estruturas da criação das duas capitais (Goiânia e Brasília), que recolocam Anápolis no contexto regional, ao estabelecer novas funcionalidades e controles sobre esses mesmos elementos centrais ao longo das décadas seguintes na transformação do território. Assim, a partir da década de 1950 – com uma nova estrutura de deslocamento (rodoviarismo), com uma nova realidade política com as duas capitais e com a transformação do sistema produtivo –, um novo contexto regional e de rede urbana é impelido a Anápolis, o que transforma suas funcionalidades, seus serviços e seu papel das redes técnicas no contexto local e regional, bem como em suas cadeias de comando. Esses temas serão mais bem explorados nos tópicos seguintes.

A implementação das redes e as alterações nas dinâmicas regionais em Anápolis

Castilho (2017) considera o processo de integração regional de Goiás com o Sudeste brasileiro, que ocorre essencialmente em função das

redes técnicas, como parte do movimento da modernização territorial. A modernidade só chega a Goiás, nessa perspectiva, a partir da implementação das infraestruturas técnicas, particularmente com a ferrovia. Diante desse advento, a dinâmica econômica e social do território goiano é completamente alterada. A noção de tempo, de deslocamento e a intensidade das trocas comerciais são ditadas a partir de novos ritmos.

Anápolis, localizada no centro goiano, não se difere desse processo; na realidade, é um reflexo dessas circunstâncias. Trabalhos importantes, como os de França (1974), Borges (1975), Ferreira (1981), Freitas (1995), Polonial (2000, 2007), entre outros, sempre destacam a proeminência regional e o papel comercial desempenhado por essa cidade até a construção do âmbito logístico/nodal na transição do século XX para o XXI. Cabe, no entanto, questionar: quais elementos possibilitaram a Anápolis que se diferenciasse de outras cidades próximas e em condições relativamente similares e, ao mesmo tempo, se tornasse um importante centro regional com papel logístico nacional, mesmo circunscrita ao contexto do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, ou seja, diante de duas grandes metrópoles que desempenham atividades exclusivas e próprias?

Esses questionamentos perpassam temas relevantes como urbanização, hierarquia urbana, circulação, fluidez e territorialidade – todos, entretanto, conectados ao aspecto central, as redes. No caso anapolino, as redes técnicas. Segundo Rodrigues (2022), esses elementos se misturam ao processo de formação, transformação e refuncionalização do território de Anápolis e constituem um papel central nas interações espaciais contemporâneas no âmbito da rede urbana regional (Figura 1).

Historicamente, Anápolis se destaca por sua posição estratégica. Seu potencial locacional remonta aos tempos de sua formação (gênese). Na mesma linha, França (1974) enfatiza como o núcleo pioneiro da cidade surge como suporte para uma extensa área de cultivo agrícola, que se localizava estrategicamente entre as antigas cidades auríferas de Bonfim (atual Silvânia), Meia Ponte (atual Pirenópolis), Corumbá e Santa Luzia (atual Luziânia). Esse espaço servia de entreposto para os tropeiros que percorriam as antigas cidades mineradoras, tendo como destino a antiga capital (Cidade de Goiás).

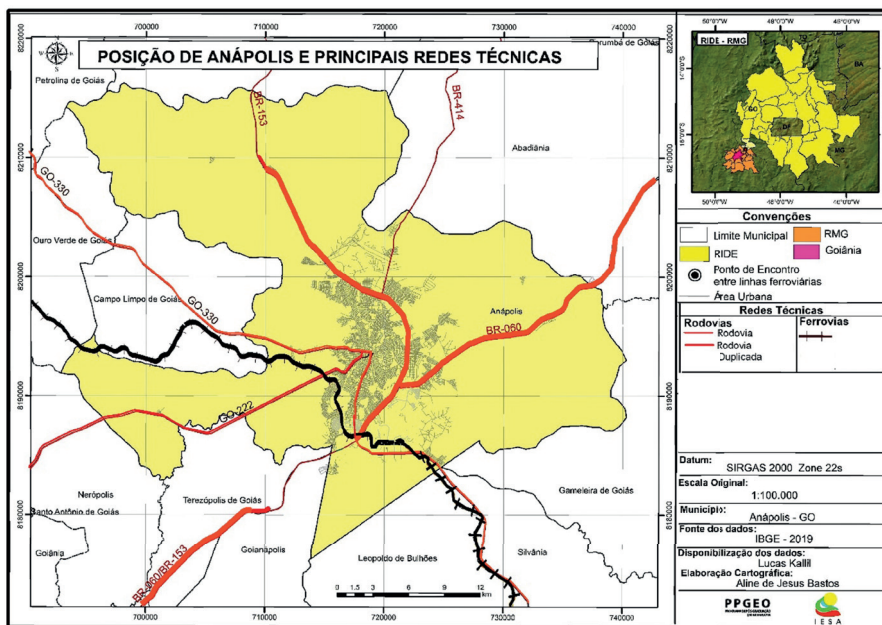


Figura 1 - Mapa de localização de Anápolis e suas principais redes técnicas. Fonte: Rodrigues (2022).

Constituem-se, assim, as primeiras dinâmicas comerciais que se tornariam a tônica da cidade no primeiro quartel do século XX. Ainda incipientes, em tempos lentos, as atividades comerciais se desenvolvem, bem como as estruturas da cidade. A implementação e a amplificação das redes técnicas tornam-se, assim, os vetores fundamentais da expansão territorial, da influência regional, da proeminência comercial e econômica de Anápolis, materializada, fundamentalmente, a partir da chegada da ferrovia à cidade, em 1935. Apesar do papel central da linha férrea, a multiplicação das redes técnicas, de modo geral, confere uma centralidade estratégica comercial a ser desenvolvida (Quadro 1).

Conseqüentemente, a partir da formação de novas infraestruturas básicas, que surgem em grande parte na expectativa pela chegada da ferrovia, criam-se melhores condições urbanas e de efetiva integração regional (circulação de bens, pessoas e mercadorias), proporcionada pela linha férrea. Assim, há um crescimento urbano e populacional relevante (Figura 2). Nas quatro primeiras décadas do século XX, a população mais que quintuplica em tamanho.

Quadro 1 - Evolução das redes técnicas em Anápolis

Período	Tipo de rede técnica	Evento
1870	Estradas de rodagem/ rodovias	A partir de 1870, com o surgimento do distrito de Santana das Antas (que dá origem a Anápolis), são traçados os primeiros caminhos que conectavam o local às antigas cidades mineradoras. No primeiro quartel do século XX, começaram a ser criadas as primeiras estradas de rodagem, das quais se destacam Anápolis- Roncador (1920), Anápolis-Leopoldo de Bulhões (1931), Anápolis-Pirenópolis (1935), Anápolis- Goiânia (1936), Anápolis-CANG, atual Ceres (1941).
1922 - 1933	Rede de energia	Em 1922, foi assinado o contrato entre a Intendência Municipal e a Empresa Faria e Coleman, para o fornecimento de energia elétrica à cidade. Em 9 de janeiro de 1924 ocorre a sessão inaugural da luz elétrica no Paço Municipal, em Anápolis. Em 2 de dezembro de 1931, é constituída a Empresa Força e Luz de Anápolis Ltda., para o fornecimento de energia elétrica e de iluminação pública, conforme o contrato firmado com a prefeitura. No ano de 1933 começa a funcionar o sistema de iluminação pública, de acordo com o contrato firmado.
1926	Rede telegráfica	No dia 19 de novembro de 1926, a partir de ação conjunta entre moradores e comerciantes para a arrecadação de fundos, é inaugurada a ligação do telégrafo entre Anápolis e Corumbá, inserindo Anápolis na rede telegráfica nacional.
1937	Rede telefônica	Em agosto de 1937 é assinado contrato para a instalação da rede telefônica em Anápolis.
1935	Rede ferroviária	Após sucessivos atrasos e prorrogações no prazo final de conclusão, em 7 de setembro de 1935, é inaugurada a ligação ferroviária da cidade, com o a chegada do comboio proveniente de Leopoldo de Bulhões. A chegada da ferrovia é um marco para o desenvolvimento local e para a integração regional.
1943 - 1944	Rede de esgoto	Entre 1943 e 1944, inicia-se o processo de construção da rede de esgoto e de abastecimento de água na cidade, a partir de processo licitatório a ser pleiteado.

Fonte: Elaboração própria, com base em Rodrigues (2022), França (1974), Ferreira (1981) e Freitas (1995).

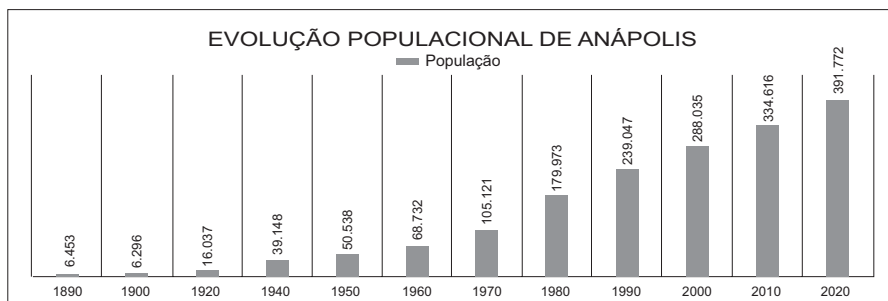


Figura 2 - Evolução populacional de Anápolis. Figura elaborada pelo autor com dados dos censos demográficos do IBGE entre 1890 e 2020.

Rodrigues (2022, p. 59) faz o seguinte relato:

A cidade consolidou-se como um importante centro comercial da região, em grande parte em função da sua localização estratégica. O local era propício para a concentração mercantil e a partir da abertura de estradas de rodagem, em especial a de Anápolis–Roncador, em 1920, e com a chegada da ferrovia no estado, a migração para a cidade aumentou. As redes técnicas desempenham papel central nessa dinamização local.

As redes técnicas, nesse sentido, a partir de diferentes interesses e processos, moldaram e alteraram a formação e a transformação do território anapolino. No transcorrer da necessidade de modernizar a cidade para a chegada da ferrovia (ocorrida em 1935), diversas outras redes se constituíram: esgoto, eletricidade, telégrafo, estradas de rodagens e rodovias. Assim, a análise da formação e transformação desse território perpassa, necessariamente, pela implementação das redes técnicas. São processos intrínsecos, pois se associam desde a gênese de formação do local. Em 20 anos, entre as décadas de 1920 e 1940, o espaço urbano e suas infraestruturas foram profundamente alterados. O processo de reorganização territorial em curso – a partir das redes de transporte e comunicação, conduzido por atores políticos e sociais hegemônicos – difunde novos sentidos na dinâmica econômica local e regional.

Capel (2011) destaca algumas características comuns que as ferrovias manifestam ao chegar a um território: alterações na morfologia, na organização do espaço, nas estruturas econômicas e na vida cotidiana. Na dinâmica da cidade de Anápolis, há um elemento duplo: o fato de a ferrovia reconfigurar e orientar a expansão do arranjo produtivo regional (iniciada em 1910, em nível estadual) – como bem apresentam Borges (1990), Castilho (2017) e Arrais (2016) –, e a sua localização na região do Mato Grosso Goiano, que entre as décadas de 1930 e 1940 se constituiu na principal área de exploração e de expansão produtiva agrícola. No contexto local, além de produzir, Anápolis era responsável pela exportação da produção regional via ferrovia, visto que era ali a ponta da linha.

Na década de 1930, quando a ferrovia chega a Anápolis, o primeiro modelo ferroviário – marcado essencialmente pela perda de sua multifuncionalidade – começa a se esvaziar (Castilho, 2020). Ainda assim, as mudanças conduzidas para a chegada dos trilhos modificaram e forta-

leceram o papel da cidade, reforçando sua posição estratégica e central para o modelo econômico produtivo. Daí suas funcionalidades passam a vigorar nas próximas décadas, especialmente após a fundação de Goiânia, em um primeiro momento, e de Brasília posteriormente.

A partir da década de 1950, novos paradigmas sociais foram criados. Novas articulações e interesses, bem como a atuação de agentes econômicos condicionaram a produção do território em Anápolis. A cidade, que anteriormente prestava maior parte das funções relativas a serviços, comércio e outros elementos da economia regional, precisou se refuncionalizar diante dos novos centros políticos criados (Rodrigues, 2022).

O novo arranjo produtivo vincula-se, a partir da segunda metade do século XX, aos processos regionais e nacionais em curso. Em especial, a adoção do rodoviarismo como modelo central de deslocamento, da Marcha para o Oeste e de sua consolidação. Esses processos, bem como a polarização desempenhada pela nova capital estadual, concentraram a oferta de serviços e o comércio (Arrais, 2016).

A materialização da Marcha para o Oeste em Goiás ocorre a partir da criação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (Cang). Tanto a área em processo de criação como a construção de Goiânia e Brasília conflagraram importância a Anápolis, pelo fato de a cidade fornecer matéria-prima, mão de obra e suprimentos para as respectivas construções e infraestruturas básicas (Carmin, 1953). Anápolis passa, a partir de então, a refuncionalizar suas estruturas e a se adaptar à nova realidade: complementa as atividades e os serviços essenciais da região em que se insere. Os trabalhos de Valverde e Dias (1967), de Teixeira Neto (2001) e de Teixeira Neto e Barbosa (2004) apresentam a dimensão do papel de Anápolis na nova lógica instalada, sobretudo no que diz respeito às rodovias como o vetor de expansão do arranjo produtivo regional. Para a cidade, a ordem rodoviária emergente significou a expansão da sua importância comercial e regional, visto que as rodovias partiam ou cortavam a cidade, conectando-a com cidades da região do Alto e Médio Araguaia e do antigo Norte goiano e do Maranhão, como Imperatriz, Açailândia, Araguaína entre outras (Valverde e Dias, 1967). A cidade se consolida como elemento estratégico e nodal da circulação. A ferrovia, outrora vetor de expansão do arranjo produtivo e marcada pela multifuncionalidade, desempenha agora um papel central no transporte de

cargas (agrícolas) que eram escoadas via rodovia até Anápolis e de lá partiam pelos trilhos para o Sudeste.

O espaço intraurbano anapolino, por sua vez, também foi refuncionalizado. Uma nova estação ferroviária (a Engenheiro Castilho) é inaugurada nas proximidades da Vila Industrial, em 1950, com a função de armazenar a produção agrícola da região do Mato Grosso Goiano e das cidades às margens da BR-153, para ser escoada via ferrovia. A estação central da cidade é desativada em 1976, e os galpões próximos também se refuncionalizam ao longo das décadas seguintes (Figura 3). Cria-se, então, a ideia no imaginário popular de que a ferrovia atrasava o progresso e criava desordem; sua função deveria se restringir ao transporte de cargas. Esse paradigma perigoso dá contornos ao uso e controle que se estabelece nessa rede fundamental a partir desse momento. Esse acontecimento é emblemático quando analisado na perspectiva do processo de estruturação das redes urbanas e das redes de transporte, além de constituir uma falsa premissa, avalizada e adotada, deliberadamente, por atores políticos e econômicos: a ferrovia só serve para transportar cargas e mercadorias. Assim, em 40 anos, o elemento técnico de transformação, modernização, deslocamento de pessoas e de consolidação regional da cidade, ironicamente, se tornou um problema.

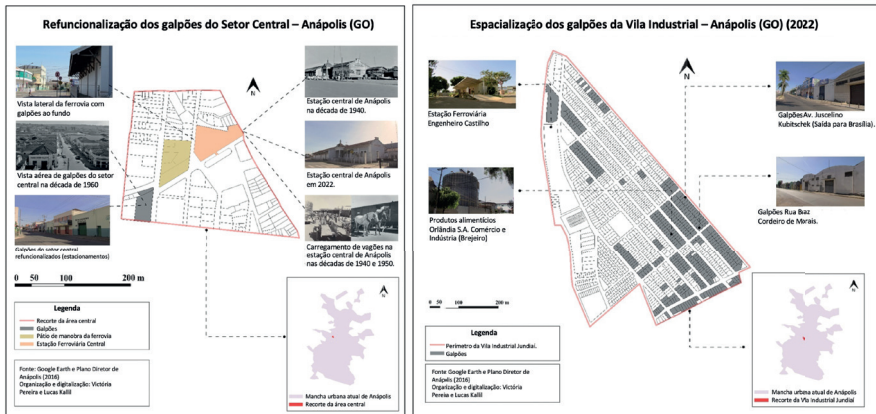


Figura 3 - Refuncionalização na cidade, em que se veem os galpões centrais e a Vila Industrial. Fonte: Rodrigues (2022).

A criação de outros dois objetos técnicos é central no processo de reorganização da cidade nas décadas seguintes: a criação do Distrito

Agroindustrial de Anápolis (Daia) e da Base Aérea de Anápolis (Baan) – ambos frutos de políticas desenvolvimentistas atreladas ao contexto da ditadura militar em curso nas décadas de 1960 e 1970, no sentido do nacionalismo e da ocupação do território (Cano, 2017). O Daia era há bastante tempo uma aspiração das elites comerciais e políticas locais, diante da posição estratégica da cidade. Sua consolidação, ademais, perpassa diretamente pelo papel das redes técnicas: logística, circulação, controle e uso, em especial das ferrovias. A partir desse momento, uma nova lógica de uso e controle desse elemento de transporte e do território se consolidou: o uso corporativo,²² aqui interpretado a partir do conceito de Santos e Silveira (2006).

Nessa perspectiva, a partir das alterações regionais decorrentes da construção de Goiânia e Brasília, somadas às reorientações do arranjo produtivo regional, Anápolis é induzida a redefinir suas cadeias produtivas e o papel exercido dentro do seu contexto regional, o que ocorre, fundamentalmente, a partir de três elementos: reestruturação e ampliação da sua área de influência (expansão para o Norte goiano – BR-153); fator locacional, com posição logística estratégica para integrar e escoar a produção agrícola (centralidade, ferrovia e pátios de armazenamento); e, por fim, suporte na construção e no desempenho das funções e serviços prestados pelas capitais. Além disso, observa-se o início da consolidação de um eixo estratégico de desenvolvimento, circulação, polarização e comando da rede urbana regional – o eixo Goiânia–Anápolis–Brasília, no qual a cidade desempenha um papel relevante, central e complementar.

As escalas de interação espacial e uso do território anapolino

A intensidade dos fluxos, dos deslocamentos e das ligações entre cidades determina, de maneira geral, quais locais polarizam a oferta de determinados serviços e se tornam centralidades estratégicas. No caso de Anápolis, as redes técnicas presentes em seu território concebem um duplo sentido de uso e funcionalidade, bem como de escalas: o da escala lo-

22. Para Santos e Silveira (2006), os territórios, os bens públicos e as decisões políticas passam a ser geridos e direcionados não mais com foco principal na sociedade, mas sim a partir dos interesses de determinados grupos/atores econômicos.

cal e regional (rede urbana) e, ao mesmo tempo, do uso corporativo dessas mesmas redes e objetos técnicos em função dos interesses vinculados aos agentes hegemônicos (Daia), em um viés regional/global. As relações perpassam, nesse sentido, diferentes níveis de interações espaciais. Se há, por um lado, o âmbito da competitividade, inerente à gestão econômica e política (atores hegemônicos), há também a esfera da complementaridade em curso em um mesmo espaço (funções básicas de saúde, educação, trabalho) em uma contraditória relação. Anápolis possui sua própria rede urbana, mas sua influência não se limita a ela. Há, ainda, a função desempenhada no contexto do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília e, por fim, é preciso considerar o papel das redes técnicas na lógica dos interesses aos quais esses elementos técnicos estão subordinados.

Em uma simbiose na relação entre o uso corporativo do território, de suas redes técnicas e das interações de rede urbana, Anápolis se consolidou como cidade hierárquica que polariza o seu contexto regional, mesmo em meio às duas capitais. Os dois sentidos serão tangenciados a seguir.

Mesmo subordinada ao contexto e à lógica de Goiânia e Brasília, como aponta a pesquisa *Região de Influência das Cidades* (Regic, 2018),²³ Anápolis possui a sua própria zona de influência regional, na qual hierarquiza centros locais próximos e realiza interações espaciais de ordem mais forte. Assim, as interações espaciais realizadas entre Anápolis e esses municípios ocorrem em escala, frequência e intensidade constantes. Como sugere a Figura 4, Anápolis polariza e hierarquiza²⁴ a oferta diferenciada de bens e serviços (educação, saúde, lazer e transporte) entre essas cidades e faz com que as respectivas populações se desloquem até a cidade para ter acesso a esses serviços em alguma escala. Essa centralidade é concebida em função de suas infraestruturas (rede rodoviária, em especial) e de seus objetos técnicos (universidades, Daia, dentre outros).

23. A Regic é o principal elemento de compreensão das interações espaciais entre cidades no Brasil.

24. Anápolis é classificada como uma capital regional de nível C, ou seja, um centro urbano com alta concentração de atividades de gestão. Já as cidades que formam a rede urbana de Anápolis são classificadas como centros locais, que possuem influência restrita aos seus próprios limites territoriais, com outros centros urbanos de maior hierarquia como referência para atividades cotidianas.

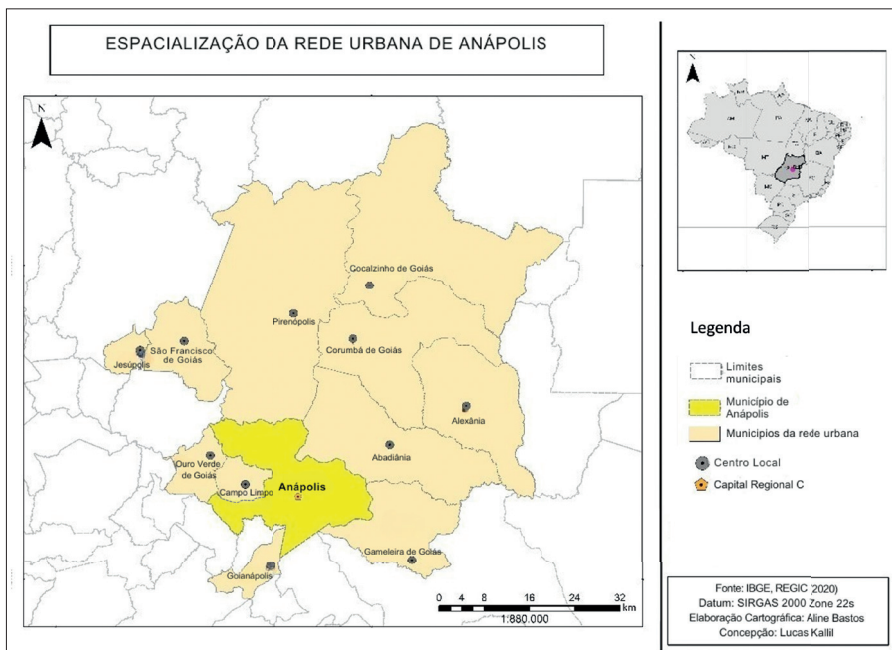


Figura 4 - Rede urbana de Anápolis. Fonte: Rodrigues (2022).

Assim, do ponto de vista material, a rede urbana é um elemento espacial no qual as relações se materializam e, por conseguinte, são um reflexo da organização espacial observada nos variados centros urbanos. Essa materialização ocorre a partir das redes técnicas, que são a base para a circulação de pessoas, bens, informações e comandos (Rodrigues, 2022). A circulação permite a efetivação das interações espaciais em curso, que possuem o seu grau de intensidade definida pela Regic, sempre em três níveis (ligação de ordem 1, 2 e 3). A ligação 1 representa o grau mais forte de interação espacial, enquanto 3 revela a ordem mais fraca. Os serviços de educação e saúde serão utilizados como exemplo.

No quesito “educação”, Anápolis polariza na primeira ordem, mais forte, com todas as 11 cidades de sua rede urbana, pois presta um forte serviço educacional para as cidades da região. A cidade possui importantes centros educacionais e de pesquisa, como a Universidade Estadual de Goiás (UEG), o Instituto Federal de Goiás (IFG), a UniEvangélica e a Anhanguera, além de centros de formação técnica (Senai) e de ensino fundamental.

Em contrapartida, na área da saúde, observa-se uma diferenciação de escala: os atendimentos de saúde de baixa e média complexidade e os atendimentos de alta complexidade. Os de baixa e média complexidade (mais rotineiros) são polarizados e direcionados para Anápolis, que estabelece uma ligação de ordem 1 com todos os municípios de sua rede urbana. Já os de alta complexidade, ainda que presentes, ocorrem em menor escala, mesmo estando presentes. Demonstra-se assim o papel complementar desempenhado por Anápolis em relação à capital estadual na área da saúde, ao suprir uma demanda relevante em assistência médico-hospitalar.

Na perspectiva do uso e controle das redes e de objetos técnicos, revela-se, em alguns aspectos, o caráter corporativo e, não menos perverso, de uso e gestão. A quantidade de rodovias e de ferrovias, além das subestações de energia elétrica instaladas em Anápolis, coloca a cidade em um patamar superior em relação aos centros urbanos próximos. As redes técnicas fundamentais desempenham um papel central na conexão entre os locais, na circulação de bens, de pessoas, de mercadorias, entre outros, no território, que, conseqüentemente, colocam Anápolis em posição estratégica no plano logístico regional e nacional.

A partir da densa e diversa presença de redes e de objetos técnicos, o território anapolino passou a ser produzido e utilizado por atores e grupos que se sustentam por meio desses próprios elementos. Não por menos, o Daia expandiu-se de forma acentuada ao longo das últimas décadas; o local tornou-se estratégico para a instalação de empresas, visto que a cidade congrega um entroncamento rodoferroviário (BR- 060/BR-153 e ferrovias Centro-Atlântica e Norte-Sul) que confere uma radialidade a Anápolis, o terminal alfandegário (Porto Seco Centro-Oeste), o Aeroporto de Cargas, o centro de convenções, além de subestações de energia elétrica. Além disso, a existência da Base Aérea de Anápolis denota um sentido estratégico relevante também no que diz respeito ao modal aeroviário. (Rodrigues, 2022, p. 105-106).

Cabe agora questionar: o papel estratégico, nesse sentido, é para quem e em função de quem? Observa-se que parte significativa dessas redes e objetos técnicos compreende usos e funções para grupos específicos. As ferrovias, em seus primórdios, foram concebidas para integrar e dinamizar a circulação de pessoas e mercadorias. Em que pese o fato de

continuarem a proporcionar integração e dinamização, agora, contudo, as ferrovias Norte-Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA) são restritas no uso e no controle, respectivamente, por Rumo Logística e VLI Multimodal S/A.

A FCA contempla a antiga Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que foi privatizada na década de 1990, a partir do Programa Nacional de Desestatização. Após diversas negociações, a ferrovia está, desde 2011, sob concessão da VLI Multimodal S/A, empresa logística multimodal, que atua em diversos trechos da rede ferroviária brasileira e também administra terminais e portos. Estruturada em forma de *holding*, a VLI tem como sócios a Vale, a Mitsui, a Brookfield, o FI-FGTS e o BNDESPar, todos vinculados ao grande capital econômico e a grupos corporativos proeminentes. O serviço ofertado pelo grupo que comanda a ferrovia, conforme a descrição no próprio catálogo de informações, é, exclusivamente, o transporte de cargas. Da mesma forma que a VLI, gestora da FCA, a Rumo Logística, que controla a FNS, registra em seu catálogo que o escopo da empresa é voltado para o transporte de cargas, em específico de produtos industrializados, *commodities* agrícolas e combustíveis. O transporte de passageiros não existe, e seu uso é exclusivo para cargas, como fica explícito em suas próprias plataformas e funcionalidades institucionais (VLI, 2025).

As rodovias, por sua vez, constituem a principal forma de realização dos deslocamentos e das interações espaciais entre Anápolis e as cidades da rede urbana. Seus processos de concessão ocorreram ao longo da última década. Assim, as rodovias federais – que cortam e são as vias arteriais para a produção, a circulação e a efetivação das interações espaciais realizadas no âmbito da rede urbana de Anápolis e entre essa e outras redes urbanas – passaram por processos de concessão à iniciativa privada, que exploram e controlam o seu uso.

No eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, já sob concessão à iniciativa privada, novos trechos das rodovias BR-153, BR-414 e BR-080 – que atuam como nós de articulação entre as cidades da rede urbana e outras cidades de Goiás e do Brasil – foram concedidos para grupos corporativos por meio de leilão, em 2021, passando a ser controlados não mais pelo governo, mas sim por (e a partir dos) interesses de grupos privados, tais como:

- Rodovia BR-414/GO – de Assunção de Goiás (GO) até Anápolis (GO);

- Rodovia BR-153/TO – de Aliança do Tocantins (TO) até a divisa de estado com Goiás;

- Rodovia BR-153/GO – da divisa do estado de GO com TO até Anápolis (GO);

- Rodovia BR-080/GO – do entroncamento com a BR-414, em Assunção de Goiás (GO), até o entroncamento com a BR-153.

A questão do uso do território e a concessão de ativos públicos estão diretamente associadas. A partir da dinamicidade, da diversidade e da complexidade das redes técnicas, é relevante questionar a partir de quais interesses, lógicas e preceitos o território é produzido e alterado. É preciso, ainda, avançar: quais benefícios são gerados para a população, visto que as redes técnicas alteram, constroem, destroem e reconstróem recortes espaciais a partir da lógica de quem as controla impacta diretamente o cotidiano das pessoas? Diante disso, a proposição de Rodrigues (2022) torna-se pertinente, ao estabelecer o que define como espaço de síntese das redes técnicas de Anápolis e o seu papel estratégico. A Figura 5 apresenta um recorte espacial no território anapolino, com a função dos objetos e das redes técnicas como elementos fundamentais na constituição da centralidade da cidade e de seus desdobramentos no uso do território.

Em um raio de dez quilômetros, congregam-se rodovias, ferrovias, redes de energia, além de objetos técnicos (o Daia, a base aérea, a universidade, o terminal alfandegário, o aeroporto de cargas) e de diversos outros elementos de prestação de serviços. Nesse mesmo contexto, a posição estratégica do espaço e o controle do uso e das redes técnicas são projetados e determinados pelos atores estratégicos que as controlam. Trata-se de um local que condensa funcionalidades e interações diversas, desde a escala local, da rede urbana ao regional e global, com empresas multinacionais presentes no Daia, sendo possível perceber a conflagração de um espaço estratégico que, ao mesmo tempo, é sintetizado em função dos atores hegemônicos que os controlam.

Há, portanto, a escala da rede urbana e também a dos grupos corporativos. Deles decorre a necessidade de aprofundar os estudos sobre Anápolis a partir da integração das redes técnicas e urbanas, bem como seus usos, funcionalidades, articulações e atores. São indissociáveis, bem como os seus processos.

Para refletir e seguir: o território, os agentes e as escalas de interação

Compreender as redes técnicas como elementos fundamentais para uso, controle e, em especial a (trans)formação do território, como apontam Santos e Silveira (2006) e Santos (2009), constitui uma premissa fundamental. De fato, a partir das redes técnicas (ferrovias, rodovias, estradas, energia, entre outras), a circulação de cargas, de pessoas e de informações se efetiva no território, nas mais diferentes escalas e formas. Se, por um lado, as redes técnicas propiciam a circulação no território, por outro, as redes urbanas – enquanto projeção da organização espacial da sociedade, como aponta Santos (2020) – são o local onde esses movimentos se espacializam. Há, concomitantemente, outra premissa fundamental: a indissociabilidade entre as redes urbanas e as técnicas. Para compreendê-las, é fundamental a analisar esses conjuntos de redes de maneira elementar e intrínseca.

Na conjuntura de Anápolis, observa-se que as redes técnicas possuem uma profunda relação com o processo de formação territorial. Na realidade, constituem-se na engrenagem motriz das transformações espaciais analisadas do primeiro quartel do século XX. Esse quadro beneficiou a cidade no decorrer de seu processo de refuncionalização, que, a partir da construção de Goiânia, em um primeiro momento, e de Brasília, em um segundo, se readequou no contexto do arranjo produtivo-econômico dessa região.

Esse rearranjo perpassa a constituição e a consolidação de sua proeminência regional no âmbito de sua rede urbana, que também reflete a realidade socioespacial a partir das redes técnicas. O sentido de uso desses elementos, no entanto, revelou um outro aspecto. As ferrovias, as rodovias e a energia elétrica foram concebidas com funções de circulação, modernização e integração do território. Essas funções não foram perdidas, contudo, agora, possuem uso e acesso restrito. As ferrovias e rodovias circunscritas ao território de Anápolis foram concedidas a grupos privados que hoje as controlam, desembocando no uso corporativo do território – conceito fundamentado e caro para Santos e Silveira (2006).

Dessa maneira, entender Anápolis e o território anapolino, bem como o contexto geral das relações de produção dos territórios, requer a análise do papel desempenhado pelas redes técnicas no contexto de sua

rede urbana e dos grupos corporativos. As redes – como argumentam Santos (2009) e Capel (2011), com pontos de vista similares – podem construir e destruir recortes espaciais. E podem, simultaneamente, criar limites ao pleno uso do território e favorecer grupos específicos em detrimento de outros.

Referências

- ARRAIS, T. A. *A produção do território goiano: economia, urbanização, metropolização*. Goiânia: Ed. UFG, 2016.
- ARROYO, M. A circulação da mercadoria na redefinição dos usos do território. *Revista Casa da Geografia*, Sobral, v. 20, n. 1. Disponível em: <<https://rcgs.uva-net.br/index.php/RCGS/article/view/389/335>>. Acesso em: 15 mar. 2025.
- BORGES, B. G.. *O despertar dos dormentes*. Goiânia: Ed. UFG, 1990.
- BORGES, H. C. *História de Anápolis*. Goiânia: Cerne, 1975.
- CANO, W. Brasil: construção e desconstrução do desenvolvimento. *Economia e Sociedade*, Campinas (SP), v. 26, n. 2, p. 265-302, 2017. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8650933>>. Acesso em: 12 jun. 2025.
- CAPEL, H. *Los ferro-carriles em la ciudad: redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Barcelona: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.
- CARMIN, R. L. *Anápolis, Brazil: regional capital of na agricultural frontier*. Chicago: University of Chicago Press, 1953.
- CASTILHO, D.. *Modernização territorial e redes técnicas em Goiás*. 2 ed. Goiânia: Ed. UFG, 2017.
- CASTILHO, D. Redes e processos espoliativos do Centro-Norte do Brasil. In: OLIVEIRA, F. G. et al. *Espaço e economia: geografia econômica e a economia política*. Rio de Janeiro: Consequência, 2019.
- CORRÊA, R. L. *A rede urbana*. 2 ed. Rio de Janeiro: Ática, 1994.
- FERREIRA, H. J. *Anápolis: sua vida, seu povo*. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1981.
- FRANÇA, M. S. O impacto da implantação da República na Cidade de Goiás. In: SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA, 7., 1974. *Anais...*, Belo Horizonte, 1974.
- FREITAS, R. A. *Anápolis: passado e presente*. Anápolis: Editora Voga, 1995.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades – Regic 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

PEREIRA, M. F. V. Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. *Sociedade e Natureza*, Uberlândia, v. 21, n. 1, 2009. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadedenatureza/article/download/9505/5764/0>>. Acesso em: 27 fev. 2025.

POLONIAL, J. *Ensaio sobre a história de Anápolis*. Anápolis: AEE, 2000.

POLONIAL, J. *Introdução à história política de Anápolis (1819 – 2007)*. Anápolis: Kelps, 2007.

RODRIGUES, L. K. P. *Redes técnicas e o papel de Anápolis no contexto da rede urbana regional*. 2022. 120 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2022.

SANTOS, I. D. S. *Rede urbana e produção do território: complementaridades, competitividades e sinergias entre Barreiras e Luís Eduardo Magalhães*. 2021. 176 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2021.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SOUZA, M. L. *ABC do desenvolvimento urbano*. 10.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020.

TEIXEIRA NETO, A. Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocantins. *Boletim Goiano de Geografia*, Goiânia, v. 21, n. 1, 2001.

TEIXEIRA NETO, A.; BARBOSA, A. S.; GOMES, Horieste. *Geografia: Goiás-Tocantins*. Goiânia: Ed. UFG, 2004.

VALVERDE, O.; DIAS, C. V. *A Rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional*. Rio de Janeiro: Editora IBGE, 1967.

VLI. *Raio X da FCA*, 2025. Disponível em: <<https://www.vli-logistica.com.br/fcatransforma/#raio-x-da-fca>> Acesso em: 27 fev. 2025.

Segunda parte

Redes urbanas

◆ Capítulo 7 ◆

Reflexões sobre as mudanças da rede urbana em Goiás, Tocantins e Distrito Federal, Brasil

Kelly Bessa

De acordo com Corrêa (2004, p. 72), a rede urbana, que é compreendida como “o conjunto articulado de centros e suas hinterlândias”, tem passado “por profundas e dramáticas transformações” desde 1970. Tais transformações, marcadas por numerosos processos socioespaciais, são engendradas pelas ações de diversos agentes político-econômicos e socioculturais, pois, como qualquer materialidade socioespacial, “a rede urbana é parte integrante da sociedade e de sua dinâmica” (Corrêa, 2004, p. 66) e, como posto por Harvey (2005, p. 146), “as relações espaciais estão [...] sujeitas à transformação contínua”.

Nas dinâmicas específicas e concretas de mudanças da rede urbana, podem ser alterados o número e o tamanho dos centros, com a continuidade da criação de novas cidades e a tendência da urbanização concentrada, e também podem ser modificadas a posição geográfica e as funções dos centros, em virtude da melhoria substancial da circulação e do acúmulo, diversificação e qualificação das atividades. Em geral, essas ações são responsáveis por alterar a natureza das articulações horizontais e verticais entre os centros, devido à combinação de suas funções centrais com as funções especializadas e de gestão e comando, advindo daí um novo arranjo com intrincadas densidades e conexões espaciais, que, consequentemente, podem remodelar o padrão espacial da rede urbana, que passa a apresentar configurações mais complexas (Corrêa, 2006).

Para Corrêa (2004, p. 66), as redes urbanas apresentam “diferenças estruturais”, que são expressas por meio das estruturas dimensional, funcional e espacial. Estas sugerem, como ensina Harvey (2005, p. 146), uma “coerência estruturada”, no caso em análise, da rede urbana em um dado espaço-tempo. Porém, no processo de transformação, suas características específicas – o tamanho dos centros, as funções urbanas que exercem e as interações espaciais daí decorrentes, entre outras – são combinadas e recombinadas, gerando diferentes padrões espaciais de redes, que, associados aos aspectos de natureza política, econômica e sociocultural, explicitam “mais nitidamente a rica e complexa diversidade de redes urbanas” (Corrêa, 2000, p. 121).

A estrutura dimensional, segundo Corrêa (2004), diz respeito ao número e tamanho dos centros urbanos num dado segmento de rede (Berry, 1975),²⁵ bem como à concentração de atividades nos centros que se distinguem, via de regra, em básicas e não-básicas (Capel, 1972),²⁶ incluindo as atividades especializadas e de gestão e controle político-econômico-territorial (Corrêa, 1989). Por sua vez, a estrutura funcional dos centros urbanos vai além do acúmulo de atividades, pois evidencia “aspectos fundamentais relativos à divisão territorial do trabalho entre centros urbanos” e entre regiões (Corrêa, 2004, p. 69), e aos ciclos de produção, reprodução e circulação do capital (Corrêa, 1997), o que acarreta interações espaciais na escala regional (horizontalidades) e na escala extrarregional (verticalidades). Por fim, a estrutura espacial relaciona-se com a forma da rede urbana, evidenciada tanto pela densidade das conexões no espaço regional (região de influência) como pela natureza, intensidade e alcance espacial das conexões extrarregionais. Contudo, a forma não se limita apenas à configuração da rede hierarquizada de lugares centrais – com a espacialização da área de mercado das funções de distribuição varejista e de prestação de serviços (Christaller (1966) –, mas também à espacialização do conjunto das funções urbanas, com seus alcances espaciais e sobreposições escalares.

25. Berry (1970, 1975) e Corrêa (1989, 2004) citam, a respeito da concentração ou dispersão da população e das atividades nos centros urbanos, as proposições de Auerbach, em 1913, Jefferson, em 1939, e Zipf, em 1949.

26. As contribuições de Santos (1979) e Silveira (2022) acerca da espacialidade dos circuitos superior, marginal e inferior da economia urbana contribuem para a compreensão da estrutura funcional dos centros.

A partir da espacialidade da estrutura funcional, conexas à espacialidade da estrutura dimensional, conforma-se o arranjo espacial de uma dada rede urbana desde a sua origem, perpassando por dinâmicas que, ao longo do tempo, podem envolver permanências, mudanças e rupturas, que promovem a distinção entre as redes urbanas. Corrêa (1997, p. 307) expõe algumas proposições esquemáticas de “padrões espaciais em rede”, identificando as tipologias solar, dendrítica, christalleriana, axial, circular e múltiplos circuitos.

Diante da “diversidade dos inúmeros conjuntos articulados de centros urbanos” (Corrêa, 2000, p. 121), cabe questionar o que transforma o arranjo espacial da rede urbana. A diversidade de redes urbanas advém de uma maior complexificação da própria sociedade, com suas condições de produção, reprodução e circulação do capital, o que pressupõe determinações mais profundas, associadas às reestruturações do modo de produção.

Na proposição do “ajuste espaço-temporal” de Harvey (2004, p. 63), as reestruturações produtivas ocorrem em resposta às crises de acumulação, que perpassam a intervenção do Estado, seja no ordenamento, seja na regulação, o que expressa tensões, conflitos e contradições. Para Harvey (2004, p. 64), o conceito de “arranjo espaço-temporal” diz respeito à configuração espacial do ambiente construído, com suas “infraestruturas físicas necessárias para que a produção e o consumo se mantenham no espaço e no tempo (tudo desde parques industriais, portos e aeroportos, sistemas de transporte e comunicação, água e esgoto, moradia, hospitais e escolas)”, ou seja, tudo para que a acumulação capitalista se realize em um determinado espaço-tempo.

Por sua vez, Brenner (1998, p. 461) afirma que “cada uma das formas de territorialização do capital é reestruturada, reterritorializada e, frequentemente, reescalada”, o que envolve um “arranjo escalar”, gerando uma reorganização do espaço geográfico, tanto nas cidades como nos Estados territoriais. Nessa perspectiva, Brenner (1998, p. 464-465) aponta para “um processo supraurbano” que incorpora as cidades e os seus fluxos, conformando os “sistemas urbanos” regionais, nacionais e mundiais, ou seja, incorporando também a rede urbana.

Ademais, a diversidade de redes urbanas resulta da complexificação das relações político-econômicas e socioculturais, evidenciando que “a es-

trutura social desempenha um papel de primeira ordem” (Corrêa, 2000, p. 122). Esta, por sua vez, remete ao conceito de formação social. Para Santos (1977, p. 86), “todos os processos que, juntos, formam o modo de produção (produção propriamente dita, circulação, distribuição, consumo) são histórica e espacialmente determinados num movimento de conjunto, e isto através de uma formação social”, em que estão imbricados (ou integrados) o político, o econômico, o social e o cultural, que correspondem a um todo social, cuja totalidade não pode ser apreendida “sem incluir a categoria do espaço” (Santos, 1977, p. 81), o que remete ao conceito de formação espacial.

Esses conceitos – arranjo espaço-temporal (Harvey, 2004), arranjo escalar (Brenner, 1998) e formação espacial (Santos (1977) – são cruciais para a análise geográfica, incluindo o exame da rede urbana. Sua espacialidade dinâmica resulta de reconfigurações que envolvem os ajustes espaço-têmporo-escalares, o que remete ao entendimento da rede urbana como um arranjo espacial (*spatial fix*), e envolvem também a ação de instituições públicas, de grandes empresas, de elites político-econômicas locais e regionais, entre outros agentes, próprios de cada formação socioespacial, contribuindo diretamente para sua reprodução histórica e para sua transformação (Santos, 1977; Corrêa, 2000).

As mudanças na rede urbana em Goiás e Tocantins, abrangendo o Distrito Federal, são exemplos dessas alterações significativas, já que são caracterizadas por ajustes e reordenamentos espaciais drásticos, tanto antes como após a década de 1970. Nessa perspectiva, este capítulo analisa as modificações no arranjo espacial da rede urbana nesses territórios, para identificar e compreender as dinâmicas que foram capazes de alterar os padrões espaciais. Tais padrões foram sistematizados por meio de esquemas ilustrativos e explicativos que refletem as transformações da rede urbana, evidenciando as hierarquias, com as tipologias que expressam as principais centralidades, e a estrutura interna da rede, com o sentido dos principais fluxos (interações espaciais). Como a pesquisa encontra-se centrada na apreciação dos padrões espaciais da rede urbana, utilizam-se os estudos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sobretudo os que destacam a hierarquia e a centralidade urbanas em fins das décadas de 1960 e 1970 (IBGE, 1972, 1987), e das duas primeiras décadas do século XXI (IBGE, 2008, 2020).

A formação da rede urbana no território goiano

Nos territórios que hoje incluem os estados de Goiás, Tocantins e o Distrito Federal, o arranjo da rede urbana resulta da imbricação de fatores, inicialmente caracterizados pela atividade da mineração no século XVIII, responsável pelo surgimento de arraiais, embriões de futuras cidades, a exemplo de Vila Boa de Goiás, antigo arraial de Sant'Ana, situado às margens do Rio Vermelho, no caminho que conduzia às minas da Capitania do Mato Grosso (Figura 1). Trata-se da primeira vila instalada em 1739, antiga capital colonial, provincial, estadual e, hoje, Cidade de Goiás, então destinada a desempenhar funções de controle e de defesa dos interesses portugueses, estimulando a atividade da mineração e garantindo a fiscalização e a aplicação de tributos, a circulação nos caminhos terrestres e nas rotas fluviais, bem como a manutenção da unidade territorial. Para tanto, a localização de Vila Boa, como também de Meia Ponte (hoje, Pirenópolis), nos caminhos coloniais, conferia uma vantajosa posição geográfica (Figura 1).

Em 1778, a capitania de Goiás era constituída pela comarca de Vila Boa, que continha treze julgados: Vila Boa, Crixás, Pilar, Santa Luzia, Meia Ponte, Santa Cruz, Rio das Velhas, Traíras, São Félix, Cavalcante, Arraias, Conceição e São Luís (Gomes; Teixeira Neto; Barbosa, 2005). A esses julgados se conectavam pequenos núcleos de povoamento que, praticamente indiferenciados entre si, compunham uma primeira e necessária fase do processo de elaboração da rede urbana.²⁷ Apesar da pouca diferenciação funcional, admite-se a existência de uma rede urbana embrionária de arraiais na antiga Capitania de Goiás, mesmo no norte, onde se tinha um número menor de arraiais, ligados aos julgados de Arraias, Conceição e São Luís (Figura 1).

A rede embrionária na Capitania de Goiás era caracterizada por uma certa diferenciação evidenciada pela presença da sede de comarca e das sedes de julgados, estabelecendo-se uma incipiente hierarquia políti-

27. De acordo com Corrêa (2001, p. 94), "para haver uma rede urbana, três condições mínimas devem ser satisfeitas": primeiro, "uma sociedade vivendo em economia de mercado", o que "pressupõe uma mínima divisão territorial do trabalho"; em segundo, "deve haver pontos fixos no espaço, onde, de modo permanente ou temporário, as transações são realizadas", e, por fim, "deve haver um mínimo de interações entre esses pontos fixos". "Todas as sociedades que apresentam as condições acima especificadas possuem redes urbanas".

co-administrativa, e também pela atividade da mineração, que estabeleceu intercâmbios com regularidade, por meio da rede mercantil aurífera e da incipiente rede de abastecimento dessas aglomerações. No entanto, são articulações pouco complexas, considerando a inserção da região em um contexto de integração externo. Este gerou uma rede marcada por relações internas frágeis, uma vez que as atividades da mineração, apesar de desempenharem importante papel na organização do espaço, pouco beneficiavam a região, e por relações externas, sobretudo com as redes de São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, através dos caminhos coloniais terrestres, e com a rede de Belém, por via fluvial (Figura 1), que, por fim, atingiam Lisboa.

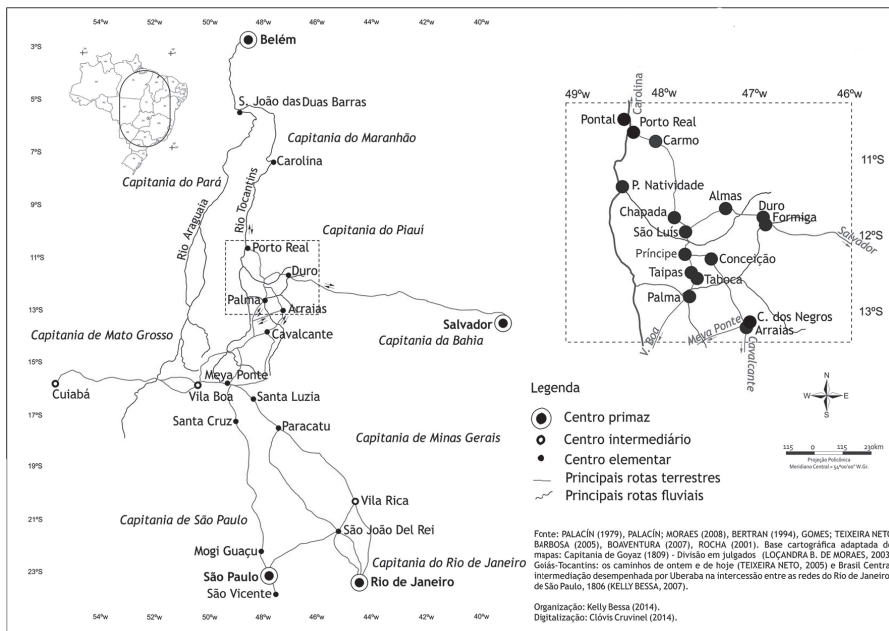


Figura 1 - Principais arraiais, vilas e caminhos na configuração territorial da Capitania de Goiás no século XVIII. Fontes: Palacín (1979); Palacín; Moraes (2008); Bertran (1994); Gomes; Teixeira Neto; Barbosa (2005).

Esse período é seguido por uma longa estagnação econômica regional, que se estende do final do século XVIII ao início do século XX, afetando a rede urbana, pois, apesar de não se tratar de uma rede propriamente embrionária, ainda não se encontrava solidamente estabelecida. O

declínio da mineração atingiu drasticamente a atividade mercantil, não só a gerada pela própria mineração, mas a de abastecimento desses núcleos mineiros. O arrefecimento da circulação foi sentido, sobretudo, a partir da década de 1780 (Palacín, 1986; Bertran, 1994). Ademais, foram gerados fatores de ruralização, com a manutenção de uma agricultura de subsistência (lavouras de gêneros básicos) e com a criação extensiva de gado em pastagens naturais, que pouco se relacionavam com os núcleos urbanos, marcados pelo desmonte da estrutura comercial e pelo despovoamento.²⁸ Trata-se da constituição da denominada “fazenda goiana” (Estevan, 1997), caracterizada pela sua autossuficiência e suas incipientes articulações com a rede de cidades, vilas e povoados.

O desenvolvimento da atividade agropastoril tradicional, nesse longo período, foi responsável pelo aparecimento gradual de muitas cidades, que surgiram de sedes de fazendas, de patrimônios religiosos e da colonização oficial e espontânea, além da atividade extrativista. Em 1872, quando se realizou o primeiro recenseamento no Brasil, a província de Goiás contava com 26 cidades (19 no atual território goiano, incluindo a capital Goiás, e 7 no tocantinense) e 55 freguesias (42 no território goiano e 13 no tocantinense) (Gomes; Teixeira Neto; Barbosa, 2005).

Nesses locais, a vida de relações urbanas foi, gradativamente, dinamizada por meio das funções comerciais, com a exportação de produtos oriundos da atividade agropecuária e a importação de produtos manufaturados. Essas atividades, junto com a prestação de serviços, ampliaram-se de maneira desigual durante esse longo período de relativa estagnação econômica, concentrando-se na Cidade de Goiás, que se manteve como a capital político-administrativa até a transferência para a nova capital, Goiânia, e em poucos centros regionais, como Anápolis, que, beneficiada pela chegada da ferrovia em 1935, ampliava as relações com o sudeste do país e garantia notória centralidade no então território goiano, e Porto Nacional, no antigo Norte Goiano, favorecida por sua posição nas principais vias de circulação (terrestre e fluvial) do século XIX e da primeira metade do século XX, que garantiam ligações com o centro-sul goiano

28. Segundo Palacín (1979, p. 87), “a ruralização já se vinha processando nas áreas da mineração desde duas ou três décadas antes do fim do século. A população dos arraiais mineiros refluía para o campo [...] a ruralização ia acompanhada da redução da vida econômica a níveis de pura subsistência na maior parte dos casos”.

e com Belém (PA), São Luís (MA) e Salvador (BA), até os investimentos promovidos pela transferência da capital federal, Brasília.

É notório, na formação e evolução desses núcleos, tal como na conformação dessa rede urbana, o papel das picadas, caminhos e rotas fluviais antigas, “que abriram passagem no início da colonização”; e, posteriormente, o papel das ferrovias e rodovias, “que, hoje, dão sustentação à articulação espacial do território” (Gomes; Teixeira Neto; Barbosa, 2005, p. 59). Para esses autores, “a mineração da época colonial, a atividade agropastoril sob seus múltiplos aspectos e os caminhos modernos responderam pelo aparecimento de praticamente quase todas as cidades goiano-tocantinenses” (Gomes; Teixeira Neto; Barbosa, 2005, p. 90). Paralelamente ocorreu a expansão da rede telegráfica, instalada desde 1890, e, posteriormente, a instalação da rede telefônica, em 1914. A partir de então, “os transportes e as comunicações seguiram atados”, sendo “possível observar o alinhamento têmporo-espacial inerente à difusão dos sistemas técnico-reticulares” (Oliveira; Castilho, 2022, p. 9 e 16), que indicam reconfigurações territoriais caracterizadas por continuidades, abarcando a própria rede urbana.

Tais reconfigurações territoriais marcadas por continuidades seguiram particularizando esse arranjo espacial elementar de rede urbana no então território goiano, que, em 1920, contava com apenas 49 centros urbanos, que desempenhavam papéis como cidades-sedes municipais, e um conjunto de pequenas aglomerações, ainda marcadas por sítios urbanos que apontavam para sua origem colonial. Já na década de 1940, essa rede contava com 52 centros urbanos, que desempenhavam papéis como cidades-sedes municipais, 88 vilas e um amplo conjunto de pequenas aglomerações (Gomes; Teixeira Neto; Barbosa, 2005). Entre esses centros, estava a nova capital estadual, Goiânia.

Uma das principais características nesses territórios foi a criação de novos núcleos urbanos, incluindo as capitais político-administrativas. Goiânia, por exemplo, contava, na época, com 48.166 habitantes (justamente 5,5% da população total do estado, que totalizava 826.414 habitantes), seguida, demograficamente, por Goiás, a antiga capital estadual, com 44.250 habitantes (precisamente 5,4% da população total do estado), e Anápolis, com 39.148 habitantes (exatamente 4,7% da população total do estado) (IBGE, 1940). Na porção norte do território, distinguiam-se

Porto Nacional e Tocantinópolis, pela presença dos portos fluviais, que, de um lado, transformava esses núcleos em centros coletores/expedidores da produção agropecuária, e, de outro lado, em centros distribuidores de bens e serviços, gerando fluxos internos e externos (Bessa, 2015).

A ascensão de Goiânia, a partir da década de 1940, e a construção de Brasília (1956-1960) afetaram, de maneira drástica, o padrão espacial dessa rede urbana, sendo os pontos de bifurcação da rede preexistente, implicando maior complexidade, seja pela continuidade da criação de novos núcleos, seja pela complexificação funcional, cuja consequência é a ampliação das integrações regionais e inter-regionais.

A rede urbana por volta de 1960 e 1970

Na década de 1960, no então território goiano, nota-se uma estrutura espacial de rede urbana simples, apesar de longamente estabelecida, dada a discreta complexidade funcional dos centros urbanos, com interações espaciais predominantemente regionais. Goiânia consolidava como o mais importante centro urbano desse território, com 153.505 habitantes (8% da população total do estado, que totalizava 1.913.289 habitantes) (IBGE, 1960), e com um incipiente processo de metropolização.

No segmento de rede urbana goiano, de acordo com a pesquisa *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas* (IBGE, 1972), identificam-se cinco níveis principais de hierarquia. Como centro macrorregional, com centralidade de primeiro nível, tem-se Goiânia; como centro regional A, Anápolis; como centro regional B, Brasília, que tem seu impacto regional percebido tardiamente por causa das funções político-administrativas nacionais; como centros sub-regionais A, Jataí, Ceres, Porto Nacional (atualmente no Tocantins), Formosa e Barreiras (BA); e, como centros sub-regionais (B), Goiás, Ipameri, Iporá, Morrinhos, Rio Verde, Inhumas, Pires do Rio e Montes Belos. As pesquisas de Vieira Pinto (1960) e Geiger (1963) classificam ainda Itumbiara, Catalão e Jaraguá como centros sub-regionais. Na base dessa rede, encontram-se centralidades locais (A e B), juntamente com os demais pequenos centros, alguns situados nos estados da Bahia, Mato Grosso, Maranhão e Minas Gerais (Figura 2).

Os dados evidenciam que esse segmento de rede urbana foi profundamente caracterizado pela ascendência de Goiânia e pela introdu-

ção da capital federal, Brasília, ambas em processo de metropolização. Tal processo vai além da coalescência com as manchas urbanas das cidades do entorno, posto que a metropolização desenvolve uma ampla complexidade político-econômica e sociocultural, sobretudo com a “dissolução” da metrópole, que, na perspectiva de Santos (1996, p. 79, grifo do autor), é “uma *totalidade menor* dentro da *totalidade maior*, constituída pela formação social”, integrando e hierarquizando os demais centros e as regiões.

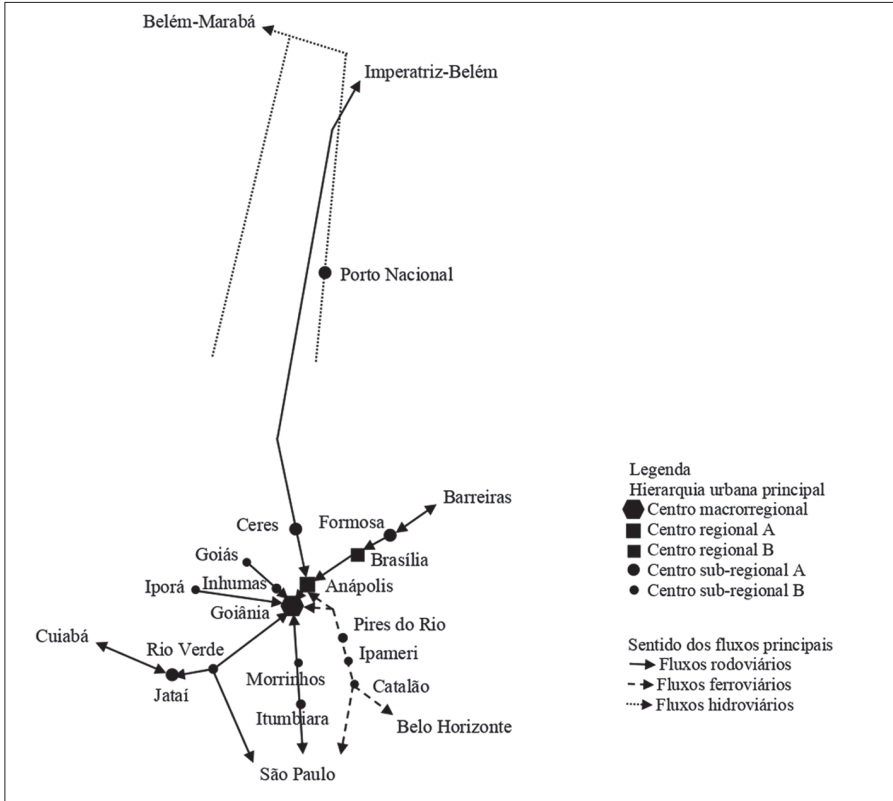


Figura 2 - Goiás e Distrito Federal: padrão espacial da rede urbana no final da década de 1960. Fontes: IBGE (1972); Geiger (1963); Vieira Pinto (1960); Bessa (2023, p. 157).

Do ponto de vista dimensional e funcional, a instalação de Brasília não afetou a crescente expansão populacional e o sucessivo acúmulo de atividades funcionais em Goiânia. Esses centros assumem centralidades conjugadas, com Brasília, gradativamente exercendo “uma grande proje-

ção regional” na porção oriental do território goiano (IBGE (1972, p. 23). Ademais, a partir das décadas de 1960 e 1970, observa-se a inserção do estado de Goiás como fronteira de modernização e tecnificação do campo, com a incorporação capitalista das áreas de cerrado, seguindo lógicas econômicas do Centro-Sul brasileiro, o que promove uma complexificação da rede urbana. Tal inserção ocorre, sobretudo, por meio de investimentos estatais e de capitais privados nacionais e internacionais. Dentre os muitos investimentos, observam-se melhorias e ampliações das redes técnicas de transportes, com destaque para as rodovias de circulação nacional e as rodovias estaduais e distritais. Para Arrais, Oliveira e Arrais (2016, p. 120), “essa rede urbana testemunha a evolução do sistema rodoviário. As rodovias estaduais radiais passaram a verter, obrigatoriamente, para Goiânia, do mesmo modo que ocorreu, a partir de 1960, com as rodovias federais em relação à Brasília”. Além da malha rodoviária, que sustenta a ligação do Sudeste com o Centro-Oeste e Norte brasileiros, ocorre a implantação de redes de telecomunicações, juntamente com as redes ferroviárias e de produção e distribuição de energia elétrica (Oliveira; Castilho, 2022).

Essas redes técnicas, com capacidade de sustentar a circulação vinculada às demandas por fluidez material e imaterial, representam os novos nexos da modernização, cortando extensas áreas de cerrado e consolidando a integração interna da rede urbana, sob o comando de Goiânia e Brasília, com um número crescente de centros (Figura 3), cuja formação ocorre, principalmente, ao longo dessa malha rodoviária programada. A criação de novos centros, no processo formal de fragmentação dos territórios municipais, é uma característica da expansão da fronteira agrícola, que, gradativamente, avança para a agroindustrialização e, mais recentemente, para o agronegócio, sobretudo nas áreas economicamente mais dinâmicas, que, em paralelo com a expansão da malha técnica, atraem fluxos migratórios.²⁹ Os efeitos da ampliação das redes técnicas também garantem a integração externa, que ocorre, especialmente, por meio de Goiânia e Brasília, com o Centro-Sul e com o Centro-Norte brasileiros, ampliando a penetração dos capitais nacionais e internacionais.

29. Segundo Arrais (2007), a fragmentação municipal, influenciada pela edificação das duas capitais político-administrativas e pela expansão da malha técnica, foi expressiva na região do Mato Grosso Goiano e no Entorno do Distrito Federal, em território goiano, até 1988. Posteriormente, nota-se uma fragmentação municipal expressiva no estado do Tocantins.

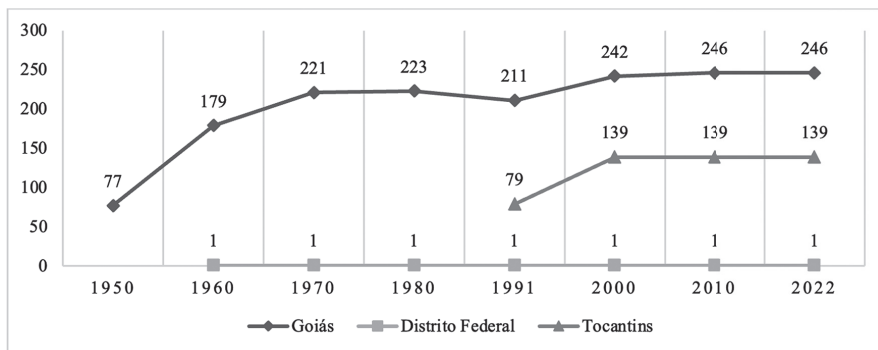


Figura 3 - Goiás, Distrito Federal e Tocantins: evolução no número de centros (sedes municipais) da rede urbana (1950-2022). Fonte: IBGE (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000a, 2010, 2022).

As vantagens desse novo contexto regional e nacional afiançaram a posição de Goiânia, em virtude da apropriação de grandes parcelas dos excedentes regionais e dos benefícios advindos da própria instalação de Brasília. Este centro, em processo de metropolização, desenvolve as funções político-administrativas em escala nacional, e também consolida uma região de influência, que alcança centros urbanos em Goiás, Minas Gerais e Bahia. De fato, Brasília passa a combinar fluxos de gestão e de controle territorial complexos em escala nacional com fluxos em escala regional (hinterlândia).

Esses fatores, em conjunto, provocam a mudança do padrão espacial dessa rede urbana, já observada no final da década de 1960 e mais evidente em fins da década de 1970. No estudo *Regiões de influência das cidades* (IBGE, 1987), nota-se que os centros urbanos nesse segmento de rede apresentam uma nítida hierarquia, sendo identificados três níveis principais: metrópole regional, com Goiânia, a emergência desse nível hierárquico é reveladora dos processos de metropolização, que alteram drasticamente a rede urbana; capital regional, Anápolis e Brasília, juntamente com Imperatriz (MA) e Rondonópolis (MT); e centro sub-regional, Jataí, Rio Verde, Itumbiara, Ceres e Araguaína, além de Catalão, situado em um importante entroncamento rodoferroviário. Na base dessa rede, encontram-se centros de zona e centros subordinados, compreendendo alguns situados no Maranhão, Mato Grosso, Pará, Piauí, Bahia e Minas Gerais (Figura 4).

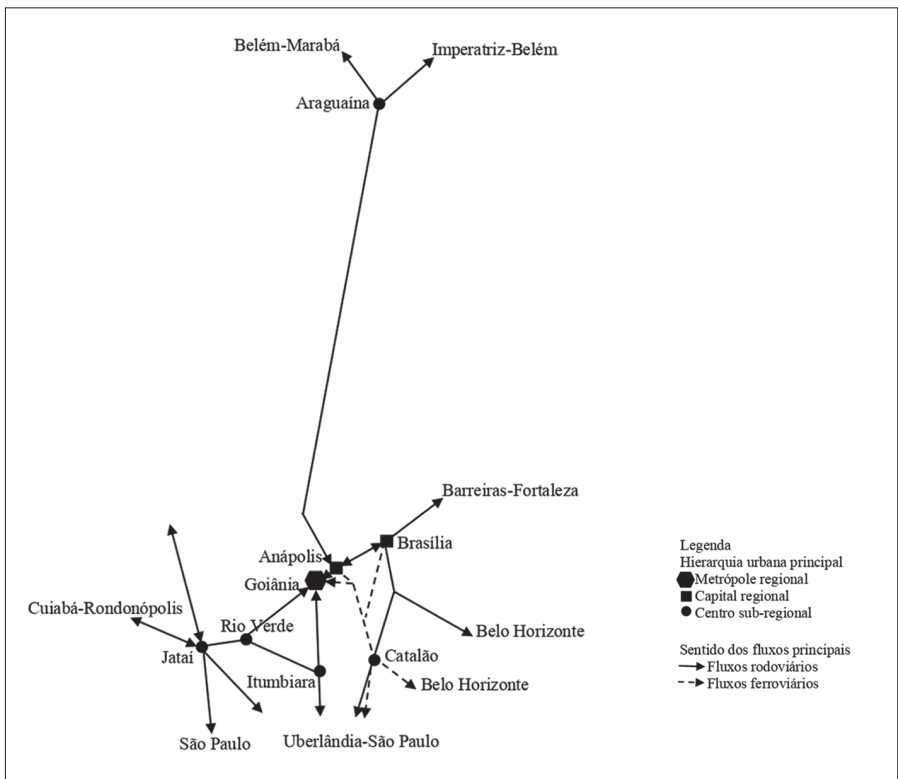


Figura 4 - Goiás e Distrito Federal: padrão espacial da rede urbana no final da década de 1970. Fontes: IBGE (1972, 1987); Bessa (2023, p. 159).

Do ponto de vista demográfico, essas capitais passam a apresentar uma tendência primaz. Em 1970, Goiânia concentrava 13% da população total do estado, que totalizava 2.938.029 habitantes, alcançando 380.773 residentes, sendo 95,3% de população urbana (363.006 habitantes); Brasília, por sua vez, contava com 537.492 habitantes, sendo 96% de população urbana (516.007 habitantes). Desse modo, esses centros são mais de três vezes maiores que o centro urbano imediatamente abaixo em tamanho populacional, Anápolis, com 105.029 habitantes (3,6% da população total do estado), sendo 86,4% de população urbana (90.747 habitantes) (IBGE, 1970).

Com a conformação dos complexos funcionais urbanos, Goiânia e Brasília mostram suficiência no atendimento às demandas regionais, com forte dependência interna nas suas hinterlândias. Os demais centros são,

basicamente, lugares centrais hierarquizados, com Goiânia, em processo de metropolização, assumindo o comando regional, em paralelo com as articulações inter-regionais. Convém ressaltar que a atuação espacial de Brasília, no entorno do Distrito Federal e na porção oriental do território goiano, é praticamente similar à de Goiânia no restante do estado de Goiás, indicando uma posição espacial excêntrica para esses centros na rede urbana e no território, com uma clivagem urbano-regional. De fato, devido à forte “polarização de Brasília”, o entorno adjacente do Distrito Federal apresentou “uma das maiores transformações por que passou o território goiano”, com “um padrão não apenas urbano, mas metropolitano” (Arrais, 2016, p. 89-91).

Desse modo, é possível perceber a estabilização das hierarquias de Goiânia e Brasília em função da notória concentração populacional e econômica, o que dificulta a alavancagem de centros intermediários e especializados. Por essa razão, essas redes apresentam poucos centros que desempenham papéis regionais e sub-regionais, localizados nos eixos das rodovias, conformando entroncamentos rodoviários, e numerosos pequenos centros subordinados e dispersos em um amplo território. De acordo com Salgado (2021), as mudanças ocorridas nos espaços rurais são igualmente drásticas, com desdobramentos nos espaços urbanos, seja nos centros em processo de metropolização, seja nos centros não metropolitanos, com a formação de especializações. É o caso dos centros que, tocados pela modernização e financeirização da agricultura, tornaram-se lócus da agropecuária científica e do agronegócio globalizado.

Assim, a transformação complexa da rede urbana é caracterizada pela introdução de novas formas espaciais e pela ampla diferenciação dos centros urbanos e de seus respectivos fluxos, que promovem novas integrações internas e externas, anunciando padrões espaciais distintos, com a fragmentação da rede em escala intrarregional. Trata-se de uma profunda reestruturação, uma vez que os novos arranjos espaciais se revelam na diferenciação radical dos dois principais centros urbanos, abalizada pela ascendência progressiva de uma metrópole regional, Goiânia, e, sequencialmente, de uma metrópole nacional, com Brasília alcançando um dos mais altos níveis na hierarquia urbana brasileira. A partir dessas metrópoles, estabelecem-se novas integrações e, por conseguinte, a fragmentação e o desmanche do padrão espacial de rede urbana precedente, com a

consequente recomposição de novos padrões espaciais, tornando a rede mais complexa.

As transformações recentes: a rede urbana no alvorecer do século XXI

A divisão do estado de Goiás e a consequente criação do estado do Tocantins, instalado na região Norte do país, em 1989, resultando em uma drástica transformação do ponto de vista político-territorial, desencadearam ações que afetaram a rede urbana, sobretudo a de Goiânia, com a emergência de mais um segmento comandado por Palmas, centro planejado para sediar as funções político-administrativas do Tocantins.

A partir da década de 1990, as novas etapas da expansão capitalista, apesar de recentes, seguiram algumas lógicas pretéritas, com o apoio governamental e o alinhamento às dinâmicas do Centro-Sul brasileiro e às dinâmicas internacionais, interessadas na exploração intensiva dos recursos naturais e na produção de produtos agropecuários, e também com a implantação e ampliação de projetos de infraestrutura de transporte (rodovias, ferrovias, aerovias, hidrovias, dutovias), de telecomunicação e de geração e transmissão de energia elétrica. Nos transportes, tais projetos visavam não apenas a conexão com o Centro-Sul, mas à formação dos corredores de exportação no Centro-Norte, com desdobramentos espaciais e efeitos inegáveis na rede urbana.

Assim, novas formas espaciais são introduzidas como elementos de complexidade na rede urbana, instaurando um novo processo de diferenciação entre os centros e, conseqüentemente, entre os segmentos de redes urbanas. Esse processo, mais intrincado do que o anterior, manteve a urbanização concentrada como dado fundamental. Em 2000, a área metropolitana de Goiânia registrava 1.743.431 habitantes, estando 62,5% destes na capital, com seus 1.093.007 habitantes (21,8% da população total do estado, que totalizava 5.004.197 habitantes), sendo 99,3% de população urbana (1.085.806 habitantes), com um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 7.934.265. A área metropolitana de Brasília registrava 2.753.414 habitantes, estando 74,5% destes na capital federal, com seus 2.051.146 habitantes, sendo 95,6% de população urbana (1.961.499 habitantes), com um PIB de R\$ 46.474.890, o que reflete o peso da capital federal. Nota-

se, portanto, a manutenção das características de primazia nessas redes regionais, pois, demográfica e economicamente, Goiânia e Brasília são muitas vezes maiores que aquele centro imediatamente abaixo na rede urbana, Anápolis, com 288.085 habitantes (5,8% da população total do estado), sendo 97,3% de população urbana (280.164 habitantes), com um PIB de R\$ 1.751.054. No estado do Tocantins, a cidade de Palmas registrava 137.355 habitantes (11,9% da população total do estado, que totalizava 1.157.690 habitantes), sendo 97,7% de população urbana (134.179 habitantes), com um PIB de R\$ 660.330; seguida por Araguaína, com 113.143 habitantes (9,8% da população total do estado), sendo 93,6% de população urbana (105.874 habitantes), com um PIB de R\$ 443.060 (IBGE, 2000a, 2000b) (Figura 5).

Também se observa a complexificação da posição geográfica dos centros urbanos, graças à implantação e às melhorias nas redes técnicas de transporte, sobretudo com a formação do principal corredor de exportação Centro-Norte, que conta com modais rodoviário, ferroviário, hidroviário (navegável) e portuário. Esse corredor tende a promover uma mudança radical na geografia da circulação nos territórios goiano e tocaninense, minimizando “o modelo de subordinação ao Sudeste brasileiro, vigente desde o início do século XX” (Arrais, 2016, p. 58-59).

Paralelamente, nota-se uma maior complexificação funcional, em decorrência dos empreendimentos públicos e privados na agropecuária e na indústria (transformação e mineração), bem como na prestação de serviços qualificados, que conferem aos centros urbanos funções especializadas. Tais atividades básicas atraem, de um lado, atividades complementares, e, de outro, a população migrante, promovendo o adensamento das atividades não básicas, sobretudo nos setores comerciais e de prestação de serviços diversos. Essas atividades ampliam-se de maneira expressiva e, para além das funções associadas à saúde, à educação, ao comércio e aos serviços tradicionais, incorporam os serviços especializados vinculados ao agronegócio, à indústria, à mineração, ao transporte, à informação, entre outros, com a ampliação e a complexificação das atividades financeiras e imobiliárias. Cabe investigar o papel desses centros como focos de drenagem e consumo da renda oriunda dos negócios do campo, tanto relacionadas às atividades da hiperprodução imobiliária, como aos comércios e serviços de luxo.

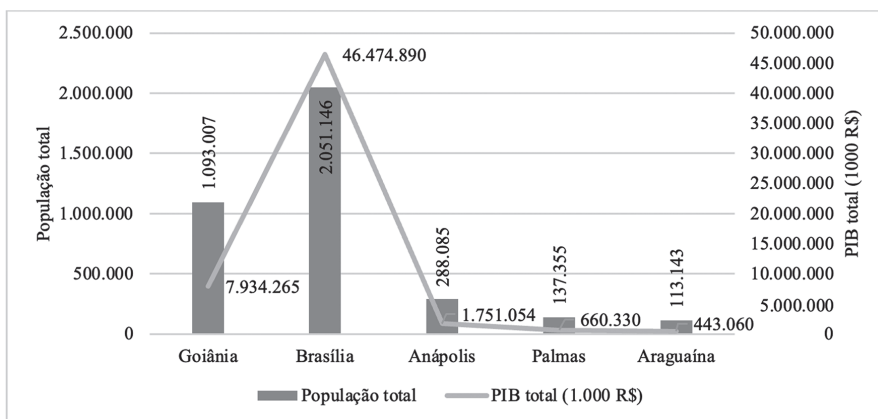


Figura 5 - Goiás, Distrito Federal e Tocantins: população total e PIB, a preços correntes, nos principais municípios, em 2000. Fonte: IBGE (2000a, 2000b).

Assim combinadas, essas atividades básicas e não básicas expressam a crescente complexificação funcional dos centros urbanos com suas especializações, gerando novas articulações intra e inter-regionais. Os centros urbanos, com as funções redefinidas, passam a participar de redes numerosas, complexas e desiguais, que garantem novas conexões internas e externas. Os fluxos passam a ocorrer tanto nas hinterlândias, refletindo grande parte da geografia regional, como nos espaços nacional e internacional, com o estabelecimento de relações hierárquicas e heterárquicas, ou seja, mantêm-se as articulações entre centros subordinantes e subordinados, mas emergem conexões entre centros de mesma estrutura dimensional e também entre centros de estruturas dimensionais distintas, situados tanto na região de influência como em outras regiões, até mesmo comandadas por metrópoles. Essas novas interações espaciais expressam uma complexa participação na divisão territorial do trabalho e uma subordinação à dinâmica capitalista nacional e global.

Esses dois recortes de integração espacial revelam os papéis diferenciados assumidos pelos centros urbanos, com interações em três escalas. Na escala regional, percebe-se, nitidamente, a consolidação das posições de Goiânia e Brasília, bem como a ascensão de Palmas, evidenciando uma urbanização que se mantém fortemente concentrada nas capitais político-administrativas. Na escala nacional, prevalecem os papéis de comando de Brasília, como metrópole nacional, e as interações

provenientes das atividades econômicas básicas e das funções especializadas presentes em distintos centros urbanos, que geram verticalidades. Já na escala internacional, prevalecem as interações determinadas pelo aumento das demandas planetárias por insumos e produtos agropecuários e minerais, também geradoras de verticalidades. De fato, os centros especializados são inseridos nas redes urbana regional, nacional e global.

É possível identificar, na justaposição dos resultados dos estudos do IBGE (2008, 2020), a manutenção de uma nítida hierarquia urbana, com três níveis hierárquicos superiores nesses segmentos de rede: como metrópole nacional, Brasília; como metrópole regional, Goiânia; e como capital regional (B), Palmas, com amplas hinterlândias. Nestas, há centros que desempenham papéis como capitais regionais (C), Anápolis, Araguaína e Barreiras (BA); como centros sub-regionais (A), Itumbiara, Rio Verde, Mineiros (GO), Gurupi (TO), Barra do Garças (MT) e Redenção (PA); e como centros sub-regionais (B), Caldas Novas, Catalão, Ceres, Goianésia, Formosa, Inhumas, Jaraguá, Jataí, Morrinhos, Uruaçu (GO), Paraíso do Tocantins, Porto Nacional, Tocantinópolis, Água Boa (MT), Xinguara (PA), Luís Eduardo Magalhães (BA), Paracatu e Unai (MG). Na base desses segmentos de rede, encontram-se centros de zona e centros locais, alguns situados nos estados da Bahia, Mato Grosso, Pará, Minas Gerais, Maranhão e Piauí (Figura 6).

Portanto, são registradas novas reestruturações da rede urbana, que já não apresentava um padrão espacial único, bem como uma densidade regional mais ampla e novas formas espaciais de urbanização, para além das áreas metropolitanas, conformando regiões urbanizadas. É o caso da formação de “uma região polinucleada, multifuncional e fragmentada, cuja abrangência abarcaria a grande Goiânia e Anápolis, no primeiro núcleo; Brasília e o entorno goiano, no segundo núcleo”, com “um papel político e econômico insofismável no estado de Goiás e no Centro-Oeste brasileiro” (Arrais, 2003, p. 1), e com um alcance espacial que atinge centros situados nas regiões Norte e Nordeste brasileiras. Ademais, conformam-se eixos urbanizados, como o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, e áreas urbanizadas integrantes de arranjos populacionais, como Itumbiara, Catalão, Ceres-Rialma, Caldas Novas, Goianésia, Tocantinópolis-Porto Franco, entre outros (IBGE, 2020).

terações espaciais apontam para a elaboração de um novo segmento de rede urbana regional no norte do Tocantins. Há, também, Itumbiara, no sul goiano, Rio Verde, Jataí e Mineiros, no sudeste goiano, e Gurupi, no sul do Tocantins, com interações espaciais, em escalas microrregionais, que apresentam possibilidades de constituir novos pontos de bifurcação na rede. Em conjunto, esses arranjos espaciais revelam uma sobreposição (ou uma justaposição) de segmentos de redes urbanas, que amplia a complexidade, envolvendo outros centros, como Imperatriz (MA), Marabá (PA) e Barreiras (BA), também considerados como pontos de interseção em suas respectivas redes, bem como Barra do Garças (MT) e Redenção (PA), entre outros (Figura 6).

Assim, são gerados padrões espaciais de interação com continuidade, com relativa coesão no *continuum* espacial, caracterizados por uma espessura social e geográfica mais endógena, com fluxos predominantemente regionais (Figura 6). Tais articulações se dão a partir desses principais centros que apresentam uma complexidade funcional para o atendimento da população em escala regional, favorecendo as centralidades das metrópoles, das capitais regionais e dos centros sub-regionais, com o reforço da disposição hierárquica, inclusive com a manutenção da tendência primaz para Goiânia e Brasília, que seguem concentrando população e importância econômica.

Em 2022, a área de concentração urbana de Goiânia contava com 2.481.043 residentes. Destes, 57,9% habitavam na capital que, com seus 1.437.366 habitantes (20,4% da população total do estado, que totalizava 7.056.495 habitantes), apresentava 99,8% de população urbana (1.435.186 habitantes), com um PIB de R\$ 59.865.989,62 em 2021. Brasília, por seu turno, registrava 3.858.760 residentes, 73% dos quais na capital federal, com seus 2.817.381 habitantes, sendo 96,5% de população urbana (2.718.082 habitantes), com um PIB de R\$ 286.943.782,03 em 2021. Anápolis computava 398.869 habitantes (5,7% da população total do estado), sendo 98,2% de população urbana (391.652 habitantes), com um PIB que atingiu R\$ 17.788.289,48 em 2021. No estado do Tocantins, Palmas registrava 302.692 residentes (20% da população total do estado, que totalizava 1.511.460 habitantes), sendo 97,9% de população urbana (296.241 habitantes), com um PIB de R\$ 10.333.418,52 em 2021; seguida por Araguaína, com 171.301 residentes (11,3% da população total do esta-

do), sendo 97,2% de população urbana (166.572 habitantes), com um PIB de R\$ 5.239.050,44 em 2021 (IBGE, 2022, 2021) (Figura 7).

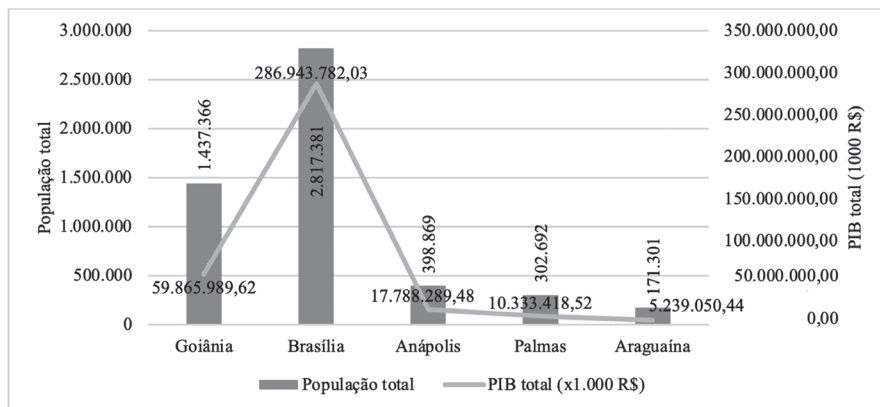


Figura 7 - Goiás, Distrito Federal e Tocantins: população total (2022) e Produto Interno Bruto, a preços correntes (série revisada 2021), nos principais municípios. Fonte: IBGE (2022, 2021).

Por sua vez, as redes de articulação externas geram padrões de interação com a descontinuidade do *continuum* espacial, apresentando nodosidades a partir de centros de referência do ponto de vista dos investimentos estatais e privados (regionais, nacionais e globais). Há, nessas redes, uma espessura social e geográfica profundamente sensível à desigual espaço-temporalidade dos investimentos e das melhorias na posição geográfica, com destaque para os sistemas rodoviário, ferroviário e aéreo, de telecomunicação e de produção e distribuição de energia elétrica.

Portanto, na estrutura espacial da rede urbana, principalmente em seus principais centros, verifica-se a apropriação de uma parcela desproporcional dos benefícios da divisão territorial do trabalho. Esse fato decorre da seletividade das estruturas produtivas e de distribuição de bens e serviços, mesmo associada ou não aos grandes projetos de investimento em curso. Essas novas estruturas, aliadas às preexistentes, resultam em uma importante complexidade funcional, o que, por sua vez, intensifica a vida de relações, articulada em escalas regionais, nacionais e globais, por vezes com interações exógenas mais complexas que as interações endógenas.

Desse modo, ocorre um fortalecimento das hierarquias, pois as dinâmicas urbano-regionais não prescindiram de uma urbanização concen-

trada, com forte tendência hierárquica e com poucos centros em níveis intermediários, ainda insuficientes para alterar a disposição primaz das metrópoles, em escala regional. De acordo com os dois últimos estudos do IBGE (2008, 2020), esses segmentos de rede urbana, em conjunto, apresentam níveis de hierarquia e centralidade urbanas que revelam os processos de diferenciação entre os centros e reforçam as características de uma rede marcada por desigualdades e assimetrias. Essas, normalmente, são determinadas por agentes políticos e econômicos situados nos centros que estão no topo da hierarquia urbana, que passam a desempenhar papéis como centros de acumulação de poder, com capacidade para exercer um notável comando sobre o território; e como centros de acumulação de capital, exercendo controle sobre atividades econômicas, capitais, informações e investimentos.

De fato, essas redes urbanas apresentam-se como redes de drenagem de excedentes urbano-regionais cujos desdobramentos ampliam a diferenciação entre os centros, em suas hinterlândias, bem como entre os diferentes segmentos de redes. Os fluxos, por sua vez, combinam articulações internas e externas, que dão conformação a uma rede urbana de múltiplos circuitos, com inegável densidade regional. Porém, com interações assimétricas e desiguais, com o privilegiamento das interações mais exógenas, fazendo-se necessário reconhecer os agentes que comandam essas interações, cujos controles são, majoritariamente, externos às regiões de influência desses principais centros urbanos.

Considerações finais

As transformações no padrão espacial da rede urbana nos territórios de Goiás e Tocantins, abrangendo o Distrito Federal brasileiro, resultaram da passagem de um arranjo espacial simples – longamente estabelecido e abalizado por uma relativa inércia espacial e uma discreta complexidade funcional dos centros, com interações espaciais predominantemente regionais – para arranjos espaciais mais complexos, caracterizados pela introdução de novas formas e pela complexificação funcional dos principais centros, com o conseqüente incremento das articulações, que passa a combinar fluxos em escala regional, nacional e global. É o caso das capitais político-administrativas, Goiânia,

Brasília e Palmas, com seus desdobramentos territoriais, que incluem incrementos nas redes técnicas de transportes, de energia elétrica e de telecomunicações.

Esses novos arranjos espaciais anunciam redes extremamente complexas, cujas configurações advêm de processos acontecidos e em curso, associados ao modo de produção e à formação socioespacial, com dinâmicas específicas e concretas na rede urbana, sobretudo pela diferenciação dos centros urbanos e de seus fluxos, com o estabelecimento de complexas integrações internas e externas, que resultam de ações engendradas por um conjunto amplo de agentes político-econômicos e socioculturais. O que exige processamentos críticos, pois pressupõe uma série de tensões, conflitos e contradições, sendo necessário explicitar as motivações dos múltiplos agentes.

De modo geral, a crescente complexificação da rede urbana está relacionada com os processos de transformação da própria sociedade – seja um novo momento do modo de produção, seja um novo espaço-tempo da formação socioespacial – que vão resultar em mudanças espaciais complexas. A rede urbana, como manifestação e condição dessas alterações, apresenta-se como realidade e como possibilidade. A compreensão envolve processos desde a sua origem, perpassando pelas dinâmicas que alteram o número e o tamanho dos centros, bem como a posição geográfica e as funções que os centros exercem, juntamente com as interações espaciais daí derivadas, entre outros aspectos. É desse modo que a rede urbana se transforma e se reestrutura, especificamente. Esses aspectos, combinados e recombinaados, evidenciam a mudança do arranjo espacial da rede urbana, demonstrando a inegável relação com o movimento contínuo de cada contexto espaço-temporal.

Referências

ARRAIS, C. A.; OLIVEIRA, E. C.; ARRAIS, T. A. *O século XX em Goiás: o advento da modernização*. Goiânia: Cãnone Editorial, 2016.

ARRAIS, T. A. *A produção do território goiano: economia, urbanização, metropolização*. Goiânia: Ed. UFG, 2016.

ARRAIS, T. A. *A região como arena política: um estudo sobre a produção da região urbana centro-goiano*. Goiânia: Ed. Vieira, 2007.

ARRAIS, T. A. *Entre a rede urbana e a cidade região: o que há de novo no Centro Goiano?* 2003. Disponível em: <https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/215/o/arraais_tadeu_alencar_entre_rede_urbana.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2025.

BERRY, B. J. L. Rank-Size vs. Primacy. In: BERRY, B. J. L.; HORTON, F. *Geographic perspectives on urban systems*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1970. p. 64-75.

BERRY, B. J. L. Tamanho de cidades e desenvolvimento econômico: síntese conceitual e problemas de política, com especial referência ao sul e sudeste da Ásia. In: FAISSOL, S. (Org.). *Urbanização e regionalização*. Rio de Janeiro: IBGE, 1975. p. 49-95.

BERTRAN, P. *História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito Federal – do indígena ao colonizador*. Brasília: Ed. UnB, 1994.

BESSA, K. Processos, formas e mudanças no padrão espacial da rede urbana em Goiás, Tocantins e Distrito Federal, Brasil. *Ateliê Geográfico*, Goiânia, v. 17, n. 1, p. 149-168, 2023.

BESSA, K. Periodização e diferenciação espacial no segmento de rede urbana no Tocantins. *Espaço Aberto*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 9-27, jan.-jun. 2015.

BRENNER, N. Between fixity and motion: accumulation, territorial organization and the historical geography of spatial scales. *Environment and Planning D: Society and Space*, v. 16, n. 4, p. 459-481, Aug. 1998.

CAPEL, H. De las funciones urbanas a las dimensiones basicas de los sistemas urbanos. *Revista de Geografia*, Barcelona, v. 6, n. 2, p. 218-248, 1972.

CHRISTALLER, W. *Central places in southern Germany*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.

CORRÊA, R. L. A rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre uma temática à margem. *Cidades*, Presidente Prudente, v.1, n.1, p. 65-78, jan./jun. 2004.

CORRÊA, R. L. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P.C.C.; CORRÊA, R. L. (Org.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

CORRÊA, R. L. Os centros de gestão do território e seu estudo. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 51, n. 4, p. 109-119, 1989.

CORRÊA, R. L. Rede urbana e formação espacial: uma reflexão considerando o Brasil. *Revista Território*, Rio de Janeiro: Garamond, ano V, n. 8, p. 121-129, jan./jun. 2000.

CORRÊA, R. L. Origem e tendências da rede urbana brasileira: algumas notas. In: _____. *Trajetórias geográficas*. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. p. 93-104.

- ESTEVAM, L. A. *O tempo da transformação: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás*. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1997. 180 f.
- GEIGER, P. P. *Evolução da rede urbana brasileira*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/Ministério da Educação e Cultura, 1963.
- GOMES, H.; TEIXEIRA NETO, A.; BARBOSA, A. S. *Geografia: Goiás-Tocantins*. 2 ed. Goiânia: Ed. UFG, 2005.
- HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, D. O “novo” imperialismo: sobre rearranjos espaciotemporais e acumulação mediante despossessão. *Revista Margem Esquerda*, n. 5, p. 31-41, 2004.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo demográfico (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000a, 2010, 2022)*. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/>>. Acesso em: jan. 2025.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades@ Pesquisa PIB (2000b, 2021)*. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: mar. 2025.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas*. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades 1978*. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.
- OLIVEIRA, F. F.; CASTILHO, D. Do telégrafo ao telefone: trajetória espaço-temporal das redes de telecomunicações em Goiás. *Boletim Goiano de Geografia*, Goiânia, v. 42, n. 1, p. 1-34, 2022.
- PALACÍN, L. Os três povoamentos de Goiás. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás*, Goiânia, ano 7, n.8, p. 81-95, 1979.
- PALACÍN, L. *Quatro tempos de ideologia em Goiás*. Goiânia: Cerne, 1986.
- PALACÍN, L. Os três povoamentos de Goiás. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás*, Goiânia, ano 7, n.8, p. 81-95, 1979.
- PALACÍN, L; MORAES, M. A. S. *História de Goiás (1722-1972)*. Goiânia: Ed. UCG/Ed. Vieira, 2008.
- SALGADO, T. R. Urbanização e rede urbana em Goiás entre as décadas de 1940 e 1980. *Boletim Goiano de Geografia*, Goiânia, v. 41, n. 1, p. 1-22, 2024.
- SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. *O espaço dividido*: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo: AGB, n. 54, p. 81-99, jun. 1977.

SILVEIRA, M. L. O modo de existência na cidade contemporânea: uma visão atual dos circuitos da economia urbana. *Revista Cidades* (online), v. 14, n. 23, p. 23-48, 2022.

VIEIRA PINTO, M. M. Núcleos urbanos. In: GALVÃO, M. V. (Org.). *Geografia do Brasil*: Grande Região Centro-Oeste. Rio de Janeiro: IBGE, 1960. p. 301-334.

◆ Capítulo 8 ◆

A gênese da rede urbana no Oeste goiano

Érika Munique de Oliveira

Este capítulo analisa a formação da rede urbana no Oeste goiano, com ênfase no processo de ocupação, povoamento e consolidação das primeiras interações urbanas na região. O recorte espacial da pesquisa (Figura 1) foi definido com base na análise e no mapeamento de dados sobre a Região de Influência das Cidades, divulgados pelo IBGE nos anos de 1993, 2007 e 2018.

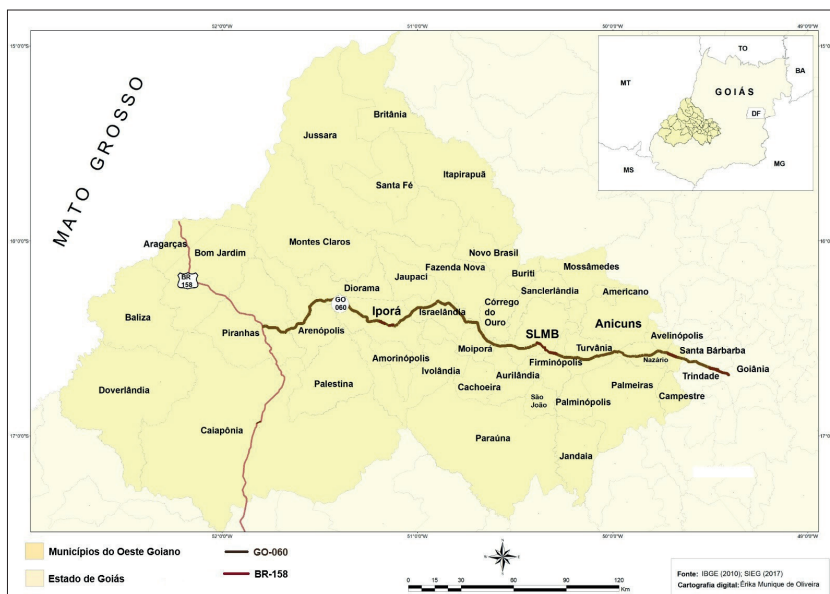


Figura 1 - Localização do Oeste goiano. Fonte: Oliveira (2024).

A formação espacial do Oeste goiano teve início no século XVIII, período em que, conforme argumentam Oliveira (2024), Palacín, Garcia e Amado (2001), e Gomes e Teixeira Neto (1993), diversas expedições se direcionaram para o território goiano. No entanto, quais foram os fatores que motivaram esse deslocamento? Quais vias de acesso possibilitaram a ocupação e a apropriação territorial? E de que maneira a rede urbana se consolidou na região?

Os rios no processo de ocupação e povoamento de Goiás

Os rios foram as principais vias de acesso para os bandeirantes que penetraram em Goiás a partir do século XVI. As expedições, conhecidas como bandeiras, em sua maioria, partiam do litoral (São Paulo) e navegavam pelos grandes rios, como o Grande e o Paranaíba, conforme demonstrado na Figura 2. Segundo Gomes e Teixeira Neto (1993), a primeira expedição, conhecida por “bandeira”, partiu de São Paulo em direção aos sertões de Goiás-Tocantins, liderada por Antônio Domingos Grau (1590-1593), alcançando a região leste do Rio Tocantins. Posteriormente, diversas outras expedições se sucederam: a de Domingos Rodrigues (1596-1600), que alcançou a região do Bico do Papagaio (atual estado do Tocantins) pelo Rio Araguaia; a de Afonso Sardinha (1598),³⁰ também chegou ao Paraopava (primeiro nome do Rio Araguaia); a de Belchior Carneiro (1607-1609) avançou ainda mais para o norte; a de Martins Rodrigues (1608-1613) permaneceu por vários anos no sertão do Araguaia; e a de André Fernandes (1613-1615), após adentrar o Tocantins, navegou pelo Araguaia até suas nascentes.

Esse movimento pioneiro em direção a Goiás ocorreu em função daquilo que Petrone (1970) e França (1975) descreveram como “bandeirismo de apresamento”. O movimento foi essencialmente impulsionado pela busca e captura de indígenas, que eram escravizados e tratados como mercadorias. O interesse pelos nativos era motivado pela crescente demanda por mão de obra na agricultura, que se expandia no litoral brasileiro a partir do século XVI. Além da captura dos indígenas, a busca por metais preciosos também se configurou como um objetivo das expedições exploratórias, especialmente após as descobertas feitas pelos espanhóis na

30. Não há registros da duração da bandeira liderada por Afonso Sardinha.

América do Norte. Esse fato também mobilizou várias organizações humanas rumo à zona tropical do Brasil.

O “bandeirismo de apresamento”, conforme mencionado por Petrone (1970) e França (1975), não contribuiu para o povoamento. Durante esse período, ocorreu o que Capistrano de Abreu (1960) denominou “despovoamento da terra”, devido à captura e à morte de muitos povos nativos. Em outros estudos, como os de Palacín e Moraes (1989) e Palacín, Garcia e Amado (2001), observa-se que esse povoamento não se efetivou porque, nesse período, além da captura de indígenas, as expedições tinham também o propósito de conhecer o território, seguindo a premissa de conhecer antes para depois povoar. Na obra *Uma viagem no tempo de Pilões a Iporá*, Gomis (1998, p.17-21) narra uma dessas experiências que levaram ao conhecimento do potencial aurífero de Goiás.

Por volta de 1682, os bandeirantes Bartolomeu Bueno da Silva e Manoel de Campos Bicudo já zanzavam por essas regiões [...] dentre o contingente que acompanhava as duas bandeiras, estavam Bartolomeu Bueno da Silva (filho) e Antônio Pires de Campos, ambos de doze e catorze anos de idade, respectivamente, filhos dos chefes das expedições. Nessa ocasião Antônio Bicudo relatou para Bueno ter encontrado um painel com gravuras rupestres num paredão de pedras, lugar onde disse ter encontrado ouro em abundância. Após o encontro, Antônio Bicudo seguiu para o Oeste, em direção às chapadas do Mato Grosso, e Bartolomeu Bueno, dirigindo-se para leste, chegou ao território da nação indígena Goyá, onde descobriu ricas minas de ouro. Após ter extraído amostras do metal precioso, o Anhanguera retornou para São Paulo, onde morreu sem ter conseguido voltar para explorar as minas dos “Goyazes”. [...] Quase meio século havia se passado e Bartolomeu Bueno da Silva – o Anhanguera II – perseguiu o sonho que alimentava desde a infância: retornar as terras batizadas pelo nome de Goyás e explorar as minas de ouro descobertas por seu pai.

As informações apresentadas por Gomis (1998) permitem compreender que, durante o século XVII, as expedições exploratórias obtiveram conhecimento sobre rotas e caminhos, o que possibilitou a elaboração de roteiros de viagens e mapas a partir das rotas fluviais. Além disso, adquiriram informações sobre as áreas com potencial mineral. Esses dados foram essenciais para impulsionar novas frentes exploratórias no século XVIII, quando essas expedições atravessaram o Oeste goiano. No entanto, apesar de terem passado alguns dias nessa localidade para ave-

riguar a presença de metais preciosos, não houve um início efetivo de povoamento nessa região. O relato de Gomis (1998, p. 21-25) confirma essa interpretação:

O Anhanguera partiu de São Paulo, em 03 de julho de 1722. A bandeira compunha-se de vinte índios, trinta e nove cavaleiros, três padres – dois beneditinos e um franciscano – militares, aventureiros e escravos, num total de cento e cinquenta e dois integrantes, todos armados. A expedição pegou, a princípio, o caminho por terra, já conhecido pelos colonos. Depois desceu pelo Rio Grande (atual divisa de São Paulo com Minas Gerais). Subiu o Rio Paraná, navegou pelo Paranaíba e tomou a direção norte, nas imediações do Rio Corumbá. Vagou meses pelo Planalto Central até as nascentes do Rio Tocantins. [...] O Anhanguera continuou as buscas das “minas perdidas”, insistindo no roteiro que dizia ter de memória. Por volta de 1723, se dirigiu para o oeste na tentativa de reconstruir a rota percorrida pelo pai; tanto se desviaram para o poente que perderam o rumo das paragens que eram procuradas e foram ter, segundo a melhor opinião, as margens do Rio Claro, Pilões (Caiapó) e as margens do Araguaia. Nessa direção, ao percorrer o chapadão do sudoeste goiano, chegaram às nascentes do Rio Caiapó, na região de Caiapônia. Nessa região, o Anhanguera esteve acampado, durante o transcorrer de 1724, a pesquisar a bacia hidrográfica do Caiapó, à procura de ouro. [...] Orientando-se pelo curso da “Serra Escalvada” ou “Serra dos Martírios” (atual Serra Dourada), o bandeirante reencontrou, por fim, as tão procuradas minas de Goiás, em 1725.

Vale ressaltar que os rios desempenharam um papel fundamental no processo de ocupação e povoamento em Goiás. A Figura 2 ilustra os trajetos fluviais percorridos pelas primeiras expedições em direção ao território goiano e evidencia que as rotas terrestres foram traçadas com base nas principais vias fluviais.

O encontro das minas nas margens do Rio Vermelho deu início às atividades mineradoras e, conseqüentemente, estimulou o deslocamento de pessoas para essa área, o que contribuiu para o seu povoamento. No livro *Geografia: Goiás/Tocantins*, Gomes e Teixeira Neto (1993) fazem uma interessante correlação entre a mineração e o surgimento dos primeiros núcleos urbanos em Goiás. Cada local de mineração se convertia em um centro de desenvolvimento urbano, devido à descoberta do ouro pelos bandeirantes ter atraído um grande número de pessoas para as minas. Assim, pequenas comunidades sem infraestrutura começaram a surgir ao redor dos córregos e riachos, nos vales profundos ou nas encostas das montanhas.

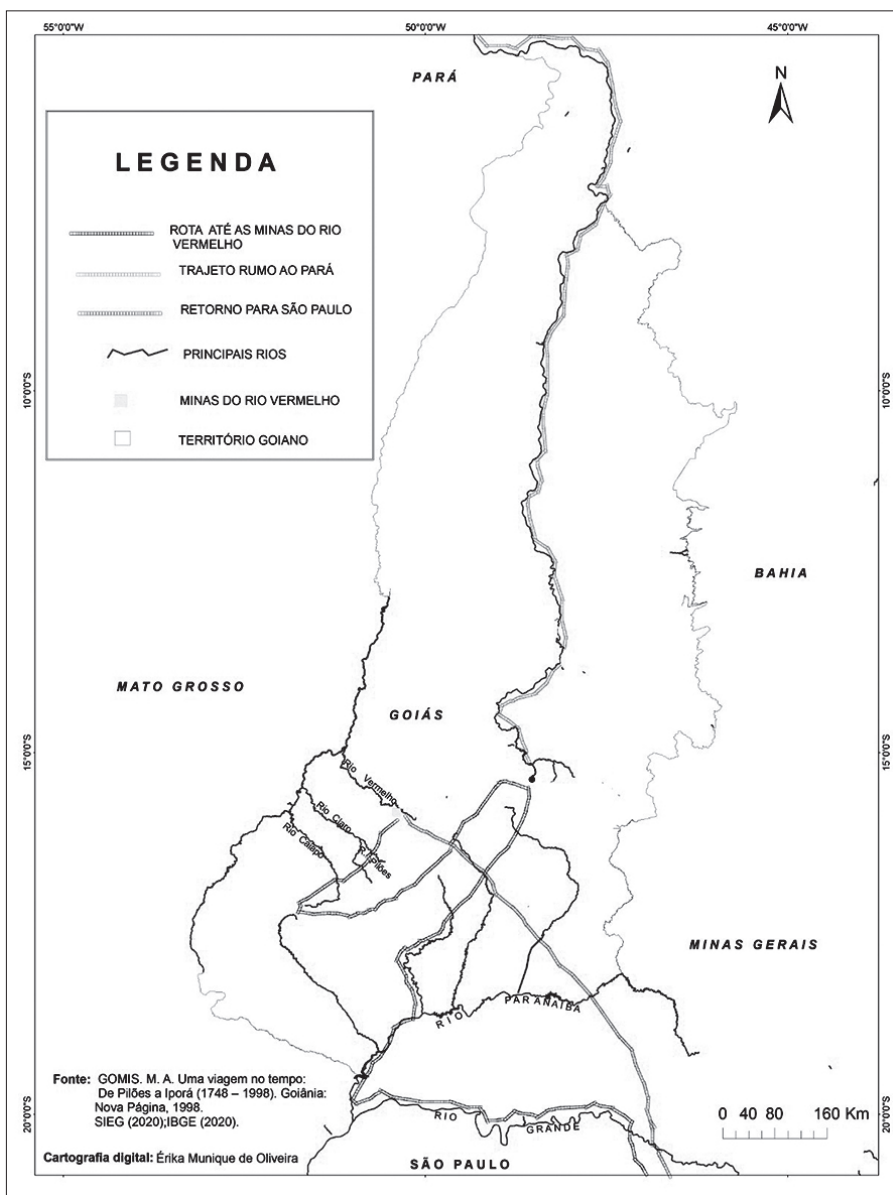


Figura 2 - Caminhos percorridos pelas frentes pioneiras em direção a Goiás no século XVIII. Fonte: Oliveira (2024).

Nesse contexto, surgiram vários povoados, como o de Sant’Ana, em 1727, o primeiro aglomerado urbano estabelecido próximo às nas-

centes do Rio Vermelho. Posteriormente, surgiram: Barra (hoje conhecida como Buenolândia), em 1727; Ouro Fino e Santa Cruz (hoje, Santa Cruz de Goiás), em 1729; Nossa Senhora do Rosário de Meia Ponte (hoje, Pirenópolis), em 1731; Ferreiro, Anta, Carmo e Água Quente, em 1733; Crixás e Natividade, em 1734; São José do Alto Tocantins (atual Niquelândia) e Traíras, em 1735; Santa Rita do Pontal (atual Pontalina), Couro (atual Formosa), Cachoeira, São Félix e Santa Luzia (atual Luziânia), em 1736; Pontal, em 1738; Arraias e Cavalcante, em 1740; Papuan (atual Pilar), em 1741; Cocal, em 1746, dentre outros (Chaim, 1983). De acordo com Palacín (1976), estima-se que cerca de cinquenta arraiais de mineração foram fundados nesse período.

Como o povoamento ocorreu seguindo o curso natural dos rios, a configuração dos povoados e vilas, conforme Gomis (1998), foi determinada pelas circunstâncias do momento, resultando em ruas estreitas e tortuosas, que eram organizadas em conformidade com a época. Quem visita o centro histórico na Cidade de Goiás (antigo Arraial de Sant'Ana) consegue visualizar essas características que remetem a esse período histórico. Da mesma forma, ocorre em Pirenópolis (anteriormente, Arraial Nossa Senhora do Rosário de Meia Ponte).

Em 1729, deu-se início à abertura de uma estrada para ligar Sant'Ana a Cuiabá (MT), com o objetivo de estabelecer um caminho mais “curto” entre as duas localidades, voltado para o transporte de mercadorias e outras atividades comerciais (Gomis, 1998). Com a abertura dessa estrada, teve início o processo de povoamento da região Oeste de Goiás, assunto que será abordado no próximo tópico.

A mineração e o povoamento no Oeste goiano

A mineração desempenhou um papel relevante no processo de ocupação e povoamento em Goiás. No Oeste goiano, essa atividade colaborou para o surgimento dos primeiros traços da vida urbana, que teve início em 1729, com a construção da estrada que conectou os dois principais arraiais auríferos do Centro-Oeste brasileiro – Sant'Ana e Cuiabá. Esse acontecimento é narrado por Gomis (1998, p. 29-31):

Os tropeiros partiam do arraial de Sant'Ana e no toque lento e compassado da tropa, após três dias de viagem, quando já o sol se escorregava de

mansinho atrás das serras distantes, batiam o pouso no vau de um rio de águas transparentes, de cascalhos lisos e de areias brancas. Os viajantes logo o batizaram pelo nome de Rio Claro. Nesse vau, por conveniência, surgiu uma pousada, onde os tropeiros se abrigavam para passarem a noite, antes de uma nova jornada. No início existia apenas um rancho coberto de palha de babaçu, de paredes de pau-a-pique, com uma venda improvisada. Depois outros moradores foram chegando, formando um pequeno povoado de ranchos ilhados no imenso oceano verde do sertão. Além dessa pousada do Rio Claro, surgiram outras ao longo da rota Sant'Ana– Cuiabá, em geral distante cerca de um dia de cavalgada.

Na narrativa, Gomis (1998) descreve o momento em que os tropeiros, seguindo a rota de Sant'Ana a Cuiabá, chegaram às nascentes do Rio Claro e iniciaram a busca por minerais. A descoberta de diamantes nesse rio atraiu centenas de pessoas para o Oeste de Goiás. Entretanto, a notícia do potencial diamantífero levou o governo português a realizar um estudo da área compreendida pelas bacias dos rios Claro e Pilões, além de restringir o acesso de pessoas à região. Em uma das pesquisas realizadas nos arquivos públicos do Distrito Federal, foi encontrada uma cartografia da área diamantífera (Figura 3).

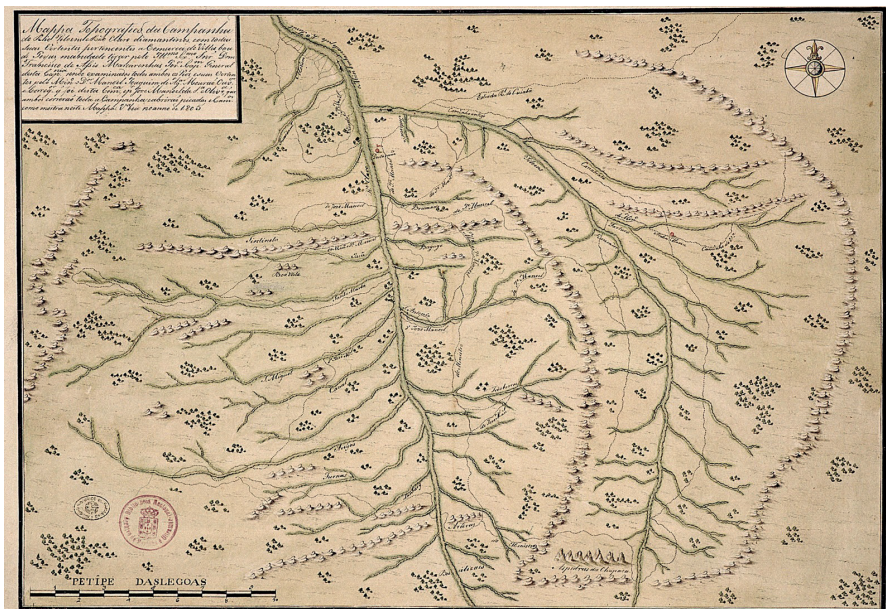


Figura 3 - Mapa topográfico da área diamantífera. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.

Após a restrição do acesso à área diamantífera, estabeleceu-se um sistema de arrendamento, pelo qual os interessados em explorar deveriam pagar ao governo português. Esse sistema resultou na participação apenas dos mineradores mais influentes, detentores de capital para possuir escravos, pagar impostos e dispor dos recursos necessários para a extração do minério. Gomis (1998, p. 37) detalha como ocorreu o processo de arrendamento da área que abrange os rios Claro e Pilões:

Dois irmãos, Felisberto e Joaquim Caldeira Brant, “arremataram o contrato de diamantes”, adquirindo, portanto, o direito de explorar as jazidas de Goiás. Originários de São Paulo, instalaram-se no local do vau da pousada do Rio Claro onde estava baseado o Quartel do Pilões – a guarnição principal do “Distrito Diamantino do Rio Claro”.

A presença dos irmãos Brant na área diamantífera desencadeou a construção de habitações, uma igreja e quartéis estrategicamente planejados para garantir a segurança às atividades de mineração na área, diante dos frequentes conflitos com os povos indígenas Kayapó e Akroá, bem como com garimpeiros clandestinos. Juntamente com os Brant, chegaram escravos para auxiliar nas operações nas minas, assim como outros colonos atraídos pela notícia da descoberta de diamantes (Gomis, 1998). Esses acontecimentos contextualizam a fundação do primeiro arraial no Oeste goiano.

Antes de ser conhecido como Pilões, segundo Oliveira (2012), esse arraial foi inicialmente chamado de Bonfim, devido à construção da Igreja Senhor do Bonfim na área diamantífera, em 1746. Dois anos depois, o nome foi alterado para Arraial de Pilões e, em 1750, passou a ser denominado Distrito Diamantino do Rio Claro. Dessa forma, o primeiro arraial fundado na região foi o Bonfim, nos anos de 1746.

Em volta da atividade mineradora, surgiram os aldeamentos indígenas – verdadeiros confinamentos humanos –, criados por iniciativas religiosas e governamentais. Segundo Chaim (1993), esses aldeamentos foram construídos devido aos conflitos entre os povos nativos e os colonizadores, os quais buscavam reter recursos econômicos favoráveis e viam os nativos como obstáculos. Assim, a ideia do aldeamento tinha dupla finalidade: a de converter o indígena ao convívio pacífico com o coloni-

zador e a de utilizar seu trabalho agrícola para sustentar as regiões onde ocorria a exploração mineral.

Essa ideia foi aplicada no Oeste goiano na primeira metade do século XVIII, com a fundação da aldeia de São José de Mossâmedes. Foram conduzidas, para essa localidade, várias nações indígenas, dentre elas, aquelas que sobreviviam nas proximidades do Rio Vermelho, do Rio Claro, de Pilões e de Caiapó – as áreas de exploração mineral naquele período. Segundo Pohl (1976, p. 152),

[...] a aldeia de São José de Mossâmedes era destinada a alojar as tribos Acroás, Javaés e Carajás, que para lá haviam sido trazidas. Estes se extinguiram mais tarde, sendo o local povoado com os Caiapós, dos quais haviam tentando civilizar várias hordas [...] esta povoação forma um grande quadrilátero de ângulos irregulares, nos quais foram levantados edifícios pequenos, com sobrado, para alojamento dos oficiais que geralmente acompanham o Governador.

A aldeia de São José de Mossâmedes foi construída perto de Vila Boa (a capital da capitania de Goiás), um dos mais importantes núcleos do garimpo até o final do século XVIII (Figura 4). O local para implantação do aldeamento foi estrategicamente escolhido, o que pode ser percebido pela distância³¹ em relação aos rios mencionados no parágrafo anterior, o que evidencia um processo de segregação socioespacial induzido pela atividade mineradora.

Próximo à aldeia de São José de Mossâmedes, em 1780, foi estabelecida a Aldeia Maria I, para, segundo Chaim (1983), realocar os indígenas Kayapó, que obstruíam a passagem das caravanas pelas estradas que permitiam deslocar até São Paulo (Figura 7). Com a ajuda dos intérpretes, os sertanistas estabeleceram contato com os indígenas, persuadindo-os a se transferirem para a Aldeia Maria I. No entanto, em 1813, os indígenas abandonaram a localidade e foram convencidos por Damiana da Cunha a se dirigirem para o aldeamento de São José de Mossâmedes.

A conversão dos povos indígenas ao cristianismo foi uma forma de exercer o domínio sobre eles, criando um ambiente favorável para o

31. A distância da aldeia até Vila Boa (área de extração do ouro no Rio Vermelho) era de aproximadamente 40 km. Já da aldeia até o Rio Claro e dos Pilões (área de exploração de diamante), somavam-se, aproximadamente, 120 km.

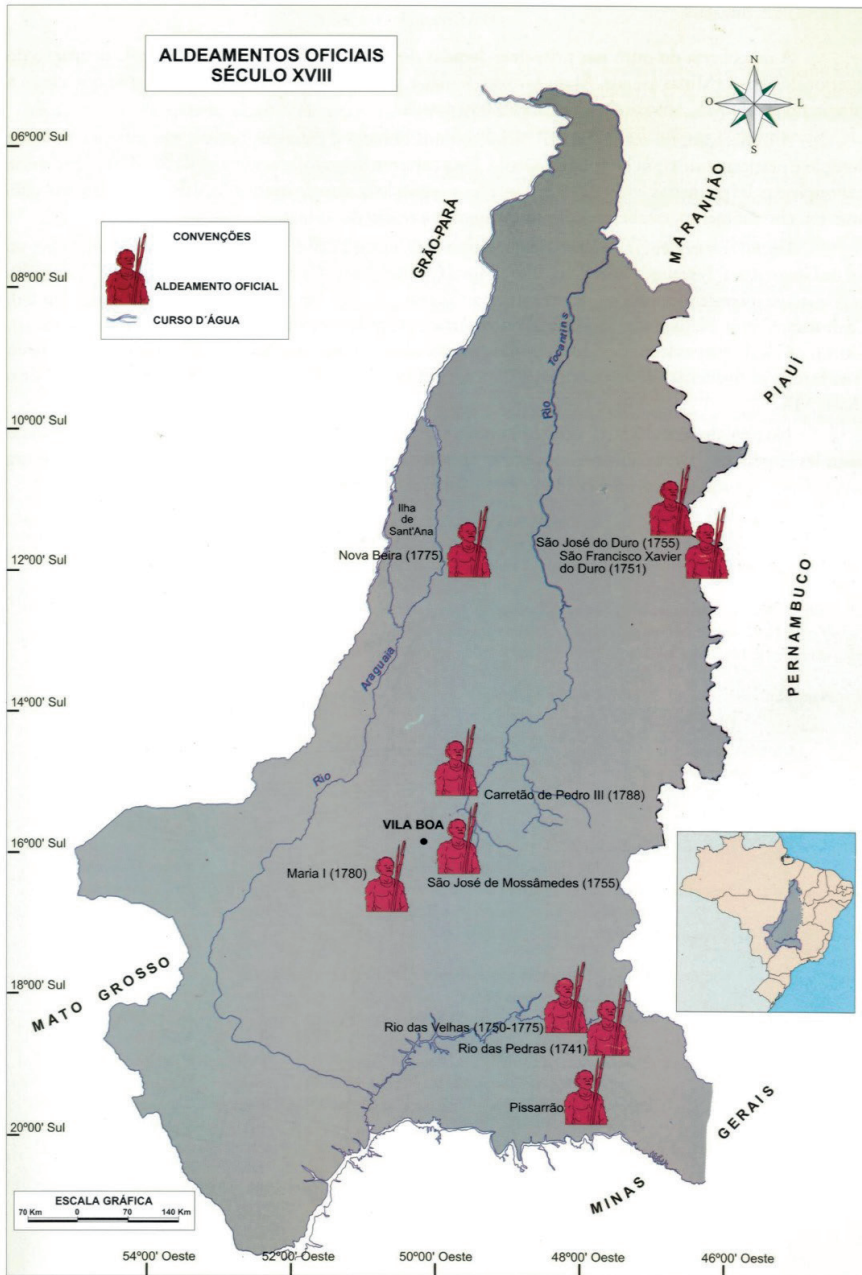


Figura 4 - Localização dos aldeamentos indígenas no século XVIII. Fonte: Rocha (2001).

processo de ocupação e exploração do território. Esse foi o papel desempenhado por Damiana da Cunha e pelos jesuítas no período colonial. A construção de uma igreja foi um evento simbólico dessa conversão. Olanda (2001, p. 27) lembra que “os índios aldeados reivindicaram, em uma audiência com o governador da capitania, a presença de um sacerdote para a realização dos rituais católicos”. Atendendo ao pedido, foi construída uma igreja.

Além das finalidades descritas anteriormente, a aldeia desempenhava um papel crucial para o desenvolvimento da agricultura de subsistência e de abastecimento das regiões mineradoras, especialmente nos locais onde a exploração do ouro não era viável. Em algumas imagens encontradas nos arquivos históricos do Museu das Bandeiras, vê-se uma aldeia com uma igreja, uma praça, uma residência para os responsáveis pela vigilância, bem como moradias para o vigário e outras pessoas. Também havia estruturas como curral, quartéis para os indígenas, cemitério, casa de tecelagem de algodão, depósito de mantimentos, engenho para processamento de mandioca e cana-de-açúcar, plantação de bananas, pomar, moinho e pasto cercado (Figura 5).

Na Figura 5, é possível observar a estruturação de um núcleo habitacional e de espaços dedicados à produção agrícola. A instalação de casas e de equipamentos de segurança na aldeia de São José de Mossâmedes, ainda que lentamente, contribuiu para a formação de um núcleo urbano que “[...] duas décadas após a independência da colônia (1845), foi elevado à condição de distrito do município de Itaberaí” (Olanda, 2001, p. 30), sendo o município criado na segunda metade do século XX. Esses acontecimentos qualificam como esses aglomerados se tornaram verdadeiras “obras urbanizadoras” que, além de abrir espaço para a exploração do ouro e do diamante no século XVIII, plantaram as sementes de uma vida urbana que floresce nos dias atuais.

A partir de 1763, de acordo com Chaim (1983), diversos fatores influenciaram a expansão do povoamento no território goiano, que, até então, estava majoritariamente ligada à atividade mineradora. É nesse contexto que surge o povoado de Guanícuns, em 1763, hoje conhecido como Anicuns, cuja origem está diretamente associada à atividade mineradora: “Anicuns teve sua origem na mineração. Os primeiros habitantes que ali convergiram foram em busca do ouro que se encontrava com abundância

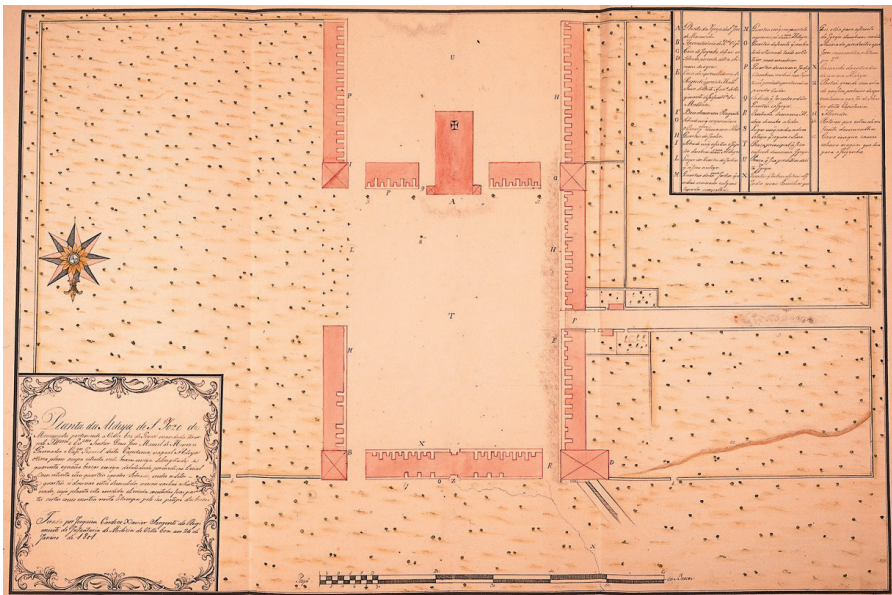
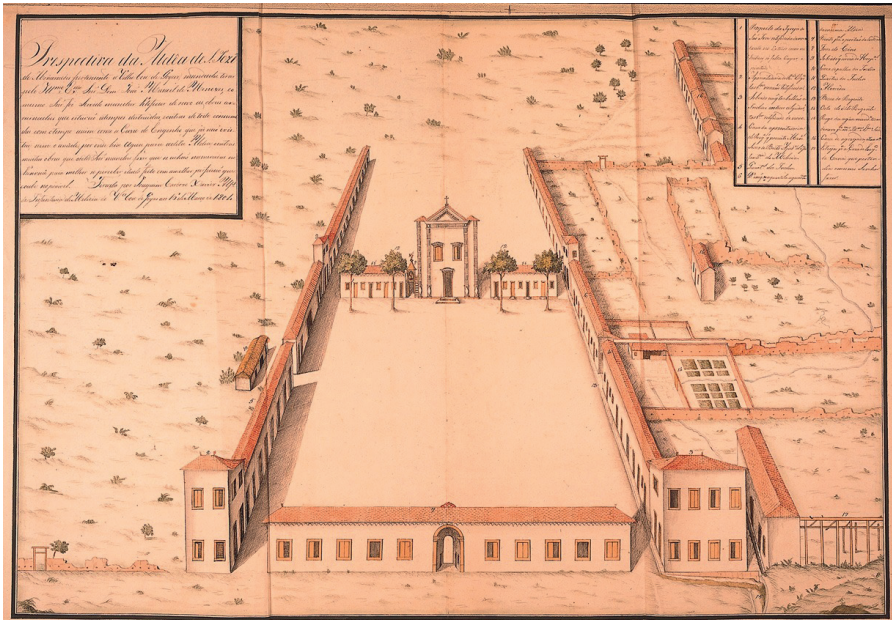


Figura 5 - Representação da Aldeia de São José de Mossâmedes no século XVIII. Fonte: Acervo histórico do Museu das Bandeiras.

núcleo central, exercendo influência sobre nucleações como São José de Mossâmedes, Anicuns e Pilões/Rio Claro. No núcleo central, foram implantadas capelas, comércios e serviços que atendiam às necessidades da administração e da atividade aurífera. Além disso, abriram-se caminhos para a circulação e o transporte de pessoas, informações e mercadorias das cidades litorâneas para as áreas auríferas, seguindo várias direções. Segundo Barbo e Ribeiro (2015, p. 274),

o primeiro caminho dirigia-se para o leste e depois para o sul, passando por Paracatu, em Minas Gerais, até a Capitania do Rio de Janeiro, era conhecido como Picada de Goiás; outro seguia na direção oeste, passava por Cuiabá e seguia até Vila Bela, na Capitania de Mato Grosso, era a Estrada de Cuiabá; o terceiro também conhecido como a Estrada da Bahia ou Caminho dos Currais e Bahia, dirigia-se para o leste e depois para o norte, passando por Couros e São Domingos até Salvador; o quarto caminho levava a todos os arraiais do Norte de Goiás, chamado de Estrada do Norte e por fim, o quinto seguia na direção sul/sudeste, passava por Mogi e fazia a ligação com São Paulo, sendo, na verdade, o primeiro caminho oficial da região, mais conhecido como Caminho de Goyazes.

Como a maioria das viagens era realizada pelas vias fluviais, as rotas terrestres significaram a ampliação das possibilidades de trocas entre os núcleos urbanos no século XVIII; ao mesmo tempo, colocaram em evidência a constituição de uma rede embrionária no Oeste goiano, conectando núcleos urbanos com outras partes do território brasileiro (Figura 7), permitindo, dessa forma, o desenvolvimento de relações comerciais.

A estrada que permitia a conexão com o Oeste goiano seguia pelo Rio Vermelho, passava pelo Rio Claro e, no retorno à capital colonial, seguia o mesmo trajeto, passando pelo povoado de Pilões e São José (Mossâmedes). Para alcançar a metrópole principal, a estrada uniu-se ao caminho dos Goyazes, que passava em Ferreiro e Ouro Fino, seguindo para Meia Ponte, Bonfim, Santa Cruz e adentrava São Paulo. Essa estrada – que se tornou o caminho mais curto para ter acesso aos principais núcleos do garimpo – contribuiu para o comércio de Cuiabá, uma vez que existia apenas uma rota fluvial que permitia chegar até a metrópole principal (Lemes, 2013).

centos, setenta, e quatro. Com a Rubrica de Sua Excellencia. (Museu das Bandeiras, 1774, fl. 35)

Outro documento encontrado no acervo do mesmo museu foi uma carta escrita ao representante da Coroa, Marechal de Campo Joaquim, em 1788, solicitando o envio de quatro rezes (cabeças de gado) para a Aldeia de São José de Mossâmedes, o que reforça mais uma vez o fluxo de informações, pessoas e mercadorias ao longo da mencionada estrada.

A Junta da Real Fazenda me ordena avize a Vossa Senhoria para que logo mande por na Aldeia de S. Joze de Mossamedes quatro Rezes, para sustento dos Indios Chavantes, que ali se achão, a entregar ao Alferes Regente Izidoro Rodrigues da Silva de quem Vossa Senhoria cobrara Recibo, que apresentara nesta Junta, para se lhe levar em Conta. Deos Guarde a Vossa Senhoria. Villa Boa, 24 de Novembro de 1788. (Museu das Bandeiras, 1788, fl. 60v)

Em um ofício datado dos anos 1830, encontra-se uma autorização para o envio de mantimentos a Damiana da Cunha, que estava nas proximidades do Rio Claro e Pilões. Seu propósito era persuadir os indígenas Caiapó que habitavam essas áreas a segui-la em direção à Aldeia São José de Mossâmedes para facilitar a extração de diamantes na região. Esse documento, além de evidenciar as ações de Damiana da Cunha, confirma o fluxo de “missionários” e povos indígenas pelas estradas mencionadas.

Para cumprir a Portaria do Illmo. e Exmo. Prezidente em data de hoje, e Despacho de V. S. da mesma data que determina se entregue a Damiana da Cunha entre outros mais artigos, hum rolló de fumo e três facoens, para levar para o mato na Campanha em que vay a pacificar os Indios Caiapós, e trazelos para a Aldéa de S. Jozé. O fumo achei quem vendesse por oitocentos reis e os facoens tem no Armazem más sem cabo e disconcertados e o ferreiro pede mil duzentos para compolos e ficarem em estado de servirem. V. S. determinará o que devo fazer. Goyás, 15 de Mayo de 1830. (Museu das Bandeiras, 1830, pct. nº 1680)

A circulação de “missionários” e povos indígenas ao longo das estradas coloniais é evidenciada na pesquisa de Chaim (1983, p. 119):

Os índios Karajá e Javaé foram transferidos em 1780 para São José de Mossâmedes, por ordem do Governador Luís da Cunha Menezes, [...] vin-

dos do aldeamento de Nova Beira, situado na Ilha do Bananal, próximo ao Presídio de São Pedro do Sul.

O deslocamento era feito principalmente pela estrada de Cuiabá a Goiás, alcançando o Rio Araguaia e seguindo o seu curso até Nova Beira (hoje Formoso do Araguaia, no estado do Tocantins). A agricultura e a criação de animais na Aldeia de São José de Mossâmedes também alimentavam os fluxos de informações, mercadorias e pessoas durante esse período, como já foi mencionado. Tudo o que era produzido atendia às necessidades locais, além de abastecer as regiões auríferas. Segundo Monteiro (1974), citada por Olanda (2001, p. 51),

a agricultura esteve vinculada à implantação da Aldeia de São José, no final do século XVIII, considerando que foram destacados pela Coroa Portuguesa, um administrador para as “roças” e outro para a fazenda de gado. A mão-de-obra abundante era formada pelos índios aldeados.

Em uma pesquisa sobre as práticas agrícolas na Aldeia encontrou-se, no Museu das Bandeiras, um documento datado de 15 de julho de 1827, que menciona uma diversificada produção agrícola na Aldeia de São José de Mossâmedes: milho, feijão, arroz, algodão e mandioca, além da criação de gado. Esses produtos não só supriam as necessidades da aldeia, mas parte dela era encaminhada para Vila Boa, onde se localizam os armazéns.

Com base no que foi exposto, fica claro que a formação da rede urbana no Oeste goiano resultou de fatores inter-relacionados, dentre os quais se destacam a atividade mineradora, a implementação das vias de circulação e, sobretudo, a circulação de informações, pessoas e mercadorias.

Considerações finais

A gênese da rede urbana no Oeste goiano remonta ao século XVIII, período em que os primeiros núcleos urbanos surgiram em decorrência da atividade mineradora e das vias de circulação. Apesar das limitações nos meios de transporte da época, a circulação de pessoas, informações e mercadorias foi crucial para o desenvolvimento dessa rede de relações.

A localização estratégica dos centros urbanos, próximos aos principais rios, e a forma espacial da rede urbana foram moldados pelas demandas econômicas da mineração. Vila Boa (atual Cidade de Goiás), situada às margens do Rio Vermelho, principal rio aurífero da região, emergiu como a principal localidade central da província, exercendo influência sobre Pilões (hoje Iporá), São José de Mossâmedes (hoje Mossâmedes) e Anicuns no Oeste goiano.

A atividade econômica em Vila Boa exerceu um papel fundamental para o surgimento desses núcleos urbanos na região e para as funções que eles passaram a exercer. São José de Mossâmedes, por exemplo, passou a desempenhar funções complementares, com a produção de alimentos para as regiões mineradoras, além de servir como ponto de concentração de povos indígenas, facilitando, assim, a exploração do ouro em Vila Boa.

Referências

ABREU, J. C. de. Caminhos antigos e povoamento do Brasil. 2.ed. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu, 1960.

BARBO, L. de C.; RIBEIRO, R. J. da C. Os itinerários da rede de caminhos de Vila Boa de Goiás no século XVIII. *Atlas do VI Simpósio Luso Brasileiro*, Braga, Portugal, p. 437-450, 2015. Disponível em: <<https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/14330.pdf>>. Acesso em: jun. 2021.

CHAIM, M. M. *Aldeamentos indígenas: Goiás, 1749-1811*. São Paulo: INL, Fundação Nacional Pró-Memória, 1983.

FRANÇA, M. de S. *Povoamento do sul de Goiás (1872-1900): estudo da dinâmica da ocupação espacial*. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Geografia, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1975.

GOMES, H.; TEIXEIRA NETO, A. *Geografia: Goiás-Tocantins*. Goiânia: Ed. UFG, 1993.

GOMIS, A. M.. *Uma viagem no tempo: de Pilões a Iporá (1748-1998)*. Goiânia: Editora Nova Página, 1998.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades 1993*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?edicao=15975>>. Acesso em: 11 jan. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?edicao=15975>>. Acesso em: 11 jan. 2021.

gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?edicao=16168&t=downloads>. Acesso em: 14 jan. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?edicao=28033&t=downloads>>. Acesso em: 25 jan. 2022.

LEMES, F. L. Goiás na arquitetura geopolítica da América portuguesa. *Revista Tempo*, v. 19, n. 35, p. 185-209, jul.-dez. 2013.

MUSEU DAS BANDEIRAS. *Ordem régia*, v.1 fl. 35, cx. 228. Fundo Real Fazenda, 1774. Acesso em: 14 mar. 2024.

MUSEU DAS BANDEIRAS. *Correspondências*, vol. IV, fl. 60v, cx. 185. Fundo Real Fazenda, 1788. Acesso em: 14 mar. 2024.

MUSEU DAS BANDEIRAS. *Correspondências*, fl. 59, pct. nº 1680. Fundo Real Fazenda, 1830. Acesso em: 14 mar. 2024.

MUSEU DAS BANDEIRAS. *Correspondências*, fl. 16. Fundo Real Fazenda, 1827. Acesso em: 14 mar. 2024.

MONTEIRO, O. S. do N. *História de São José de Mossâmedes*. Folheto impresso pela Prefeitura Municipal de Mossâmedes, 1974.

OLANDA, E. R. *A formação territorial de Mossâmedes-GO: da Aldeia de São José aos novos limites municipais*. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Geografia, Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2001.

OLIVEIRA, J. M. de. *Migração, território e religiosidade no oeste de Goiás: o ciclo de Nossa Senhora do Rosário na Cidade de Iporá*. Dissertação (Mestrado) – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2012.

OLIVEIRA, E. M. *Oeste Goiano: gênese, formação e dinâmica da rede urbana*. Tese (Doutorado) – Departamento de Geografia, Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2024.

PALACÍN, L.; GARCIA, Ledonias Franco; AMADO, Janaina. *História de Goiás em Documentos: I Colônia*. Goiânia: Ed. UFG, 2001.

PALACÍN, L. *Goiás 1722-1822: estrutura e conjuntura numa capitania de minas*. Goiânia: Ed. Oriente, 1976.

PETRONE, P. Povoamento e colonização. In: *Brasil: a terra e o homem*. V. II: A vida humana. Direção de Aroldo de Azevedo. São Paulo: Edusp, 1970.

POHL, J. E. *Viagem no interior do Brasil*. Trad. Milton Amado e Eugênio Amado. São Paulo: Itatiaia, 1976.

◆ Capítulo 9 ◆

Diferenciação espacial do segmento de rede urbana do Mato Grosso

Reges Sodré

Introdução

As interações espaciais dos centros urbanos de Mato Grosso passaram, desde o início de seu surgimento no século XVII, por longos períodos de estabilidade até a primeira metade do século XX. As relações eram caracterizadas internamente por deslocamentos de proximidade, lentidão e pouca densidade. Externamente, estabeleciam-se contatos nas longas distâncias, por meio da navegação fluvial, marcados pela lentidão e esporadicidade. Essas características, aliadas à marcante desarticulação das interações espaciais e à pouca diferenciação dos centros urbanos, impossibilitam falar de um segmento de rede urbana complexo até os anos de 1950.

É o avanço da fronteira agrícola, a partir de 1960, que constitui o primeiro desenho de um segmento da rede urbana estadual um pouco mais complexo e esboçado na polarização de Cuiabá sob um vasto conjunto de cidades locais, agora conectadas por rodovias federais (BR-163 e BR-364). A consolidação do agronegócio, no final da década de 1980, impõe um segundo momento que redefine aquele primeiro desenho. A ampliação das escalas de interações e das relações de competição e de complementariedade levam ao aparecimento de centros de intermediação na rede, de cidades médias, do agronegócio e das sub-regionais.

Os agentes que atuaram para a estruturação e a reestruturação do espaço regional se referem ao Estado – notadamente até a década de 1980, com a implantação de infraestrutura de transporte e comunicação – e ao financiamento de projetos agrícolas e agroindustriais. A partir dos anos 90, verifica-se a expansão dos grupos econômicos, com a criação de fortes empresas regionais, com a chegada de grandes grupos nacionais e internacionais, que procuram ajustar a rede às suas necessidades de acumulação.

Neste século, a rede urbana passa a ser orientada pelo uso corporativo do território, ampliando a diferenciação entre os centros urbanos, de sorte que, ao lado de dinâmicas cidades do agronegócio, mantêm-se cidades no campo, caracterizadas por reservatórios de mão de obra e depósitos de unidades de armazenamento de grãos. Nesses lugares, a modernização do espaço agrícola e suas amplas interações contrastam com a pobreza e a opacidade do núcleo urbano.

Diante desse panorama, este texto aborda como o segmento de rede urbana do Mato Grosso é reestruturado e impulsionado pela expansão e consolidação do agronegócio, que impõe uma diferenciação espacial, sustentando o domínio e o controle do território de grandes grupos corporativos. Em diálogo com Harvey (2012), a diferenciação espacial é entendida como a expressão das desigualdades configuradas por processos político-econômicos, embora, em alguns casos, fatores socioecológicos possam ser determinantes.

O agronegócio e a crescente diferenciação espacial no Mato Grosso

A estruturação do segmento de rede urbana do Mato Grosso apresenta pelo menos dois momentos principais. O primeiro compreende o largo período que se estende da colonização até os anos 60, apresentando as seguintes características: baixa densidade técnica do território; desarticulação dos centros urbanos; ausência de centros intermediários; primazia da capital, Cuiabá; limitadas interações espaciais; e isolamento de alguns núcleos de povoamento.

Um segundo período, situado entre as décadas de 1960 e 1990, em que são montados os traços fundamentais que atualmente caracterizam o segmento de rede urbana, em termos de formas e conteúdos. Nesse intervalo, três eixos rodoviários foram construídos e em torno deles passam

a gravitar as principais cidades: BR-364 na porção sul, que teve início em 1961; BR-163, que corta o centro do estado no sentido longitudinal, construída em 1976; e a BR-158, que percorre o Vale do Araguaia, tendo sido concluída em 1980.

Segundo Higa (2005), a ocupação mais antiga estruturou centros no Sul do estado. Cidades localizadas no Sudoeste, como Vila Bela da Santíssima Trindade e Cáceres, surgiram para explorar garimpos de ouro, erva-mate e poaia, bem como para defender a fronteira internacional do Brasil. Já no sudeste, apareceram cidades como Barra do Garças, Guiratinga, Itiquira e Alto Araguaia, cujas funções e interações estiveram ligadas à exploração de diamante. Cuiabá nasce, igualmente, como suporte à exploração mineral no século XVIII.

As ligações entre as cidades até meados do século XIX eram realizadas preferencialmente pela navegação. Não por acaso, os centros urbanos que mais prosperaram estavam localizados no entorno dos rios Cuiabá (Cuiabá), Araguaia (Barra do Garças) e Paraguai (Cáceres). Posteriormente, a partir do início do século XX, soma-se a importância dos caminhos tropeiros às estradas que possibilitavam a ligação oeste-leste, de Vila Bela da Santíssima Trindade a Barra do Garças (Higa, 2005).

Ainda de acordo com Higa (2005), depois do declínio das atividades extrativistas na passagem do século XVIII para o XIX, o que manteve uma fraca vida de relações na região foi a ascensão da criação de gado. A fluidez territorial também se ampliou, com novas rotas comerciais estabelecidas com o Pará, pelos rios Arinos, Teles Pires, Juruena e Tapajós. Por sua vez, a abertura de novos caminhos por terra permitiu que os núcleos urbanos de Mato Grosso ampliassem suas interações com outras regiões brasileiras, com a exportação de produtos como a cana-de-açúcar e o charque, e atraíssem um maior fluxo migratório.

No século XX, o governo de Getúlio Vargas, com a política da Marcha para o Oeste (1937-1945), ensaiou tentativas de colonização e integração regional. No entanto, a implantação das colônias agrícolas ficou restrita a Mato Grosso do Sul (Higa, 2005). Assim, Mato Grosso permaneceu com uma economia incipiente e um meio pré-técnico até os anos de 1960, quando as grandes rodovias de penetração começaram a ser construídas (Abreu, 2001). Até 1976, esse imenso estado tinha apenas 34 municípios, boa parte dos quais na sua porção sul (IBGE, 2012).

O primeiro estudo do IBGE sobre rede urbana, publicado em 1972 com base em levantamentos realizados em 1967, evidencia a desarticulação das interações espaciais, bem como a pouca diferenciação entre os centros urbanos mato-grossenses. Não se pode sequer afirmar que, nesse período, havia uma rede urbana mais complexa e abrangente, tendo em vista que nenhum centro articulava a maioria das cidades ao seu redor. O que havia era uma fragmentação das interações espaciais.

O espaço de Mato Grosso estava dividido em três arranjos de interações espaciais. O primeiro deles foi o Vale do Araguaia, que estava vinculado a Goiânia. Nessa região, as principais cidades eram Alto Araguaia, Barra do Garças e Guiratinga, que exerciam a função de centros de 4º nível B, caracterizados como aqueles que “dão alguns serviços a um número reduzido de pequenas localidades próximas, geralmente serviços bancários, ensino médio, hospitalar, além de concentração de produção agrícola” (IBGE, 1972, p. 14).

Na parte central, havia um segmento organizado em torno de Cuiabá, que exercia a função de 2º nível B, influenciando as cidades de Rondonópolis, Alto Paraguai, Rosário do Oeste e Cáceres. A ligação externa desse arranjo ocorria com a cidade de São Paulo. Por fim, o terceiro segmento, no sudoeste, era capturado pela cidade de Corumbá, localizada no que seria o Mato Grosso do Sul.

Em 1967, foi criada a Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), que, segundo Abreu (2001), teve um papel decisivo na montagem do espaço mato-grossense. Entre os programas criados na década de 1970, destacaram-se o Plano de Desenvolvimento Econômico-Social do Centro-Oeste (Pladesco I e II), o Programa Especial de Desenvolvimento do Pantanal (Prodepan), o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia)³² e o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (Polocentro).

A partir da criação de Mato Grosso, em 1977, um novo conjunto de programas, liderados pela Sudeco, foi colocado em marcha para a consolidação e desenvolvimento da nova unidade federativa. Destacaram-

32 Segundo Abreu (2001, p. 128), havia no espaço mato-grossense uma divisão de trabalho entre a Sudeco e a Sudam, para execução do Polamazônia. À Sudam “caberia a aplicação dos incentivos fiscais”, especialmente por meio do Basa. Já a Sudeco ficaria responsável “pelos estudos e diagnósticos, [...] pela administração e acompanhamento dos programas”, bem como pela implantação de “infraestrutura, especialmente da rede viária” (p. 141).

se o Programa Especial de Desenvolvimento de Mato Grosso (Promat), o Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil (Polonoroeste) e o Pladesco III (Abreu, 2001).

No conjunto, pode-se afirmar, de acordo com Abreu (2001), que esses programas se propuseram a investir em energia, transporte, saneamento, pista de pouso, armazéns, silos, comunicação, desenvolvimento da pecuária e agricultura. O incentivo à exportação levou à realização de pesquisas, aos projetos de colonização dirigida, à projeção e criação de cidades em gabinete, à assistência técnica e ao crédito rural.

Assim, entre 1970 e 1985, a preocupação central do governo federal era ocupar o Mato Grosso e promover a expansão da produção agrícola, privilegiando os grandes produtores rurais. Daí a necessidade de incentivo para apropriação de terra, implantação de infraestrutura para circulação de mão de obra e mercadorias (Abreu, 2001). Esse avanço da fronteira iria promover profundas mudanças no estado, mas seus impactos sobre a rede urbana só se tornaram evidentes a partir de 1990.

Em 1978, quando foi realizado o segundo estudo de *Regiões de influência das cidades* pelo IBGE – concluído em 1983 e publicado em 1987 –, a configuração das interações espaciais de Mato Grosso continuava semelhante àquela de 1972. A principal mudança foi a expansão da centralidade de Cuiabá, que praticamente extinguiu a influência de Corumbá no sudoeste, mas, ao mesmo tempo, via o poderio de Goiânia avançar sobre o território estadual, a ponto de disputar o comando sobre Rondonópolis (IBGE, 1987).

Cardoso (1989, p. 232) destaca o forte crescimento dos papéis urbanos de Cuiabá entre 1970 e 1980, constatado na instalação de “sedes ou escritórios regionais de companhias colonizadoras e de planejamento e assessoria para projetos agropecuários”. Verificou-se também a chegada de “firmas de maquinarias e equipamentos para atividades madeireiras e agrícolas, ao lado da aviação agrícola e de táxis aéreos. Isto estimulou o surgimento de firmas prestadoras de outros serviços e o aumento da rede bancária”.

Não obstante, no início de 1980, o estado de Mato Grosso era aquele que tinha interações espaciais mais restritas e desarticuladas no Centro-Oeste. Embora Cardoso (1989) se referisse à “rede urbana comandada por Cuiabá”, entende-se que essa cidade apenas começava a articular um seg-

mento próprio. Sua extensão era limitada pela influência de Goiânia a leste, marcada pela baixa densidade do arranjo, pela fragilidade dos centros de intermediação e da infraestrutura de mobilidade, pela sua fragmentação e pela dispersão dos poucos núcleos urbanos existentes.

Os impactos territoriais da expansão da fronteira ficam nítidos se considerar que, entre 1960 e 1980, foram instalados nove municípios; entre 1981 e 1990, houve o surgimento de 57 municípios (IBGE, 2012). Azevedo (2006, p. 143) apresenta a hipótese de que a criação dos novos municípios decorreu “do processo de ocupação, intensificado no início da década de 1970, e do desenvolvimento das estruturas produtivas ligadas ao agronegócio”, que criaram novas lideranças políticas.

Efetivamente, a criação desse vasto conjunto de municípios e de diversas rodovias estaduais estabeleceu as condições para a constituição de um segmento de rede urbana em Mato Grosso, que já nasceu funcional ao agronegócio. Entre as cidades que surgiram na década de 1980, destacam-se aquelas situadas ao norte (Sinop, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Alta Floresta e Sorriso) e no sudeste (Primavera do Leste e Campo Verde). Todas essas cidades desempenharam funções de suporte ao agronegócio, como a oferta de máquinas e insumos agrícolas.

Em 1987, Mato Grosso se tornou o maior produtor de soja do Centro-Oeste, alcançando 2.389.033 toneladas. A partir desse marco, o crescimento foi extraordinário, chegando, em 2021, a 35.336.979 toneladas – a maior produção do Brasil (IBGE, 2022). Nesse sentido, a década de 1980, especialmente a partir de sua segunda metade, assinalou um ponto de inflexão na estruturação do espaço regional, que passou a servir aos interesses do agronegócio globalizado.

Essa dinâmica foi reforçada pela crescente urbanização. Em 1980, pela primeira vez, a população urbana ultrapassou a rural, representando 57,52% do total. A distância entre a curva de população urbana e rural aumentava; em 2022, atingiu a cifra de 86,28% dos residentes urbanos e apenas 13,72% nas áreas rurais – índices próximos da média nacional no mesmo ano (87,41% e 12,59%). Em 1980, a população total era de um milhão de pessoas e, nas quatro décadas seguintes, alcançou a cifra dos R\$ 3,6 milhões (IBGE, 2023).

Em 1990, o segmento de rede urbana estadual aparecia hierarquizado, com Cuiabá no topo, exercendo forte centralidade. Em seguida, desta-

cava-se Rondonópolis, cuja centralidade variava de forte a média. Um terceiro grupo, composto por Tangará da Serra, Cáceres, Barra do Garças e Sinop, possuía níveis médios de centralidade. Abaixo desses, situavam-se centros com níveis de centralidade variando de médio para fraco, fraco e muito fraco (IBGE, 2000).

Em 1993, foi possível visualizar um segmento de rede urbana articulado por Cuiabá, que estendeu sua influência por todo o estado. Essa rede se estruturou em três eixos, que permanecem até hoje. O primeiro é visualizado no sul do estado, com extensão leste-oeste, em torno de rodovias como a BR-070, BR-174 e BR-364. O segundo eixo acompanha o Vale do Araguaia e a BR-158, e o terceiro, surgido inteiramente nos anos de 1980, gravita às margens da BR-163, na área centro-norte de Mato Grosso.

Sinop, instalada em 1981, ascendeu, em pouco mais de dez anos, ao nível funcional de cidades tradicionais, como Cáceres e Barra do Garças, criadas ainda no início do século XX. De acordo com Freire Filho (2006, p. 73), aquela cidade, situada na região norte do estado, já nasceu moderna e passou a cumprir um papel fundamental de “organização do povoamento” e de suporte à produção agrícola do seu entorno.

A partir do final dos anos 90, uma vez estruturado e estabelecido um segmento de rede urbana, a diferenciação dos centros se acentuou com o surgimento de cidades que assumiram papéis de intermediação, de cidades do agronegócio e sub-regionais. Ao mesmo tempo, o agronegócio globalizado, que está na base da constituição da complexidade da rede, coloca em jogo interações espaciais interescolares, de modo que os padrões hierárquicos se combinam com relações heterárquicas.

Desde então, as políticas federais e estaduais para o Mato Grosso não mais se voltavam prioritariamente para a ocupação do estado, mas para a modernização e a agroindustrialização da produção agrícola (Abreu, 2001). Nesse contexto, a atuação de grandes grupos econômicos – regionais, nacionais e internacionais – ganhou destaque, contribuindo para a constante redefinição do jovem segmento de rede urbana.

Inicialmente, predominavam as empresas de capital nacional, mas a reestruturação do capital nacional, com a venda, fusão e incorporação de empresas vernáculas por multinacionais, já anunciava a mudança de

controle dos territórios. Castro e Fonseca (1995) afirmam que, em 1991, 61% das agroindústrias que atuavam no estado tinham capital de origem nacional, 20% regional e apenas 11% internacional.

Um exemplo de avanço do capital internacional ocorreu, em 1997, com a compra da Ceval – na época, a maior processadora de soja do Brasil – pela Bunge, multinacional estadunidense, que passou então a atuar no Mato Grosso. No mesmo ano, a Sadia vendeu quatro fábricas de esmagamento e refino de soja, uma delas de Rondonópolis, para a Archer Daniels Midland (ADM), outra multinacional dos Estados Unidos (Sadia, 1997; Paduan, 2011).

Esses capitais, com a contribuição do financiamento estatal, impuseram uma profunda modernização do campo mato-grossense. Em 1985, havia 19.534 tratores em estabelecimentos agropecuários. Já em 1995, esse número cresceu para 32.752. Em 2006, eram 42.330, e, em 2017, cerca de 71.132 tratores estavam presentes nos estabelecimentos rurais (IBGE, 2017).

Outra variável importante é a da assistência técnica: em 1985, apenas 6.339 estabelecimentos recebiam esse serviço; em 1995, o número aumentou para 22.131 e, em 2006, chegou aos 27.783. Todavia, em 2017, houve um recuo para 21.998 estabelecimentos, em virtude da acentuada queda na participação do Estado, o que segue uma tendência nacional. Esse declínio foi, porém, compensado pelo avanço de 43,84% na assistência realizada diretamente pelos próprios produtores rurais em relação a 2006 (IBGE, 1985; 1995; 2006; 2017; 2020b).

Essa modernização é sequiosa de comércios e serviços urbanos voltados para o campo. Isso pode ser comprovado na Tabela 1, que apresenta o crescimento do número de empresas dos serviços relacionados à pecuária, à fabricação de máquinas e equipamentos (para agricultura, avicultura e obtenção de produtos animais), ao comércio atacadista de máquinas, aparelhos e equipamentos para uso agropecuário, além de serviços veterinários, entre 1995 e 2021. As atividades relativas à comercialização e à manutenção de máquinas agrícolas se destacaram pelo maior crescimento, com uma variação anual superior a 11%.

Essas dinâmicas econômicas exigiram modificações na rede urbana, a começar por uma nova rodada de emancipação de municípios. Entre 1991 e 2005, foram criados 41 novos municípios, muitos dos quais vincu-

lados ao agronegócio. Atualmente, seis deles estão entre os vinte maiores produtores de soja do estado: Sapezal, Nova Ubiratã, Querência, Campos de Júlio, Ipiranga do Norte e Nova Maringá (IBGE, 2012; 2022).

Tabela 1 - Crescimento de empresas ligadas ao agronegócio em Mato Grosso (1995-2021)

Empresas	1995	2005	2015	2021	Crescimento % anual
Atividades de Serviços Relacionados à Pecuária, exceto Atividades Veterinárias	324	1047	827	969	4,30%
Fabricação de Máquinas e Equipamentos para Agricultura, Avicultura e Obtenção de Produtos Animais	2	16	37	47	12,91%
Comércio Atacadista de Máquinas, Aparelhos e Equipamentos para Uso Agropecuário	43	206	550	667	11,12%
Serviços Veterinários	14	26	48	131	8,98%

Fonte: Brasil (2021).

Os reflexos na diferenciação da rede de cidades foram notadamente evidentes na ampliação dos centros que exercem algum grau de intermediação. Em 1993, eram 16 centros, dos quais 10 localizavam-se no centro-sul do estado. Em 2007, esse número aumentou para 29 e, em 2018, chegou a 33 cidades, com melhor distribuição nos principais eixos rodoviários regionais. Ademais, houve uma maior complexidade nos papéis desses centros, embora nem todos tenham ampliado suas áreas de influência.

Nesse contexto, o atual segmento de rede urbana de Mato Grosso apresenta uma diferenciação crescente, como é exemplificado pelos principais tipos de cidades. No topo da hierarquia, a capital Cuiabá teve parte de seus papéis redefinidos. No âmbito intermediário, surgiram quatro cidades médias: Barra do Garças, Rondonópolis, Sinop e Tangará da Serra (Sodré, 2025). Além disso, verifica-se a distribuição de um conjunto de cidades do agronegócio em todas as regiões do estado. Entretanto, há igualmente várias cidades que permanecem como meros lugares de reserva de força de trabalho, sem que seu espaço urbano tenha sido transformado pelo agronegócio – são as cidades no campo.

Aglomerado Cuiabá-Várzea Grande: espaço da metropolização regional

Na segunda metade do século XX, o aglomerado Cuiabá-Várzea Grande ocupava um relevante papel de apoio às frentes de expansão e colonização do estado, bem como da porção sul da Amazônia Legal (Vilarinho Neto, 2009; Rivera, 2011). No entanto, os papéis daquela urbe se modificaram sensivelmente a partir de 1990, com a maior integração da rede e o surgimento de dinâmicas cidades médias e do agronegócio pelo interior do estado. Sem entender os novos papéis que esse aglomerado assume na rede, não se pode construir a hipótese da metropolização.

Entre 1960 e 2000, o aglomerado Cuiabá-Várzea Grande cresceu 932,55% acima do acumulado estadual, que foi de 671,21%. No primeiro ano, o aglomerado tinha 67.662 pessoas; em 2000, já eram 698.644, tendo incorporado no período 630.982 habitantes, fruto do intenso processo migratório para a fronteira agrícola. Todavia, a partir de 2000, seu crescimento foi inferior ao estadual, coincidindo com o momento de ascensão e consolidação das cidades médias e do agronegócio.

É nesse período que Cuiabá-Várzea Grande perde parte dos papéis de suporte ao agronegócio no estado. Se até 1990 era o principal centro na oferta de consumo produtivo agrícola, especialmente ligado a máquinas, insumos e implementos, esse papel vai sendo assumido pelas cidades do agronegócio que crescem rapidamente nas várias regiões do estado e pelas cidades médias.

Apesar disso, Cuiabá-Várzea Grande não diminuiu sua área de influência. Pelo contrário, consolida e amplia sua centralidade a partir de 1990, articulando efetivamente seu próprio segmento de rede, cujo núcleo principal se localiza nos limites estaduais. Atualmente, estende sua centralidade para cidades de Goiás, Rondônia e Mato Grosso do Sul, embora nas bordas dispute o controle dos pequenos centros com as principais cidades desses estados. Esse processo também indica a crescente complexidade da rede urbana na porção central do Brasil.

A influência e as interações espaciais de Cuiabá-Várzea Grande também se estendem ao leste da Bolívia. Além da atração de imigrantes de cidades próximas à fronteira internacional, é procurada para serviços de saúde, educação e comércio por habitantes daquele país (Roque, 2009;

Rivera, 2011). Recentemente, com a internacionalização do Aeroporto Marechal Rondon, há um esforço para a implantação de uma linha aérea entre Cuiabá-Várzea Grande e Santa Cruz de La Sierra, principal centro urbano da região oriental daquele país que mantém diversos vínculos com esse aglomerado.

A fragilidade do alcance espacial de Cuiabá-Várzea Grande está no leste/nordeste do estado, o que ocorre em razão das grandes distâncias a serem percorridas, das condições precárias das rodovias e da influência histórica de Goiânia nessa porção, que tende a se aprofundar com a construção de pontes de integração sobre o Rio Araguaia. Além disso, um fator novo é a crescente influência que Palmas passou a exercer no extremo nordeste, em cidades como Confresa, Vila Rica e Santa Teresinha. Essa última, por exemplo, está situada a 1.209 km de Cuiabá e a apenas 615 de Palmas – ou seja, quase a metade da distância.

Na porção oeste-noroeste, a extensão da centralidade de Cuiabá-Várzea Grande encontra dificuldade na precariedade de rodovias e nas longas distâncias. Por exemplo, Rondolândia, distante 1.064 km de Cuiabá, não tem ligação com a capital por via rodoviária pavimentada; para acessá-la, é necessário passar pelo território de Rondônia, onde se encontram importantes cidades como Cacoal (83 km) e Vilhena (311 km). A recente construção das pontes sobre os rios Teles Pires e Juruena vai ampliar o alcance da centralidade de Cuiabá-Várzea Grande nessa região.

Rivera (2011) defende que a maior transformação pela qual Cuiabá passou na rede urbana desde os anos 1990 foi a expansão de sua centralidade, resultante de maior integração dessa rede. Essa integração, por sua vez, foi propiciada pelas redes técnicas e pela dinamização da urbanização do interior, que aumentou as demandas sobre aquele centro. Contudo, essa não parece ser a mudança central vivenciada pela capital nas três últimas décadas, e essa interpretação oblitera a capacidade de identificação dos novos papéis que ela desempenha.

Nesse sentido, a partir de 1990, Cuiabá se reconfigurou, assumindo novos papéis no segmento de rede urbana estadual, indo além da simples ampliação de sua centralidade e das interações espaciais. Em primeiro lugar, destaca-se a crescente sofisticação da oferta de serviços, fossem eles voltados diretamente aos consumidores (consumo consultivo) – cujo maior símbolo é a instalação de shoppings –, ou para grandes empresas,

como os serviços logísticos e de tecnologias da informação (consumo produtivo).

Os primeiros shoppings de Cuiabá foram o Goiabeiras, inaugurado em 1989, e o Américas, em 1996, momento em que a cidade transitava para novos papéis urbanos. Depois, em 2004, foi inaugurado o Pantanal Shopping e, em 2018, o que certamente é o mais sofisticado, o Shopping Estação, com diversas grifes nacionais e internacionais e serviços empresariais de alto padrão. Se considerar o aglomerado urbano, há o Várzea Grande Shopping. Cabe registrar que, dos oito shoppings presentes no estado, cinco estão localizados nessa região.

O segundo papel assumido por Cuiabá a partir de 1990 se refere à gestão empresarial, que se soma à já precedente gestão pública. A cidade e o aglomerado se tornaram o lócus privilegiado para o exercício do controle do território regional pelos grandes grupos econômicos – regionais, nacionais ou internacionais. Apesar de esse espaço perder o protagonismo na oferta de consumo produtivo agrícola, esse fato não ocorre em relação aos agentes que controlam esse setor.

Vários movimentos fortaleceram a gestão empresarial de Cuiabá-Várzea Grande. O primeiro foi o deslocamento de indústrias e comércios para o interior com manutenção do escritório-sede na capital. O segundo diz respeito a empresas que nascem no interior, mas que, nas últimas décadas, transferiram o escritório-sede para o aglomerado, como o grupo Amaggi, que tinha sua sede localizada em Rondonópolis e a transferiu para Cuiabá em 2012.

Entre as empresas de atuação nacional/internacional que operam no estado e mantêm o escritório regional em Cuiabá, destaca-se o grupo Sinova – presente em dez estados brasileiros –, que é controlado pela Bunge (33,33%) e pela UPL (38,96%), grandes corporações dos Estados Unidos e da Índia, respectivamente. Além dos diversos insumos e consultorias comercializados, o site da empresa anuncia que o grupo pratica a modalidade *barter*, na qual os seus produtos são trocados pelas *commodities* dos produtores rurais.

Outro tipo de empresa que tem procurado Cuiabá com frequência crescente – refletindo os novos papéis de gestão e controle desempenhados por essa cidade – são aquelas voltadas à oferta de serviços em solução de investimentos de capital e gestão de demandas empresariais. Um

exemplo é a Alianzo, que inaugurou um escritório em 2023, oferecendo serviços de auditoria, BPO contábil e fiscal, estruturação societária, sucessão familiar, *finance*, tributos, M&A e consultoria de gestão.

O aglomerado Cuiabá-Várzea Grande apareceu em 2020 com o maior nível de gestão empresarial do território no Mato Grosso. Se o olhar for em escala nacional, é o 15º mais importante centro empresarial de gestão do território, ficando à frente de todas as capitais da Amazônia Legal, que inclui importantes centros metropolitanos como Belém e Manaus (IBGE, 2020). Essa posição consolida o aglomerado como um espaço privilegiado e estratégico para o exercício do controle do território do agro-negócio no Centro-Oeste e Sul da Amazônia.

Nesse mesmo ano, havia um total de 449 empresas-sede, as quais controlam 2.041 filiais fora do aglomerado. Por sua vez, acolhe cerca de 1.382 filiais que são controladas por 982 empresas-sedes fora de Cuiabá-Várzea Grande (IBGE, 2020). Há, nesse processo de gestão territorial pelo empresariado dessas cidades, uma nítida centralização dos capitais, por serem poucas as empresas que controlam um número significativo de filiais. No âmbito da subordinação/articulação global, o acolhimento de empresas externas indica múltiplas interações espaciais, em razão da quantidade de empresas-sedes controladoras.

Na gestão pública do território, como capital, Cuiabá tem posição privilegiada, sendo o principal centro do estado. Embora, nesse âmbito, sua posição em nível nacional seja inferior à anterior, ocupando o 23º lugar – atrás de Belém e Manaus, mas à frente de todas as outras capitais da Amazônia Legal –, a cidade se destaca pela presença de um Tribunal Regional do Trabalho, instituição que não está presente em todas as capitais dos estados brasileiros (IBGE, 2020).

Outros aspectos que caracterizam a crescente dinâmica metropolitana de Cuiabá-Várzea Grande e sua redefinição na divisão regional do trabalho são os novos papéis assumidos pela cidade como espaço privilegiado de consumo e investimento da elite regional. Condomínios horizontais fechados, de alto luxo, com casas cujo valor pode ultrapassar R\$ 40 milhões, tornam-se uma frente de investimentos. Paralelamente, observa-se uma intensa verticalização, com um significativo setor voltado para apartamentos de alto padrão. Em 2024, o mercado imobiliário da cidade movimentou R\$ 4,6 bilhões.

Todavia, como a metrópole congrega e amplifica contradições mais do que quaisquer outros lugares, o aglomerado é também o espaço por excelência da pobreza, da segregação e da luta pela construção de novos mundos. Das 58 favelas identificadas pelo IBGE (2023) no estado, 53 estavam em Cuiabá-Várzea Grande. Para essa parcela da população, a rede urbana não passa de uma miragem, e o sonho da riqueza na fronteira agrícola, jorrada do agronegócio, converte-se em pesadelo. Nesse contexto, a metrópole também se estabelece como o maior território de reserva de trabalho desqualificado e mão de obra barata do estado.

As cidades médias: espaços de intermediação na rede urbana

Segundo Sodré (2025), há, no Mato Grosso, quatro cidades médias: Rondonópolis, Sinop, Barra do Garças e Tangará da Serra. Essas urbes assumem papéis de cidades médias na consolidação da urbanização regional orientada pelas atividades do agronegócio em contexto de complexificação do segmento de rede urbana mato-grossense a partir de 1990. Em um primeiro momento, nos anos 70 e 80, essas cidades foram usadas pelo estado para estruturar a oferta de serviços públicos, o controle do território e a base logística de ocupação agrícola do interior; em um segundo momento, a partir de 1990, elas receberam grandes empresas nacionais e internacionais que alteraram suas centralidades e interações espaciais.

As centralidades dessas cidades médias de Mato Grosso se diferenciam tanto pelos bens e serviços disponíveis quanto pela situação geográfica ocupada. Tangará da Serra e Rondonópolis, mais próximas da capital, têm suas regiões de influência mais reduzidas territorialmente, embora a segunda tenha maior força econômica por possuir uma infraestrutura mais robusta. Já Sinop e Barra do Garças, mais distantes da capital, possuem centralidades mais extensas, apesar de a primeira ter força econômica bastante superior à segunda.

Essas cidades possuem dois tipos de funcionalidades que as diferenciam dos outros centros do interior. De um lado, contam com uma consolidada rede de prestação de serviços públicos, com hospitais que oferecem atendimentos de média e alta complexidade, com serviços ban-

cários e aeroportuários, e com universidades públicas. De outro lado, nelas estão localizados os maiores grupos econômicos nacionais que operam no estado, os quais fornecem bens e serviços mais raros para a população local e regional.

Por meio da atuação dos grandes grupos econômicos, as cidades médias estabelecem interações espaciais interescolares. Esse processo é reforçado pela proliferação de diversas empresas de origem local que passam a operar em outras cidades médias, pequenas ou de maior nível na rede urbana, mostrando a força das elites regionais na produção territorial. As relações deixam de ser apenas hierárquicas e passam a assumir cada vez mais uma natureza heterárquica, em uma combinação de fluxos verticais, horizontais e transversais.

Boa parte dos grandes grupos econômicos atuantes nas cidades médias está voltada para o agronegócio, indicando o vigor dessa atividade nos papéis exercidos por esses centros no comércio, no serviço e na agroindústria. No entanto, a forte presença de grandes empresas do setor varejista do ramo de supermercado, de eletrodomésticos e de vestuário demonstra que se trata de cidades que conseguiram diversificar sua oferta econômica, diferenciando-se das cidades do agronegócio, como Sorriso, Primavera do Leste e Lucas do Rio Verde.

A Tabela 2 apresenta os principais equipamentos de uso público e coletivo das cidades médias de Mato Grosso. Rondonópolis destaca-se pela presença de um aeroporto com voos diários com destino a Campinas, que movimentou 50.980 passageiros em 2023 (Anac, 2023). Há cinco hospitais na cidade que contam com 120 leitos de UTI, em uma média de 4,8 leitos por 10 mil habitantes, acima do recomendado (1 a 3 leitos) pela Organização Mundial da Saúde (OMS) (Brasil, 2023b; Fiocruz, 2020). Conta com duas universidades, a Universidade Federal de Rondonópolis (UFR) e a Universidade do Estado do Mato Grosso (Unemat). A cidade conta com 14 agências bancárias.

Rondonópolis possui um shopping center, o Rondon Plaza, inaugurado em 2001, com 111 lojas, salas de cinema, praça de alimentação e estacionamento pago com capacidade para 1.200 automóveis e 700 motocicletas (Rondon, 2023). Esse tipo de empreendimento, em cidades de porte médio, reforça suas centralidades, porque se transforma em um dos

espaços de consumo e lazer para as populações com renda média e alta de municípios vizinhos.

Tabela 2 - Equipamentos de uso público e coletivo nas cidades médias de Mato Grosso em 2023.

Cidades	Hospital	Leitos de UTI por 10.000 mil habitantes*	Universidade	Agência bancária	Passageiro pago origem e destino	Shopping Center
Rondonópolis	5	4,8	2	14	50.980	1
Sinop	5	3,0	2	10	278.741	1
Tangará da Serra	3	5,1	1	8	-	-
Barra do Garças	3	2,7	2	7	1329	1

* Consideraram-se os leitos de UTI neonatal, pediátrica e adulta.

Fonte: Anac (2023), Brasil (2023b; 2023c); Abrasce (2023).

Em Tangará da Serra, não há shopping center associado à Abrasce. Entretanto, em um trabalho de campo na cidade, em dezembro de 2024, identificou-se que o Tangará Shopping Center possui características muito semelhantes às aquelas verificadas no Barra Shopping. O estabelecimento é anexo a uma unidade do supermercado Big Master, empresa que controla o espaço, à semelhança do Nilo Supermercado em Barra do Garças. No dia da visita, em um domingo no horário de almoço, a praça de alimentação estava bastante animada, com música ao vivo. Entre as maiores empresas do Tangará Shopping, estão a Santa Lola, Renner, Carmen Steffens, Avenida, Arezzo, Anacapri, Lojas Americanas e Lupo.

Em termos de equipamentos públicos, não há em Tangará um campus de universidade federal nem voos comerciais regulares, o que dificulta a ampliação de sua região de influência. Possui três hospitais, com 5,1 leitos de UTI por 10 mil habitantes, o maior índice entre as cidades em estudo, um polo EAD da UFMT e um campus da Unemat. Segundo Silva (2023) e Araújo (2024), as centralidades de educação e saúde dessa cidade se estendem a leste e noroeste. Ao sul, as dificuldades de acessibilidade, com rodovias não pavimentadas, dificultam o alcance espacial a esses serviços (Sodré, 2025).

Sinop tem cinco hospitais, que contam com 60 leitos de UTI, na razão de 3 leitos por 10 mil habitantes. Em 2024, a prefeitura lançou as obras de um hospital municipal orçado em R\$ 42 milhões. Além disso, possui

duas universidades públicas, a Unemat e a UFMT. Dispõe de dez agências bancárias, um shopping center e o segundo aeroporto mais importante do estado, que movimentou 278.741 passageiros em 2023.

Barra do Garças também possui uma importante infraestrutura de serviços públicos e de uso coletivo, com destaque para a presença de três hospitais, os quais contam com 19 leitos de UTI, o que equivale a 2,7 leitos por 10 mil habitantes, a menor proporção entre as cidades médias do estado. No âmbito educacional, dispõe de duas universidades públicas, a Unemat e a UFMT, o que contribui para que seja, nesse segmento, referência para 26 municípios. Conta ainda com sete agências bancárias, um shopping center e um aeroporto com voos comerciais regulares, que movimentou 1.329 passageiros em 2023.

Aliado a esses papéis regionais de oferta de bens e serviços públicos, as cidades médias se diferenciam das demais pela atração de grandes grupos econômicos, que as coloca em interações espaciais interestaduais. Assim, considerando o recorte dos 20 maiores grupos econômicos que atuam no Brasil, segundo o Ranking Empresas Mais de 2022 (Estadão, 2023), o Quadro 1 apresenta aqueles que estão presentes nas cidades pesquisadas. Trata-se de grandes corporações nacionais e internacionais que impactam os territórios nos quais se instalam, criando uma nova esfera cotidiana, por meio de alterações das ações e normas. São empresas capazes de redefinir as centralidades e interações espaciais de cidades nas quais operam (Sposito; Sposito, 2020), especialmente nos estratos inferiores das redes urbanas. Com frequência, são disputadas pelos entes federados e logram privilégios fiscais. Na paisagem intraurbana, ocupam extensas superfícies e contribuem para os processos de reestruturação da cidade.

Como se pode observar no Quadro 1, em Rondonópolis estão instalados dez dos vinte maiores grupos econômicos com atuação no Brasil, sendo quatro deles ligados ao agronegócio: Louis Dreyfus Company, Bunge, Cargill e Cofco International. Além de gigantes unidades de armazenamento, as três últimas empresas atuam no esmagamento de soja e mantêm escritórios comerciais voltados para a comercialização de grãos. Complementando a cadeia produtiva do agronegócio, destaca-se a presença da ArcelorMittal, que atua na comercialização de aço.

Quadro 1 - Grandes grupos econômicos presentes nas cidades médias de Mato Grosso (2023)

Rondonópolis	Sinop	Tangará da Serra	Barra do Garças
Cargill*	Cargill (2)*	Cargill (2)*	Atacadão
Bunge*	Bunge*	Bunge*	Via
Atacadão (2)	Atacadão	Atacadão	JBS (2)*
Vivo (2)	Vivo (4)	JBS*	Vivo (1)
Assaí Atacadista (2)	Assaí Atacadista	Vivo	-
Cofco International (2)*	Cofco International *	Louis Dreyfus Company*	-
Louis Dreyfus Company*	Louis Dreyfus Company*	Via	-
ArcelorMittal	ArcelorMittal	-	-
Raizen	-	-	-
Via	-	-	-

*Empresas ligadas ao agronegócio.

Fonte: Ranking Empresas Mais (Estadão, 2023); Brasil (2023a, 2023d); Google Maps (2023); sites das empresas. Quadro organizado pelo autor.

Rondonópolis também é sede de grandes empresas regionais ligadas ao agronegócio, como a Agro Ferragens Luizão, com filiais em Cuiabá e Sinop; a Petrovina Sementes, que tem sua principal unidade produtiva em Pedra Preta, centros de distribuição em Campo Novo do Parecis, Água Boa e Lucas do Rio Verde, e fazendas em Rondonópolis, Itiquira, Alto Garças e Primavera do Leste. Além de atender todo o estado, distribui sementes para parte do Mato Grosso do Sul, Rondônia, Acre e Amazonas. A Attos Sementes, que possui filial em Campo Grande e Alto Garças, exporta suas sementes para China, Japão, Itália, França e Paraguai. A cidade de Rondonópolis conta ainda com uma rede de supermercados e atacarejos, que é considerada a mais completa entre as cidades médias, com dois estabelecimentos do Atacadão e dois do Assaí Atacadista. Embora não esteja no recorte dos 20 maiores grupos econômicos, destaca-se também a presença da rede Comper. Essas redes criam novos conceitos para as práticas espaciais, com amplos estacionamento, ambientes climatizados, segurança particular e integração com outros serviços, como restaurantes, farmácias e lanchonetes. Exigentes em termos de grandes espaços, estão situadas em vias de trânsito rápido, priorizando usuários motorizados.

Sinop, no centro-norte do estado, é a cidade com a segunda maior presença de grandes grupos econômicos, mantendo um perfil semelhante ao de Rondonópolis, com destaque para os *players* do agronegócio, como Cargill, Louis Dreyfus Company, Bunge e COFCO International. No segmento de supermercados e atacarejos, a cidade abriga grandes empresas como Atacadão e Assaí, porém com uma unidade de cada. Sinop também conta com o Supermercado Machado, uma rede local forte que compete com as redes nacionais; sua maior unidade, o Super Center, localiza-se no bairro São Cristóvão, às margens da BR-163, ocupando uma área construída de 18 mil m². Esse estabelecimento tem 18 lojas que incluem móveis, confecções, farmácia, choperia, cinema, restaurante, lanchonete, lotérica e agência bancária. Além de Sinop, o grupo tem lojas em Primavera do Leste, Colíder, Matupá, Confresa e Alta Floresta. Em 2022, a imprensa divulgou que a rede expandiria sua atuação para as cidades de Sorriso, com duas lojas, e Lucas do Rio Verde.

Tangará da Serra, no sudoeste, apresenta uma menor presença de grandes grupos econômicos em relação às cidades anteriormente mencionadas, mas a influência do agronegócio é ainda mais marcante, com unidades da Cargill, Louis Dreyfus Company, Bunge e JBS. A JBS, por meio da Seara, tem uma planta de produção de frangos na cidade, com um abate de 90 mil aves por dia, que é estruturado a partir do fornecimento de 58 avicultores integrados e 168 aviários. No segmento de supermercados, destacam-se o Atacadão e duas importantes redes, uma de origem local, o Big Master, e a outra regional, o Pasqualotto. A rede Big Master, criada em 1995, tem três estabelecimentos em Tangará da Serra, sua sede, e filiais em Campo Novo do Parecis, Nova Olímpia e Rondonópolis. Já o Pasqualotto Supermercado, fundado em 1988, tem sua matriz em Juína, com duas lojas, e filiais em Lucas do Rio Verde, Juara e Brasnorte.

Barra do Garças, na região leste, é a cidade com menor índice de recepção dos 20 maiores grupos econômicos do Brasil. Em uma primeira aproximação, o peso do agronegócio na estruturação das interações espaciais não é tão significativo quanto nas outras cidades médias (Quadro 1). Isso se deve ao fato de que esse centro oferece serviços para uma região pecuarista, e não agrícola, como ocorre em outros locais. Assim, Barra do Garças abriga duas plantas da JBS: uma de produção de couros, situada às margens da rodovia BR-070, e outra de processamento de

carnes, às margens do Rio Araguaia, ambas instaladas em 1997. Nesse sentido, há, em Barra do Garças, importantes empresas de nutrição animal, de gestão e escritórios de melhoramento genético, dentre as quais se destacam: Alvorada Produtos Agropecuários, lojas Araguaia Produtos Agropecuários, Agro Amazônia, Agroline Produtos Agropecuários, Zootec Suplementação Animal, Nutricampo, Agroboi, Bonanza Agro, Chorrea Gestão Agropecuária, ZooFértil, Casa do Adubo, Agroquima, Agrobeef Consultoria Agropecuária, Nutrigrão, RC Multiplicação Genética e ABS.

Quanto aos maiores grupos varejistas que operam nas cidades médias de Mato Grosso, segundo o recorte dos 20 maiores presentes no Brasil, conforme o Ranking Empresas Mais de 2022 (Estadão, 2023), constata-se que as cidades de Sinop e Rondonópolis possuem a maior quantidade de empresas. Cada uma delas abriga 10 varejistas, conquanto em Rondonópolis, o número de lojas seja maior (17) em comparação com Sinop (16). Na primeira, evidenciam-se os varejistas do ramo de supermercado (Atacadão e Assaí) e farmácias (Drogaria São Paulo, Pague Menos e Drogasil); na segunda, destacam-se estabelecimentos de vestuário, como Renner, Centauro e Riachuelo, mostrando a força de seu shopping center.

No ramo de eletrodomésticos, em Sinop, operam Magazine Luiza (2 lojas), Americanas (2 lojas) e Havan. Vale destacar que as Casas Bahia fecharam sua unidade em Sinop, durante um processo de reestruturação de suas lojas no país, enquanto mantiveram suas filiais nas outras cidades médias. Segundo informações locais, as lojas que mais vendem no segmento são Gazin e Martinello, que se destacam nas vendas, ao contrário das Casas Bahia, que tinham um movimento mais baixo, além do aluguel elevado do imóvel.

Tangará da Serra e Barra do Garças possuem sete dos maiores varejistas do Brasil. Nesses centros, o ramo de eletrodomésticos tem grande relevância, com a presença de empresas como Magazine Luiza, Americanas, Casas Bahia e Havan. A Havan, em particular, tem se implantado em grandes superfícies comerciais, associadas a localizações em vias de trânsito rápido, estimulando processos de reestruturação urbana em aliança com redes de atacarejos, como o Atacadão.

Cidades do agronegócio: centros do consumo produtivo agrícola

As cidades do agronegócio em Mato Grosso, diferentemente das cidades médias, encontram-se em estágio menos avançado de urbanização, com menor diversificação e maior especialização na oferta de bens e serviços. Enquanto as cidades médias exercem centralidades em nível regional mais amplo e com planos de atração mais diversificados, as cidades do agronegócio têm uma atração mais restrita, limitada a uma área sub-regional, e suas redes de interação possuem uma densidade mais tênue. Nesses centros urbanos, os fluxos de deslocamento são motivados, sobretudo, pelo agronegócio, o que reflete uma especialização territorial voltada para o setor produtivo agrícola.

Essas cidades, por meio do consumo produtivo agrícola, são os principais centros que dão suporte material à produção de grãos e carnes no Mato Grosso. Nelas, encontra-se uma oferta diversificada e, ao mesmo tempo, altamente especializada de máquinas, aparelhos, equipamentos, peças, serviços de manutenção, consultorias, rações, adubos, fertilizantes, corretivos de solo, sementes modificadas geneticamente e agrotóxicos.

De acordo com os dados do IBGE (2020), o deslocamento para a aquisição de maquinário e implementos agrícolas exige percursos maiores, em média 95 km, em comparação com a compra de insumos, que exige 85 km. Além disso, apenas 21% das cidades do país são autossuficientes em relação à oferta de maquinário e implementos agrícolas, enquanto 43,7% o são no caso dos insumos. Esses dados destacam o comércio e serviços de máquinas e implementos bastante concentrados no território e se tornam um indicador das centralidades que sustentam o consumo produtivo agrícola.

As cidades do agronegócio do Mato Grosso são referências nesse segmento. Assim, Sorriso (5^a), Primavera do Leste (16^a), Nova Mutum (21^a) e Lucas do Rio Verde (24^a) aparecem no ranking das 30 mais importantes centralidades brasileiras no âmbito da oferta de máquinas e implementos agrícolas. Nessas cidades, há uma relativa especialização da oferta do maquinário conforme o produto específico, com destaque para equipamentos para a preparação da terra, plantio e colheita de soja, milho e algodão (IBGE, 2020).

Esta análise levou em conta os seguintes tipos de estabelecimentos: de comércio atacadista de máquinas, aparelhos e equipamentos para uso agropecuário, partes e peças; de manutenção e reparação de máquinas e equipamentos para a agricultura e pecuária; e do aluguel de máquinas e equipamentos agrícolas sem operador (Brasil, 2022; IBGE, 2015). As cidades do agronegócio concentram a oferta estadual, respectivamente, nos três setores, na proporção de 55,30%, 63,50% e 38,96%, o que demonstra o poderio desses centros no âmbito do consumo produtivo agrícola.

No comércio atacadista de máquinas, destacam-se Primavera do Leste (35), Lucas do Rio Verde (24), Sorriso (23) e Querência (21). As cidades com menor oferta são Paranatinga (9), Juara (8) e Pontes e Lacerda (6). Já no âmbito dos serviços de manutenção e reparação de máquinas e equipamentos, os principais centros são Primavera do Leste (24), Sapezal (23), Sorriso (21) e Campo Novo do Parecis (20). Alta Floresta (2), Paranatinga (2), Juína (1) e Confresa (1) possuem o menor número de estabelecimentos nesse segmento.

As empresas de aluguel de máquinas agrícolas estão mais concentradas no território, não estando presentes em seis cidades do agronegócio, e quatro delas possuem apenas um estabelecimento. Destacam-se Primavera do Leste (8) e Pontes de Lacerda (6); Canarana e Campo Verde possuem 3 empresas cada uma. Uma síntese dos três indicadores pode ser conferida na Figura 1, que mostra as maiores concentrações em Sorriso, Lucas do Rio Verde e Primavera do Leste.

O comércio de máquinas e peças agrícolas é realizado e controlado por corporações internacionais. De um lado, esses produtos têm grande incorporação de ciência, técnica e informação, impondo aos produtores um conjunto de práticas agrícolas por meio de assistência técnica nas fazendas no pós-venda. De outro lado, essas empresas financiam as vendas e controlam a produção quando os grãos são usados como moeda para a aquisição de máquinas e insumos.

Esse consumo produtivo, altamente controlado por grandes corporações, corrobora a afirmação de Santos (2010, p. 44), de que “a agricultura científica, moderna e globalizada acaba por atribuir aos agricultores modernos a velha condição de servos da gleba. É atender a tais imperativos ou sair”. São máquinas que custam milhões e sofrem atualizações constantes, demandando uma alta renda dos produtores para incorporá-las a cada safra na produção.

Na escala regional, a mediação da comercialização das máquinas ocorre por concessionárias. Elas são formadas por grupos empresariais de Mato Grosso e de estados vizinhos vinculados ao agronegócio. A atuação desses grupos acontece de forma regionalizada, agrupando cidades próximas, sem o controle de todo o território estadual. É frequente também que essas concessionárias representem mais de uma grande marca, o que amplia sua influência nos espaços em que atuam.

O grupo Guimarães Agrícola, por exemplo, comercializa produtos da Massey Ferguson e atua principalmente na região central do estado, abrangendo parte da área “concentrada da soja” (Bernardes, 2006). A empresa³³ possui sede em Lucas do Rio Verde e filiais em Sorriso, Tapurah, Primavera do Leste, Nova Mutum, Diamantino, Campo Verde e Paranatinga. Além da Massey Ferguson, a empresa também vende produtos das marcas Jacto, JCB e Fockink (Carpenedo, 2021).

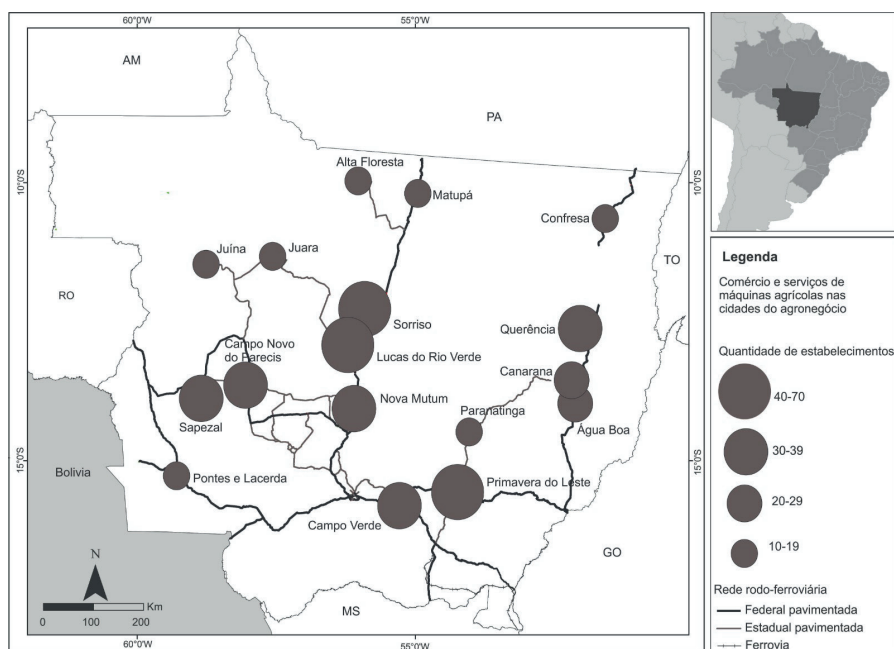


Figura 1 - Comércio e serviços de máquinas agrícolas nas cidades do agronegócio (2022).
Fonte: Brasil (2022).

33. Essa empresa surgiu em Rondonópolis, em 1981, e abriu uma filial em Lucas do Rio Verde, em 1993. No ano seguinte, tornou-se a concessionária com maior venda da Massey Ferguson no Brasil. Em 2000, a empresa decidiu mudar sua matriz para Lucas do Rio Verde, indicando uma modificação nas regiões mais atrativas para o agronegócio no estado.

Outro grupo concessionário é a Agritex, que comercializa a marca Case IH, do grupo CNH Industrial. Essa empresa foi aberta em 2004 em Água Boa, onde mantém sua sede, e tem foco de atuação no Vale do Araguaia. A partir de 2007, iniciou seu processo de expansão na região, com abertura de filial em Querência (2007), Gaúcha do Norte e Canarana (2012), Confresa (2013), Espigão do Leste (2014) e Barra do Garças (2023). Em 2020, a concessionária passou a comercializar a marca de peças e motores FPT Industrial, também do grupo CNH Industrial.

Já o Grupo Jumasa, fundado em 1991 como uma loja de peças de tratores, transformou-se, em 2005, em concessionária. Sua sede está localizada em Juara e, nos anos seguintes, a empresa abriu filiais no Noroeste do estado, nas cidades de Juína, Alta Floresta, Porto dos Gaúchos e Tabaporã. Além desses centros, a Jumasa atende mais doze municípios na região, alcançando localidades como Colniza, Apiacás e Cotriguaçu.

Outras grandes corporações presentes nas cidades do agronegócio no segmento de máquinas incluem Kuhn, New Holland, John Deere, Valtra, Jacto, Fendt, MacDon, Tatu Marchesan e Stara. Essas empresas geram um consumo produtivo de máquinas e serviços que garantem às cidades do agronegócio mato-grossense uma oferta altamente especializada, refletida em centralidades regionalizadas e interações espaciais interescares.

Ainda nesse âmbito do consumo produtivo agrícola, deve-se mencionar a fabricação de máquinas e equipamentos para a agricultura e pecuária, bem como peças e acessórios, exceto para a irrigação. Segundo dados da Rais (Brasil, 2022), há 31 estabelecimentos dessa natureza nas cidades do agronegócio de Mato Grosso, o que representa 58,49% do total estadual. Essa produção está concentrada em Primavera do Leste (9), Lucas do Rio Verde (7), Sorriso (6) e Nova Mutum (4). Com uma unidade fabril, estão radicadas em Água Boa, Campo Verde, Matupá, Pontes e Lacerda e Sapezal.

A fabricação de máquinas, equipamentos industriais e peças para a agricultura é capaz de incorporar alto valor agregado e inovação às economias dos municípios e do estado. De acordo com Monteiro Neto e Silva (2021, p. 114), entre 1996 e 2015, a indústria intensiva em escala apresentou uma “expansão surpreendente” na Região Centro-Oeste, com 12,4% a.a. de crescimento do Valor da Transformação Industrial (VTI), em grande medida ligado à cadeia do agronegócio.

Essa realidade indica que há potencial de industrialização fomentado pelas atividades do agronegócio, embora essa faceta ainda seja pouco desenvolvida, com baixa implicação intersetorial, capacidade de inovação e vulnerabilidade ao mercado internacional (Monteiro Neto; Silva, 2021). Desse modo, seria oportuno acionar o potencial de surgimento e densificação das redes de cidades, como as de Mato Grosso, com produção econômica significativa e um expressivo nível de renda de seu mercado interno, para reindustrializar o país (Monteiro Neto; Severian, 2021).

Pelos dados coligados nesta seção, Primavera do Leste, Sorriso, Lucas do Rio Verde, Sapezal, Nova Mutum, Pontes e Lacerda, Campo Verde e Água Boa apresentam maior complexidade na oferta e produção de máquinas e implementos, com relativa implicação intersetorial. Essas cidades estão distribuídas por todas as sub-regiões do estado, ainda que estejam concentradas, do ponto de vista territorial, no sudeste e centro-norte; quanto à atividade, destacam-se pela produção agrícola de grãos.

As cidades no campo: espaços de des(articulação) regional

Embora as atividades agrícolas sejam em boa medida responsáveis pela crescente diferenciação, pela ascensão, pela especialização e pela complexificação dos centros urbanos mato-grossenses, diversas cidades pequenas, em cujos municípios há grande produção agrícola, são marcadas pela estagnação, pelo declínio populacional e pela opacidade de seus espaços urbanos.

Esses municípios experimentam uma dualidade nas interações espaciais e nas formas de relação. No espaço urbano, o ritmo da vida, o movimento e os elementos da paisagem não expressam a riqueza produzida no campo. A percepção é de um tempo mais lento, de um espaço banal e de relações de proximidade e intimidade. Não raramente, a pobreza salta aos olhos, com casas construídas de modo incompleto, sem o revestimento externo das paredes, pintura ou cômodos que parecem ter sido iniciados, mas não ganharam conclusão, e ruas sem pavimentação asfáltica.

Essas cidades não foram transformadas e adaptadas para atender às demandas de consumo produtivo agrícola. Continuam sendo cidades no campo, reservas de mão de obra, lugares de controle dos trabalhadores

e depósitos³⁴ de grãos nos grandes silos situados nas bordas do perímetro urbano. Nelas, há pouca presença de filiais de grandes corporações ligadas ao consumo produtivo agrícola; predominam ali representações comerciais e circulação de funcionários dessas empresas durante o dia, vindos das cidades do agronegócio para prestar serviços nas fazendas do município.

Nessas cidades, os cidadãos que não possuem veículos particulares enfrentam horários restritos do transporte intermunicipal e escassez de linhas regulares em alguns dias da semana, especialmente nos sábados e domingos. Esse fator limita o deslocamento até outros centros. Embora boa parte dessas cidades tenha uma infraestrutura mínima de suporte, algumas localidades sequer possuem rodoviária, como é o caso de Nova Maringá, onde é improvisado um ponto na empresa de transporte para se esperar o micro-ônibus.

Esses aspectos contrastam com a paisagem rural, em que se verificam modernas fazendas de grãos e cana-de-açúcar. Nesses espaços, há um movimento constante de caminhões e veículos particulares, sem contar os fluxos de informação via internet. Também há diversos aeródromos que conectam as fazendas a múltiplos locais, sem qualquer necessidade de mediação da cidade. Dessa forma, as fazendas estabelecem relações interescolares sem depender do centro urbano, que não tem qualquer importância para as operações logísticas e para a fluidez desses estabelecimentos.

Pode-se afirmar que esses centros locais possuem uma economia desarticulada no âmbito da rede urbana, com reduzidas interações espaciais e oferta básica de bens e serviços. No entanto, o campo, em seu entorno, em sua funcionalidade econômica e por meio de seus principais agentes – funcionários altamente qualificados e proprietários –, estabelece relações espaciais interescolares de forma articulada na rede urbana. Essas cidades, portanto, diferenciam-se espacialmente a partir de uma cisão contraditória, que representa, ao mesmo tempo, uma des-articulação regional. Por isso, o conceito de segregação interurbana parece insuficiente para compreender a realidade de Mato Grosso.

34. A ideia de "cidade-depósito" de grãos foi formulada por Nathally Gabrieli Rodrigues, orientanda de Iniciação Científica, que pesquisa Itiquira, São José do Rio Claro, Feliz Natal e Santo Antônio do Leste.

Ao analisar os trinta municípios maiores produtores de soja no estado, observa-se que quatro deles (Brasnorte, Santo Antônio do Leste, Itiquira e Porto dos Gaúchos) apresentaram uma taxa de crescimento geométrico abaixo de 1% entre 2010 e 2022, enquanto a média estadual foi de 1,57% ao ano no mesmo período. Outros quatro municípios (Tabaporã, Feliz Natal, Nova Maringá e São José do Rio Claro) registraram taxas negativas de crescimento, ou seja, perderam população nesse interregno (IBGE, 2023). Trata-se de uma dinâmica populacional distinta daquela das cidades do agronegócio ligadas à soja, muitas das quais crescem a taxas anuais superiores a 4%.

Todas essas cidades são centros locais que não exercem atração sobre nenhum município nos fluxos relacionados ao consumo produtivo agrícola (IBGE, 2020). Quando se verifica a dimensão do comércio e serviços para máquinas agrícolas, considerando as mesmas variáveis da seção anterior, nota-se que há apenas 15 estabelecimentos nas 8 cidades já citadas. A maioria deles (14) está concentrada na variável com comércio atacadista de máquinas, aparelhos e equipamentos para uso agropecuário, partes e peças. Há apenas um estabelecimento de manutenção e nenhum de aluguel de máquinas. Em relação à fabricação de máquinas e equipamentos para a agricultura e pecuária, bem como peças e acessórios, exceto para a irrigação, não existe nenhum estabelecimento nessas cidades.

Conforme os dados do IBGE (2020), seis dos oito centros aqui analisados têm relações de dependência em consumo produtivo agrícola com cidades do agronegócio que estão no seu entorno. Itiquira estabelece esse vínculo com Rondonópolis e São José do Rio Claro, com Diamantino e Cuiabá. Quando se considera o conjunto dos fluxos de demanda de comércio e serviços, a maioria está subordinada a duas ou mais cidades do agronegócio, como é o caso de Brasnorte em relação a Juara, Juína e Campo Novo do Parecis.

A expansão da urbanização estimulada pelo agronegócio é seletiva, ficando evidente por esses dados que essa atividade não precisa dessas cidades locais para seu funcionamento, mas apenas de alguns poucos centros estratégicos, que se transformam em importantes nós das redes urbanas. O que é imprescindível nessas localidades opacas é a terra, a água e os corpos para o trabalho. As operações logísticas do setor ficam situadas nas cidades médias e do agronegócio que estão próximas desses centros

locais, e nas metrópoles distantes, a partir das quais se faz a gestão empresarial das atividades e para onde parte significativa da renda é drenada.

Mesmo sendo o agronegócio o principal empregador nesses municípios, os empregos gerados ficam distantes da oferta. Em São José do Rio Claro, por exemplo, em uma conversa com trabalhadores, foi relatado que existe um ônibus que os leva todos os dias até a cidade de Diamantino para trabalhar em um frigorífico da JBS. Então, as possibilidades de trabalho são reduzidas nesses locais, razão pela qual se constituem como reserva de mão de obra. Além disso, as oportunidades de estudo em nível superior são bastante estreitas, salvo nas modalidades a distância. Esses elementos explicam parte do esvaziamento pelo qual têm passado os centros locais.

Não há diversificação econômica, mas uma polarização entre os empregos gerados no agronegócio e os da administração pública, restando pouca oportunidade para aqueles que têm habilidade em outras profissões. Em uma conversa com um trabalhador da construção civil em Nova Maringá, ele relatou a dificuldade de encontrar trabalho nesse ramo na cidade. Essa mesma ocupação, porém, tem alta demanda nas cidades do agronegócio próximas, o que as transforma em polos de atração desses trabalhadores e contribui para o esvaziamento dos centros locais.

Considerações finais

Embora os centros urbanos do Mato Grosso tenham uma complexidade genética –e, por isso, se diferenciem –, é a partir do avanço da fronteira agrícola, tendo no agronegócio globalizado sua principal atividade econômica, que as cidades do estado são submetidas de modo intenso e rápido a distintos processos de evolução e diferenciação. Essa atividade expressa um uso seletivo e corporativo do território levado a cabo pelos grandes agentes econômicos regionais e internacionais, em que o segmento de rede urbana estadual é uma demonstração das contradições e da conjuntura de realização do agronegócio, num movimento de desarticulação regional.

O aglomerado Cuiabá-Várzea Grande consolida sua centralidade no estado, articulando seu próprio segmento de rede urbana e ampliando a integração regional com cidades de estados vizinhos. À medida que o agronegócio se consolida, esse aglomerado assume novos papéis. Se antes

estava ligado preponderantemente ao suporte político-institucional e à oferta de consumo produtivo para o setor, agora se torna o grande centro de gestão empresarial, a partir do qual as corporações exercem o controle do território estadual/regional. Mas essa dinâmica também expressa a contradição da pobreza e da riqueza da economia agrícola, manifestando-se na coexistência de condomínios de luxo e na crescente favelização.

A partir da década de 1990, os centros de suporte ao agronegócio no interior do estado se multiplicaram. Parte deles se consolidou como cidades médias a partir dos anos 2000, como Rondonópolis, Sinop, Tangará da Serra e Barra do Garças. Deixaram de ser apenas cidades do agronegócio à proporção que expandiam e diversificavam a oferta de bens e serviços para além do campo, mas continuam sendo centros fundamentais para o setor, porque desempenham funções de controle político-econômico e simbólico-cultural. Essas cidades polarizam amplas regiões e possuem poucas relações de competição e complementariedade entre si, dadas as longas distâncias que as separam.

As cidades do agronegócio proliferaram por todas as regiões do estado, sendo hoje os principais centros que dão suporte material à produção do agronegócio, com ampla e diversificada oferta de máquinas, implementos e insumos agrícolas. No entanto, elas se diferenciam em cidades ligadas à pecuária de corte bovina, cidades dedicadas à produção de grãos e as que podem ser chamadas de cidades do agronegócio completas, como Sorriso, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde e Primavera do Leste. As interações entre essas cidades variam: na região da BR-163, onde está concentrada a produção da soja, predominam as relações de competição, enquanto nas regiões leste e oeste há maior complementariedade.

O agronegócio, contudo, não precisa de todas as cidades para seu funcionamento, por isso, as cidades no campo não deixaram de existir. Nelas, expressa-se uma das principais contradições dessa atividade, gerando um processo de des-articulação regional. De um lado, as cidades são opacas, expressando na paisagem o tempo da lentidão e da banalidade das relações. De outro, o campo é territorializado por grandes corporações, tecnologias modernas e relações interescolares. O município, assim, é cindido e fragmentado, evidenciando a des-articulação na rede urbana.

Longe de homogeneizar o espaço regional, o agronegócio se realiza por meio da rede urbana, reafirmando e criando diferenças, ao mes-

mo tempo. A velocidade das transformações e o modo pelo qual elas se realizam exigem novos esquemas conceituais de leitura, mais híbridos e menos dualistas para sua compreensão. Não se trata apenas de integração, articulação e conexão, mas também de processos simultâneos de des-integração, des-articulação e des-conexão regional, de diferenciação e re-diferenciação, nos quais as cidades são usadas de modo instrumental na divisão territorial do trabalho do agronegócio global.

Referências

ABRASCE. Guia de shopping. *Abresce*, [s. l], 2023. Disponível em: <<https://abrasce.com.br/guia-de-shoppings/?state=MT&city=Cuiab%C3%A1&letter=>>>. Acesso em: 03 dez. 2023.

ABREU, S. *Planejamento governamental: a Sudeco no espaço mato-grossense, contexto, propósitos e contradições*. 2001. 323 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. *Dados e estatísticas*. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas>>. Acesso em: 03 dez. 2023.

ARAUJO, L. J. Regionalização e a centralidade das cidades médias de Mato Grosso na prestação de serviços de saúde de alta complexidade. *Geoconexões Online*, v. 4, n. 4, p. 13–24, 2024. DOI: <<https://doi.org/10.53528/geoconexes.v4i4.194>>.

AZEVEDO, D. *A rede urbana mato-grossense: intervenções políticas e econômicas, ações de planejamento e configurações espaciais*. 2006. 305 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo: São Paulo, 2006.

BERNARDES, J. A. Circuitos espaciais da produção na fronteira agrícola moderna: BR- 163 mato-grossense. In: BERNARDES, J. A.; FREIRE FILHO, O. L.; (Org.). *Geografias da soja: BR 163 - Fronteiras em Mutação*. Rio de Janeiro: Archimedes Edições, 2006, v. 1, p. 13-37.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. *Relação Anual de Informações Sociais: Rais Estabelecimentos*. Brasília: MTE, 2022. Disponível em: <<https://bi.mte.gov.br/bgcaged/inicial.php>>. Acesso em: 13 jan. 2023.

BRASIL. Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. *Relação de bases de distribuição de combustíveis líquidos autorizadas a operar*. Brasília: Ministério de Minas e Energia, 2023a.

BRASIL. Ministério da Saúde. *CNES: Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde*. Brasília: MS, 2023b. Disponível em: <<http://www.datasus.gov.br/catalogo/sim.htm>>. Acesso em: 20 out. 2023.

BRASIL. Banco Central. *Relações de agência e postos de atendimento das instituições financeiras e filiais das administradoras de consórcio*. Brasília: ME, 2023c. Disponível em: <<https://www.bcb.gov.br/fis/info/agencias.asp?frame=1>>. Acesso em: 20 out. 2023.

BRASIL. Conab. *Portal de armazéns do Brasil*. Brasília: Conab, 2023d. Disponível em: <<https://www.conab.gov.br/armazenagem>>. Acesso em: 20 out. 2023.

CARDOSO, M. F. T. C. O urbano e a totalidade social. In: IBGE. (Org.). *Geografia do Brasil: Região Centro-Oeste*. Rio de Janeiro: IBGE, 1989. p. 189-239.

CARPENEDO, V. T. F. *Guimarães 40 anos: determinação e fé*. Lucas do Rio Verde: RDC Editora, 2021.

CASTRO, A. C.; FONSECA, M. G. *A dinâmica agroindustrial do Centro-Oeste*. Brasília: IPEA, 1995.

ESTADÃO. *Ranking Estadão Empresas Mais*. São Paulo: Estadão, 2022. Disponível em: <<https://publicações.estadao.com.br/empresasmaiss>>. Acesso em: nov. 2023.

FIOCRUZ. Fundação Oswaldo Cruz. *AMIB apresenta dados atualizados sobre leitões de UTI no Brasil*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2020. Disponível em: <[https://www.epsjv.fiocruz.br/sites/default/files/files/dados_uti_amib\(1\).pdf](https://www.epsjv.fiocruz.br/sites/default/files/files/dados_uti_amib(1).pdf)>. Acesso em: 19 out. 2024.

FREIRE FILHO, O. Hierarquia urbana e modernização da agricultura In: (Org.). BERNARDES, J. A.; FREIRE FILHO, O. L. *Geografias da soja: BR-163, fronteiras em mutação*. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2006. p. 57-76.

HARVEY, D. *Espaços de esperança*. São Paulo: Loyola, 2012.

HIGA, T. C. S. Processo de ocupação e formação territorial. In: MORENO, G.; HIGA, T. C. S. (Org). *Geografia de Mato Grosso*. Cuiabá: Entrelinhas, 2005. p. 18-33.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Agropecuário: 1985, 1996, 2006, 2017*. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 14 ago. 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas: 1966*. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades: 1978*. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *A legislação municipal, municípios vigentes: 2012*. Rio de Janeiro: IBGE, 2012. Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 05 fev. 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades: 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Pesquisa agrícola municipal: 1976-2021*. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 25 mar. 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo demográfico*. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 jan. 2024.

MONTEIRO NETO, A; SILVA, R. O. Desconcentração territorial e reestruturação regressiva da indústria no Brasil: padrões e ritmos. In: MONTEIRO NETO, A. (Org.). *Brasil, Brasis: reconfigurações territoriais da indústria no século XXI*. Brasília: IPEA, 2021. p. 69-152.

MONTEIRO NETO, A; SILVA, R. O; SEVERIAN, D. O território das atividades industriais no Brasil: a força das economias de aglomeração e urbanização. In: MONTEIRO NETO, A. (Org.). *Brasil, Brasis: reconfigurações territoriais da indústria no século XXI*. Brasília: IPEA, 2021. p. 255-314.

PADUAN, R. O poder da Bunge. *Revista Exame*, [s.l.], n.p, 18 fev. 2011. Disponível em: <<https://exame.com/revista-exame/o-poder-do-bunge-m0050281/>>. Acesso em: 13 set. 2022.

RIVERA, M. S. P. *Cuiabá: um nó de rede*. Cuiabá: EdUFMT, 2011.

RONDON Plaza Shopping completa 10 anos de inauguração. *Olhar direto*, [s.l.], 2011. Disponível em: <https://www.olhardireto.com.br/noticias/exibie.asp?>. Acesso em: nov. 2023.

ROQUE, S. N. *A configuração do sistema urbano: Cuiabá/MT-Santa Cruz de la Sierra (Bolívia) frente à política de integração regional*. 2009. 119 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Mato Grosso, Cuiabá, 2009.

SADIA vende quadro fábricas. *Folha de Londrina*, [s.l.], n.p, 17 dez. 1997. Disponível em: <<https://www.folhadelondrina.com.br/economia/sadia-vende-quatro-fabricas-55005.html?d=1>>. Acesso em: 13 set. 2022.

SANTOS, M. *Por uma outra globalização*. Rio de Janeiro: Record, 2010.

SILVA, A. N. *Centralidades do ensino superior em cidades médias do Mato Grosso*. Relatório de Iniciação Científica. Rondonópolis: UFR, 2023. 10 p.

SODRÉ, R. As cidades médias de Mato Grosso: papéis e interações espaciais interescalares. *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 26, n. 103, p. 118–137, 2025. DOI: 10.14393/RCG2610374301.

SPOSITO, M. E. B.; SPOSITO, E. S. Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. *Ge USP*, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 462-479, 2017. DOI: 10.11606/issn.2179-0892. ge USP.2017.131655

VILARINHO NETO, C. S. *A metropolização regional: formação e consolidação da rede urbana do estado de Mato Grosso*. Cuiabá: EdUFMT, 2009. 140 p.

◆ Capítulo 10 ◆

Sinergias na hierarquia de rede urbana no Oeste baiano

Iann Dellano da Silva Santos

Introdução

Segundo Corrêa (2011, p. 93), a rede urbana é definida como um “conjunto de centros funcionalmente articulados entre si”, cujo papel é “articular toda a sociedade numa dada porção do espaço, garantindo a sua existência e reprodução”. Entretanto, Santos (2012) adverte que as redes urbanas de países subdesenvolvidos, como as do Brasil, possuem traços relacionados ao pouco desenvolvimento, em razão da baixa densidade intrínseca ao povoamento territorial, à baixa conexão entre os centros e à vulnerabilidade da rede suscetível a rápidas mutações que deflagram suas fragilidades, a exemplo da instabilidade das próprias hierarquias. Essas redes ainda são sujeitas aos resultados das forças da modernização, as quais, de acordo com Santos (2014, p. 126), são seletivas espacialmente e se inserem nos planos econômico e social, de modo que a produção, de um lado, “tende a se concentrar em pontos específicos”, e o consumo, de outro, se dispersa minimamente, devido à capacidade do consumo que “varia qualitativa e quantitativamente através do espaço”, por haver uma seletividade social.

Considerada como um espectro do sistema urbano, a rede urbana está condicionada a variações de relações complementares e competitivas entre os núcleos, algo inerente à distinção destes últimos e à

hierarquia da rede, “no sentido de manter uma linearidade diferencial”, como também “no sentido de inverter hierarquias constituídas” (Santos; Castilho, 2024, p. 365). No entanto, não se trata de uma dicotomia entre complementaridade e competitividade, especialmente quando ambas são conduzidas por imperativos corporativos de mercado que culminam em uma sinergia tributária de significado e sentido para a rede, na qual a primeira representa “uma relação eminentemente hierárquica” (Santos; Castilho, 2024, p. 370), e a segunda um reforço da distinção espacial e das relações verticais.

Assim, este texto se propõe a elucidar as relações entre os centros de um segmento de rede urbana na região do Oeste baiano, na tentativa de conectar a hierarquia da rede e a natureza dessas relações apresentadas – de modo complementar e competitivo – no bojo da formação socioeconômica da região. Para tanto, é preciso conhecer a organização socioespacial de rede urbana do lócus investigado, com base em processos sócio-históricos e de distintas temporalidades que culminaram na cristalização de padrões espaciais, desde a concepção da rede até a sua atual organização, vinculada à reestruturação produtiva na região. Posteriormente, definem-se os papéis dos núcleos do Oeste baiano, cujo padrão de rede urbana está associado a uma lógica espacial de simultânea concentração e dispersão urbano-regional, ligadas a uma distinta divisão territorial do trabalho. Essas definições irão presidir as relações complementares e competitivas entre os centros, sobretudo em Barreiras e em Luís Eduardo Magalhães (doravante LEM), onde há uma sinergia correlata à hierarquia da rede urbana regional.

Formação de rede urbana no Oeste baiano

Na região do Oeste baiano, a rede urbana surgiu ao final do século XIX, cujo padrão simples evidenciava uma organização de nucleações elementares posicionadas ao longo do percurso dos tributários da margem esquerda do Rio São Francisco (Santos Filho, 1989; Santos, 2019; 2024). Entretanto, a gênese dessas nucleações está intrinsecamente ligada à ocupação territorial do período colonial brasileiro sob a influência e o controle da coroa portuguesa, diante dos ataques da população originária pertencente ao local naquela época (Almeida, 2005; Rocha, 2004).

A partir do século XVII, emergiram as primeiras ocupações: a pioneira São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande do Sul (atual Barra), na década de 1670, situada na confluência entre os rios São Francisco e Grande – principal afluente da margem esquerda; Santa Rita do Rio Preto (atual Santa Rita de Cássia), na margem esquerda do Rio Preto, tributário do Rio Grande, em década similar; e Campo Largo (atual Taguá, distrito de Cotegipe), na margem esquerda do Rio Grande, em 1692 (IBGE, 1958a, 1958b). Essas criações se direcionavam à produção de alimentos e à criação bovina que, por seu turno, propiciavam o vigor econômico regional com a exportação da produção, de um lado, e, de outro, a emergência e um tímido aquecimento comercial local – aqui se destaca Campo Largo, cuja produção de sal assegurava trocas comerciais com outras regiões da Bahia, Minas Gerais e Goiás (Almeida, 2005).

Enquanto isso, no século XVIII surgiram as nucleações de São José da Carinhanha (Carinhanha), Feira da Mata e Cocos, por volta de 1712; São Gonçalo (Serra Dourada), na década de 1740; Santana dos Brejos (Santana), em 1760; e Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas (Correntina), em 1792, as quais apresentavam práticas econômicas pautadas em atividades agropastoris (IBGE, 1958a, 1958b). Dentre elas se destacam Carinhanha – em virtude da situação geográfica próxima à confluência entre os rios São Francisco e Carinhanha – e Correntina, situada às margens do Rio das Éguas. Ambas as nucleações tinham origens atinentes à busca da prática mineradora, inclusive com a descoberta de depósitos de ouro no Rio das Éguas, o que impulsionou o fluxo migratório para a localidade (Santos, 2019; IBGE, 1958a, 1958b).

Outros núcleos surgiram ao longo do século XIX, tais como: Formosa (Formosa do Rio Preto), às margens do Rio Preto, na primeira década do século; Sant'Ana do Sacramento de Angical (Angical), em 1810; São João dos Gerais (Coribe), em 1815; São João das Barreiras (Barreiras), em 1825; Porto de Santa Maria da Vitória (Santa Maria da Vitória), em 1840; Avaí do Brejo (Cotegipe), na década de 1850; Brejo Velho (Brejolândia), em 1890; Santana (Catolândia), em 1892; e Brejo do Buriti (Buritirama), em 1894 (IBGE, 1958a, 1958b). Destes, convém ressaltar os núcleos de Santa Maria da Vitória, às margens do Rio Corrente, e de Barreiras, situado no último porto navegável do Rio Grande, devido às suas condições de núcleos portuários, o que favoreceu um relativo impul-

so das economias locais, sobretudo pelas relações de trocas comerciais entre Barreiras e o interior do país, mais precisamente o antigo Norte goiano (Santos, 2019; Almeida, 1993; 2005; IBGE, 1958a).

Basicamente, as economias dessas nucleações giravam em torno da produção de matérias-primas, como a criação de gado, o cultivo de cereais, a produção da cana-de-açúcar – o que inclui extrativismos, vegetais e de madeira, como ocorreu ao norte da região, nas proximidades com o sul do Piauí (Machado, 2002) –, a extração da borracha natural da mangabeira, em Barreiras (Almeida, 2005), e da borracha da maniçoba, em Barra, que também se dedicava à produção e ao beneficiamento de carnes e peixes devido à produção do sal-gema e do salitre (IBGE, 1958a).

Tais economias foram incrementadas com a inserção do transporte fluvial a vapor ainda ao final do século XIX, sobretudo nos trechos navegáveis – Barra, no Rio São Francisco, e Barreiras, no Rio Grande, principal afluente do Rio São Francisco da margem esquerda –, com a respectiva transformação em centro de abastecimento para o interior do país, em se tratando das mercadorias industriais advindas de Salvador. *A priori*, as mercadorias, tais como “tecidos, calçados, artigos de armarinho e perfumarias, remédios e drogas, além de gêneros alimentícios e demais artigos do comércio varejista”, percorriam pela Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (EFBSF), concluída em 1896, de Salvador até Juazeiro, e, *a posteriori*, por meio fluvial de Juazeiro a Barra (através do Rio São Francisco) e de Barra a Barreiras (através do Rio Grande) (IBGE, 1958a, p. 66; Santos, 2019).

No final do século XIX, apareceu no Oeste baiano uma rede urbana de padrão dendrítico, considerada por Corrêa (1989) como simples. Seus principais núcleos se organizavam em conformidade com a rede fluvial da região, mas com ligação ao centro primaz, excentricamente à hinterlândia, isto é, Salvador, estabelecida pela linha férrea desde Juazeiro (Santos, 2019). Cumpre salientar que eram os núcleos praticamente indiferenciados em suas gênese e práticas econômicas e em suas interações espaciais concernentes a uma sequência locacional e unidirecional em razão da rede fluvial. Ao mesmo tempo, o controle regional era exercido por Barra, tendo em vista sua importância econômica, religiosa, cultural e política; sua condição era a de sede da Comarca de São Francisco, criada em 1820. Nesse caso, a posição geográfica favorável condicionava Barra a desem-

penhar o papel de entreposto comercial entre o interior e outros estados (IBGE, 1958a; Santos, 2019).

Na primeira metade do século XX, houve um aumento significativo de núcleos emergentes – São Félix (São Félix do Coribe) em 1901; São Desidério em 1911; Jaborandi em 1928; Mansidão, em 1933; Riachão das Neves, em 1934; Bonfim (Baianópolis), em 1936; Piragiba (Muquém do São Francisco), em 1943; Buritizinho (Cristópolis), Canabrava (Wanderley) e Ibiagui (Canápolis), em 1953 –, com economias rudimentares estruturadas nas atividades agrícola e pecuária (IBGE, 2025c). Embora essas emergências representem uma elevação da contiguidade territorial, a rede urbana permaneceu simples “do ponto de vista da configuração territorial” (Santos, 2019, p. 50), devido à dispersão dos núcleos – cujas origens não se alinhavam à organização fluvial – e aos seus tamanhos, inclusive dos centros tradicionais e das sedes dos municípios. Estes últimos permaneceram indiferenciados, com tamanhos incipientes e com populações urbanas inferiores a 10 mil habitantes até a década de 1960 (com exceção de Barreiras, que contabilizava 10.174 habitantes), ao contrário dos números de populações rurais (Tabela 1), em um demonstrativo de dispersão regional:

Tabela 1 - População dos núcleos do Oeste baiano entre 1940 e 1960.

Núcleo	1940		1950		1960	
	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural
Angical	1.691	21.050	1.694	26.262	2.530	25.834
Barra	5.137	20.251	7.314	24.467	8.897	27.617
Barreiras	6.321	25.862	8.466	26.733	10.174	27.204
Carinhanha	3.157	16.828	3.838	19.678	3.931	17.551
Cocos	-	-	-	-	1.427	9.854
Coribe	-	-	-	-	739	12.070
Correntina	1.641	17.561	1.727	18.447	2.636	21.450
Cotegipe	2.396	12.358	3.168	17.022	4.363	18.977
Santa Maria da Vitória	2.503	19.319	3.174	24.833	3.957	16.758
Santa Rita de Cássia	2.903	13.822	3.370	16.620	4.307	19.473
Santana	3.910	19.958	4.535	23.296	6.915	24.195

Fonte: IBGE (1940, 1950, 1960).

No tocante às funções, constata-se uma relativa manutenção das atividades urbanas prestadas por Barra, em que se sobressaem hotelaria, saúde, cinema, correios, radiocomunicação, bancos e serviço aeroportuário até a década de 1950 (IBGE, 1958a). Concomitantemente, houve um incremento das funções de Barreiras com atividades ligadas ao melhoramento do transporte fluvial, à construção do cais do porto em 1914, ao fortalecimento da função comercial, devido à edificação do mercado municipal em 1922 e à produção de energia. A construção do canal do Rio de Ondas na década de 1920 concorreu para a implantação da usina hidrelétrica em 1928, para a produção industrial, com a instalação de um matadouro, de um frigorífico e de uma indústria têxtil na década de 1940. A inserção do transporte aeroportuário levou à inauguração do aeroporto internacional em 1941 (Haesbaert, 1995; Rocha, 2004; Pamplona, 2002). De acordo com Santos Filho (1989, p. 127), “Barra e Barreiras [...] são as únicas nucleações da região do Além-São Francisco a contar com uma agência do Banco do Brasil desde 1943 – situação que perdura pelo menos até 1956”.

As demais nucleações permaneciam indiferenciadas entre si, em termos de serviços urbanos elementares, cujas economias ainda eram predominantemente pautadas nas atividades da agropecuária e, em alguns casos, na indústria rudimentar (IBGE, 1958a, 1958b; Santos, 2019).

A posição geográfica dos núcleos foi praticamente inalterada até a primeira metade do século XX, por estarem ancorados na navegação fluvial, com exceção de Barra, Barreiras e Carinhanha, que apresentavam também conexões aeroportuárias com Salvador e com a capital federal da época, Rio de Janeiro (IBGE, 1958a; Santos, 2019). Na segunda metade do século, iniciou-se um processo de abertura de estradas, com a construção da rodovia federal BR-242 (no final da década de 1960) para conectar Salvador a Barreiras. Esse trecho foi concluído somente na década seguinte, com a chegada do 4º Batalhão de Engenharia de Construção a Barreiras em 1972 (Almeida, 1995). Ademais, um trecho da rodovia federal BR-349, desde BR-020, foi construído próximo à divisa com o antigo Norte goiano, com entroncamento em Santa Maria da Vitória, com a conexão à BR-242 por meio da rodovia estadual BA-172, e com a BR-135, cujo entroncamento se referia à BR-242 em Barreiras (Santos Filho, 1989).

Com a inserção do modelo de circulação rodoviário, em detrimento gradativo ao modal fluvial, de um lado, o núcleo de Barra perdeu a importância, no que diz respeito ao controle regional, e, de outro, Barreiras se tornou relevante devido à proeminência da condição de entreposto comercial anteriormente atribuída a Barra (Diniz, 1982). O reflexo das alterações dos elementos da rede urbana foi ligeiramente constatado no estudo do IBGE acerca da divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas de 1972. Esse estudo demonstrou, em nível regional, uma sobreposição do nível hierárquico de Barreiras – com a respectiva classificação de centro sub-regional A, maior hierarquia regional – aos demais núcleos, inclusive Barra, classificada como centro local A, nível de segunda ordem (IBGE, 1972).

Ainda de acordo com esse estudo do IBGE, a rede de centros subordinados a Barreiras era formada pelos núcleos da região do Oeste baiano (Riachão das Neves, Angical, Cotegipe, Cristópolis, Baianópolis, Brejolândia, Tabocas do Brejo Velho, Catolândia e São Desidério) e pelos centros situados no Norte goiano da época (Aurora do Norte, Taguatinga, Ponte Alta do Bom Jesus e Dianópolis). Dianópolis era qualificada como centro local B e conduzia, ainda na mesma rede de influência, os subordinados Almas e Conceição. Enquanto isso, os dependentes de Barra eram formados pelos centros subordinados baianos: Formosa do Rio Preto, Santa Rita de Cássia, Morpará, Ibotirama, Brotas de Macaúbas e Ipuiara; na porção sul da região, Santa Maria da Vitória e Carinhanha eram classificados a centros locais B, sendo o primeiro subordinador de Correntina e Coribe e, respectivamente, o segundo subordinador de Cocos e Malhada (IBGE, 1972).

O estudo subsequente, *Regiões de Influência das Cidades* (Regic) – uma atualização da pesquisa de 1972 –, reafirmou a perda de importância de Barra, que, embora qualificada ao mesmo nível hierárquico de Barreiras (centro de zona), teve uma substancial redução da rede de subordinados, ficando restrita a Santa Rita de Cássia e Morpará. Entretanto, a rede de influência de Barreiras se manteve superior, com a abrangência dos subordinados: Formosa do Rio Preto, Riachão das Neves, Santa Rita de Cássia, Angical, Cotegipe, Baianópolis, Brejolândia, Tabocas do Brejo Velho, Catolândia, São Desidério e Santana (também qualificado centro de zona), que, por sua vez, subordinava Serra Dourada (IBGE, 1987).

Nessa conjuntura, Barra perdia “o controle de parte do Oeste baiano, tomado por Barreiras [...] e de parte das margens do São Francisco” (Diniz, 1982, p. 160-161). Na porção sul, Santa Maria da Vitória e Carinhanha, também classificados como centros de zona, encabeçavam arranjos: o primeiro subordinava Canápolis, Correntina, Coribe e Cocos, e o segundo, Malhada (IBGE, 1987).

Quanto às interações externas à região, ficou claro que: (1) Barra permanecia vinculada à rede urbana de Salvador em ambos os estudos; (2) Barreiras estava vinculada às redes urbanas de Goiânia e Brasília, na primeira pesquisa, e, *a posteriori*, à rede urbana de Salvador no segundo estudo; (3) Santa Maria da Vitória esteve ligada às redes de Belo Horizonte e Salvador nos dois estudos; (4) Carinhanha se vinculava a Belo Horizonte no primeiro e a Salvador no último; (5) Santana, a princípio, se vinculou às redes de Goiânia e Salvador e, depois, somente à rede de Salvador (IBGE, 1972, 1987).

Quanto ao tamanho dos núcleos, no intervalo entre 1970 e 1980, a Tabela 2 apresenta um substancial incremento populacional urbano de Barreiras, que ultrapassou a própria população rural em 1980, com 72,5% ante a 27,5%. Todavia, há um crescimento significativo de habitantes urbanos nos demais núcleos e no mesmo período: Santa Rita de Cássia (50,2%), Correntina (50,5%), Cocos (62,2%), Canápolis (62,3%), Carinhanha (62,5%), Tabocas do Brejo Velho (66%), Serra Dourada (66,6%), Riachão das Neves (94,4%), Coribe (100,4%), Santa Maria da Vitória (123%), Formosa do Rio Preto (178,4%), Barreiras (208%) e Cristópolis (220,5%).

Em que pesem as funções urbanas, sobretudo a de Barreiras, em virtude da instauração da rede rodoviária na década de 1970, a economia urbana foi não só incrementada pela expansão do terciário, com atividades de suporte ao transporte rodoviário, tais como “pousadas, restaurantes, postos de gasolina, oficinas” (Santos Filho, 1989, p. 92), mas também pela inserção de atividades relacionadas às demandas agrícolas nos anos 1980, como os serviços de insumos e implementos, somados a escritórios de contabilidade, consultorias e demais de suportes técnicos e administrativos (Santos, 2019). Ainda de acordo com Santos Filho (1989, p. 140), o desenvolvimento desse terciário especializado em agricultura aconteceu em Barreiras, concomitantemente a um aproveitamento das “redefinições

da rede urbana dos cerrados ocorridas já na década de [19]70”, com ênfase na infraestrutura dos transportes – naquela época, a concentração de tais serviços induziu a outros tipos de atividades urbanas.

Tabela 2 - População dos núcleos do Oeste baiano entre 1970 e 1980

Núcleo	1970		1980	
	Urbana	Rural	Urbana	Rural
Angical	1.698	9.612	1.773	10.092
Baianópolis	891	7.807	1.250	8.356
Barra	10.879	35.451	13.497	38.066
Barreiras	9.760	11.104	30.055	11.399
Brejolândia	693	7.434	871	8.202
Canápolis	977	7.221	1.586	7.853
Carinhanha	3.121	16.269	5.074	17.201
Catolândia	365	1.575	366	2.804
Cocos	2.174	11.065	3.528	12.202
Coribe	1.183	17.392	2.371	16.478
Correntina	2.942	27.423	4.429	30.354
Cotegipe	4.353	15.732	6.432	16.124
Cristópolis	536	7.070	1.718	8.254
Formosa do Rio Preto	1.304	7.675	3.630	8.253
Riachão das Neves	3.060	11.633	5.950	12.342
Santa Maria da Vitória	7.740	23.476	17.262	21.497
S. Rita de Cássia	4.216	16.411	6.332	20.030
Santana	6.186	12.932	8.986	12.912
São Desidério	2.152	10.638	3.143	11.783
Serra Dourada	1.260	13.625	2.099	14.542
Tabocas do Brejo Velho	1.094	6.923	1.817	8.852

Fonte: IBGE (1970, 1980).

De fato, na década de 1980, constituiu-se uma rede urbana de centros que desempenhava funções de distribuição e varejo, principalmente em Barreiras, correlacionada às demandas da produção e distribuição agrícolas. Esse tipo de rede, identificado como “localidades centrais”, se filia à teoria de mesmo codinome, que trata da “organização espacial da distribuição de bens e serviços, portanto, de um aspecto da produção e de sua projeção espacial, sendo assim uma faceta da totalidade social” (Corrêa, 2011, p. 17). Segundo Santos Filho (1989, p. 57), “a estrutura e

as transformações por que passa a rede urbana local são determinadas pela penetração da agricultura capitalista no campo”; logo se reconhece que a ruptura do padrão espacial de rede urbana não está relacionada a alterações de seus elementos ou variadas recombinações, mas resulta de processos econômicos que culminaram na apropriação das formas preestabelecidas (e na criação de outras) com a plena inserção do modo de reprodução capitalista no Oeste baiano.

Reestruturação de rede urbana em correlação ao modo de produção no Oeste baiano

A rede rodoviária permitiu o contato com grandes centros de produção e consumo, além da valorização da terra, com incentivos governamentais para ocupação por meio das iniciativas federais de crédito – como o Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento Agrícola dos Cerrados (Prodecer) –, junto à instituição de projetos de colonização e irrigação conduzidos pela Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (Codevasf) na década de 1970, no intervalo entre Barreiras e São Desidério. Prioritariamente, o conglomerado de capital estatal se configurou como base estrutural para a inserção econômica do capital da agricultura moderna na região. Caracterizava-se pela expansão da produção de grãos, em especial o da soja, sendo conduzido, de modo preliminar, por produtores rurais sulistas, que praticavam técnicas modernas de produção advindas da Região Sul do país e, secundariamente, por empresários de médio e grande porte – organizados em cooperativas agrícolas – e por empresas agropecuárias e agroindustriais, com a adoção de uma produção que subordinava o campo às lógicas industriais e financeiras (Santos Filho, 1989).

Ainda segundo Santos Filho (1989), o capital se inseriu na região do Oeste baiano por meio das atividades agrícolas, e não das urbanas, porém os centros urbanos se tornaram ambientes propícios à reprodução das atividades do campo. Cabe observar que essas atividades logo fizeram parte de tal reprodução no exercício de um duplo papel: (1) o de base de apoio ao processo produtivo; e (2) o de absorção do excedente humano derivado de um fluxo migratório não absorvido pelo capital. Em Barreiras, eclodem, além de empresas e serviços para o ramo agropecuário, “supermer-

cados, lojas de eletrodomésticos, clínicas médicas, escolas, empresas de construção civil residencial”, restaurantes, lanchonetes, hotéis, entre outros dos cerca de 500 estabelecimentos comerciais contabilizados (Santos Filho, 1989, p. 30).

Na associação entre os capitais estatal (sobretudo em virtude da construção da malha rodoviária) e da agricultura moderna emergem embriões de agrupamentos humanos às margens das rodovias BR-020 e BR-242, com destaque para Mimoso do Oeste. A origem dessa cidade está atrelada a uma iniciativa empresarial na implantação de um ponto de pouso para caminhoneiros em 1974 e, na sequência, de um posto de combustíveis no entroncamento entre as rodovias mencionadas em 1982 (Brandão, 2012; Santos, 2019). Desse modo, o mercado de aquisição de terras foi fomentado pela abertura de um loteamento urbano nas imediações da localidade, com doação de parte das áreas à Cooperativa Agrícola de Cotia. Esse fato impulsionou a instalação de um “complexo de serviços técnicos, armazenamento e beneficiamento”, ao incluir a construção de casas para funcionários, por parte da empresa, junto a um conjunto de “bases físicas de apoio” por intermédio de outras organizações também instaladas nesse município (Santos Filho, 1989, p. 189).

Na década de 1980, ali havia entrepostos de insumos de empresas; oficinas mecânicas e de assistência técnica, mas com peças e serviços prestados por empresas de Barreiras; duas organizações de pequeno porte para a comercialização de produtos básicos; estabelecimento de metalurgia; fábricas de tijolos; seção da justiça eleitoral; posto de atendimento médico, escola e posto policial, mantidos pela Associação dos Moradores de Mimoso do Oeste (Ammo). Não havia ainda serviços bancários; o atendimento era feito pelas agências de Barreiras (Santos Filho, 1989).

As relações de Mimoso do Oeste eram estabelecidas por importações de “produtos alimentares (exceto hortaliças), bens de consumo industrializados e insumos agrícolas”, que vinham de “Goiânia, Brasília, São Paulo e Uberlândia”. As exportações de grãos, em especial “soja, milho e arroz”, eram feitas para a Região Sul e para o estado do Maranhão (Santos Filho, 1989, p. 194). As linhas de transporte interestaduais se restringiam a Brasília, com maior frequência, e a Barreiras e Dianópolis (no então Norte goiano), com uma constância menor. Segundo Motta (2025), em 1991, Mimoso do Oeste contabilizava 2.385 habitantes, como ratifica a Tabela 3:

Tabela 3 - População total dos municípios do Oeste baiano entre 1991 e 2022

Núcleo	1991	2000	2010	2022
Barreiras	90.255*	113.092*	137.428	159.734
Luís Eduardo Magalhães	2.385**	18.757	60.179	107.909
Barra	39.806	44.203	49.342	51.092
Santa Maria da Vitória	41.528	41.261	40.316	38.604
Serra do Ramalho	33.164	32.600	31.646	34.222
São Desidério	18.977	19.006	27.692	32.828
Correntina	28.005	30.583	31.259	32.457
Carinhanha	25.565	27.272	28.378	28.869
Santa Rita de Cássia	23.240	24.026	26.261	27.390
Formosa do Rio Preto	15.418	18.288	22.534	25.899
Santana	24.669	24.139	24.747	24.755
Riachão das Neves	20.282	21.917	21.941	21.642
Buritirama	12.539	17.797	19.589	19.589
Cocos	15.983	17.611	18.182	19.151
Serra Dourada	17.473	18.015	18.112	17.066
São Félix do Coribe	11.916	11.758	13.042	15.194
Cristópolis	12.651	12.662	13.280	13.993
Coribe	14.167	15.148	14.301	13.990
Mansidão	10.290	11.046	12.594	13.919
Angical	16.052	14.701	14.073	13.732
Baianópolis	13.823	12.179	13.863	13.614
Sítio do Mato	8.699	11.752	12.051	13.408
Cotegipe	12.480	13.374	13.638	13.063
Wanderley	13.637	13.649	12.485	12.968
Tabocas do Brejo Velho	11.281	12.619	11.428	11.979
Muquém do São Francisco	8.257	9.052	10.272	10.443
Canápolis	9.475	9.743	9.382	10.225
Jaborandi	11.692	10.288	8.976	9.275
Brejolândia	11.268	8.762	11.127	9.108
Feira da Mata	6.343	6.235	6.179	5.631
Catolândia	3.274	3.092	2.609	3.434

* Com subtração do quantitativo de LEM (antigo Mimoso do Oeste) no mesmo ano.

** População de Mimoso do Oeste, segundo Motta (2025).

Fonte: IBGE (1991, 2000b, 2010, 2023); Motta (2025).

A proeminência de Barreiras era demonstrada no *Regic* de 1993 pela conexão direta com as redes urbanas de Salvador (metrópole) e de Brasília (submetrópole), além da posição na rede como centro sub-regional – maior nível hierárquico na região – e da sua zona de influência ampliada. Subordinavam-se a Barreiras núcleos situados a leste, como Ibotirama (centro de zona) e seus respectivos subordinados (Muquém do São Francisco, Morpará, Ipupiara, Brotas de Macaúbas e Oliveira dos Brejinhos), Taguatinga – no então recém-criado Tocantins – e demais situados no Oeste baiano (Formosa do Rio Preto, Santa Rita de Cássia, Mansidão, Buritirama, Barra, Angical, Cotegipe, Wanderley, Cristópolis, Baianópolis, Serra Dourada, Catolândia e São Desidério). Na porção sul da região, constituía-se uma rede de núcleos encabeçada por Santa Maria da Vitória, classificada como centro de zona, cujos centros subordinados eram: Brejolândia, Tabocas do Brejo Velho, Santana, Canápolis, Correntina, São Félix do Coribe, Jaborandi, Coribe e Cocos. Por seu turno, Sítio do Mato e Serra do Ramalho subordinavam-se a Bom Jesus da Lapa (tendência a centro sub-regional). Feira da Mata e Carinhanha se subordinavam a Guanambi (centro sub-regional) (IBGE, 2000a).

Na época, por se tratar de um aglomerado pertencente à comarca de Barreiras, Mimoso do Oeste não figurou no referido estudo, pois seria reconhecido como distrito apenas em 1997, com a mudança de nomenclatura para LEM em 1998, e desmembrado do território de Barreiras em 2000. Essa separação foi articulada pelas forças políticas locais, em especial pelas elites agroindustriais instaladas no então distrito, bem como pelas forças políticas estaduais (Santos, 2019). No ano de emancipação, LEM contabilizava 18.757 habitantes com a parcela cedida de Barreiras, conforme o levantamento demográfico do IBGE (Tabela 3) que, por conseguinte, apresentou 113.092 residentes (IBGE, 2000b).

No *Regic* de 2007, Barreiras foi classificada como capital regional C, sendo subordinadora de Barra, Ibotirama e Serra Dourada (centros de zona B) e dos núcleos de menor hierarquia classificados como centros locais (LEM, Formosa do Rio Preto, Riachão das Neves, Santa Rita de Cássia, Mansidão, Buritirama, Angical, Cotegipe, Wanderley, Morpará, Ipupiara, Brotas de Macaúbas, Muquém do São Francisco, Cristópolis, Baianópolis, Brejolândia, Tabocas do Brejo Velho, Catolândia e São Desidério). Ao sul da região, Santa Maria da Vitória, classificada a centro de zona A, liderava

um arranjo formado pelos subordinados: Santana (centro de zona B) e os centros locais Canápolis, São Félix do Coribe, Jaborandi, Coribe e Cocos. Feira da Mata e Carinhanha ligavam-se ao núcleo de Guanambi (centro sub-regional A). Sítio do Mato e Serra do Ramalho se conectavam a Bom Jesus da Lapa (centro sub-regional B) (IBGE, 2008).

Por seu turno, no *Regic* de 2018 (Figura 1), Barreiras foi mantida na condição de capital regional C. Ao influenciar LEM, que, dessa vez, foi elevada à categoria de centro sub-regional B e estendeu a atuação a Taguatinga (centro local no Tocantins) e a Ibotirama (centro de zona B). Esse fato impactou os centros locais de Morpará, Oliveira dos Brejinhos e Muquém do São Francisco, bem como Santana (centro de zona B), com intervenções em Canápolis (centro local) e nos demais centros locais (Angical, Baianópolis, Barra, Brejolândia, Buritirama, Catolândia, Cotegipe, Cristópolis, Formosa do Rio Preto, Mansidão, Riachão das Neves, Santa Rita de Cássia, São Desidério, Serra Dourada, Tabocas do Brejo Velho e Wanderley). Na parte ao sul da região, Santa Maria da Vitória, classificado a centro de zona A, comandava os demais núcleos: São Félix do Coribe (também centro de zona A), Canápolis, Cocos, Coribe, Correntina e Jaborandi (centros locais) (IBGE, 2020). Nos três últimos *Regic* (IBGE, 1993, 2007 e 2018), a rede de Barreiras permaneceu conectada às redes das metrópoles Salvador e Brasília, enquanto a rede de Santa Maria da Vitória ficou integrada à rede de Salvador, nos dois primeiros, e à rede de Brasília no último (IBGE, 2000b, 2008, 2020).

Constitui-se no Oeste baiano uma rede urbana de localidades centrais com múltiplos circuitos em estágio de formação, cujos núcleos se diferenciam de acordo com a hierarquia e as especializações produtivas. Corrêa (2018, p. 57), porém, assegura que os “centros de mesma hierarquia podem apresentar especializações produtivas distintas, do mesmo modo que centros com a mesma especialização produtiva podem situar-se em níveis distintos da hierarquia urbana”. No tocante aos segmentos desse arranjo de rede, sobressai-se a combinação de distintas complexidades genéticas na coexistência de núcleos criados em processos distintos como os de ocupação. Esses processos se desencadearam em um longo período, bem como nos de expansão da fronteira ou da modernização recente de áreas ocupadas, mas de relevância nas correlações às necessidades do modo de produção (Corrêa, 1999).

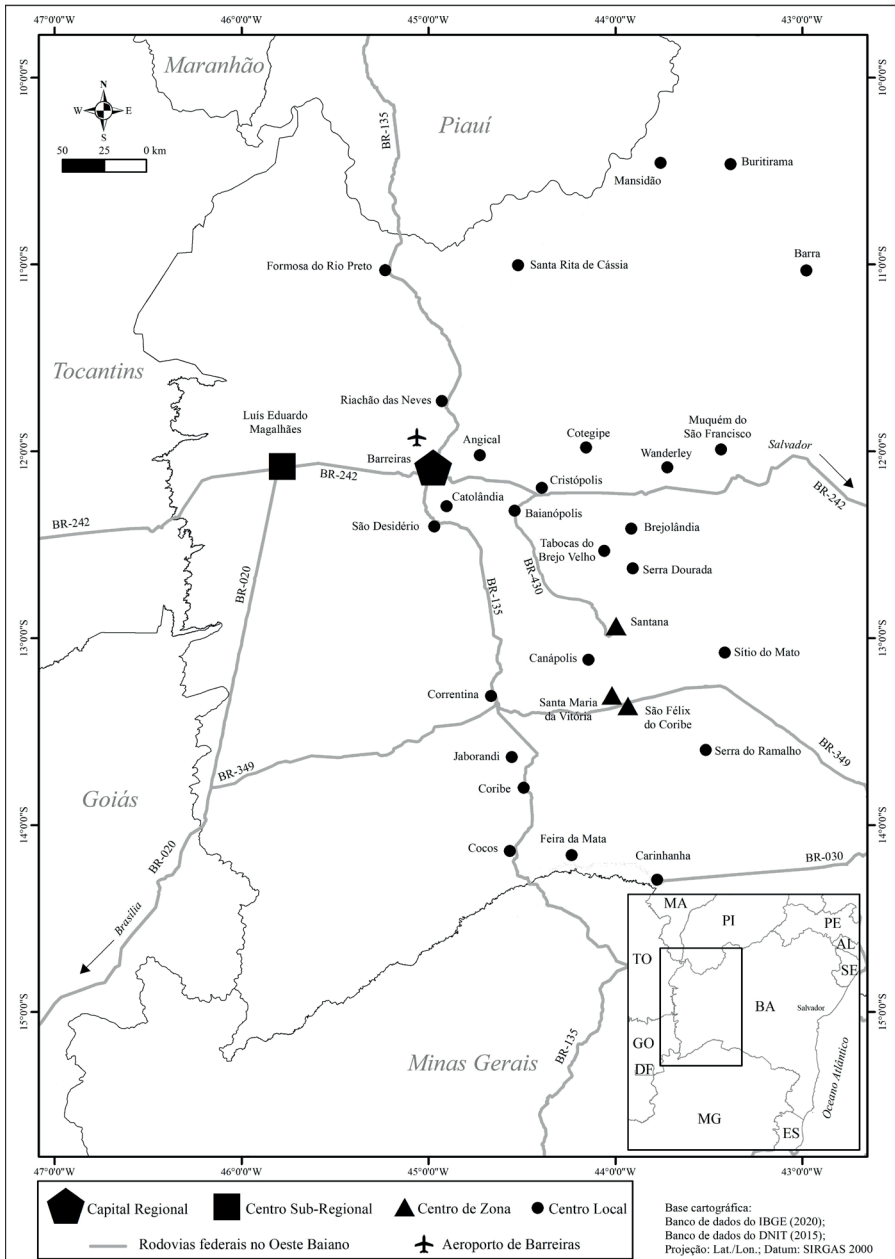


Figura 1 - Padrão de rede urbana no Oeste baiano em 2022. Fonte: IBGE (2020), com adaptações feitas pelo autor.

Barreiras e LEM se destacam na rede em razão dos tamanhos únicos em uma localidade com população superior a 100 mil habitantes (IBGE, 2023) e da manutenção das posições geográficas diante da circulação de capitais, o que desencadeia uma notável divisão territorial do trabalho condicionante a crescentes complexificações funcionais de ambos e à consequente distinção de seus papéis, respectivamente. Considera-se que o primeiro é qualificado como centro de gestão regional, e o segundo como centro de produção. No entanto, há uma integração baixa ou desigual via rede urbana liderada por Barreiras, devido à dispersão espacial dos demais núcleos relativamente (ou pouco) conectados entre si. Tal situação resulta de um “processo de desenvolvimento capitalista que, longe de gerar uma tendência à homogeneização social e da organização espacial, acentua as diferenças entre os diversos segmentos da rede urbana” (Corrêa, 2011, p. 104).

Segundo Bessa (2013, p. 86), a diferenciação entre os centros de rede urbana “está inexoravelmente relacionada com os processos de mudança social e suas espaço- temporalidades distintas”; neles “está a base para explicação das diferenças entre os centros urbanos e para a diversidade de suas redes”. Nesse sentido, torna-se admissível atribuir o arranjo espacial da rede urbana no Oeste baiano ao resultado de processos sociais, econômicos e políticos. Suas bases físicas culminaram em (des)continuidades regionais e à consequente diferenciação espacial entre os segmentos da rede incluídos no eixo da dialética complementaridade-competitividade, sobretudo entre os principais centros (Barreiras e LEM). A partir do que foi exposto, justificam-se as diferenciações espaciais com a inclusão dos elementos atinentes à rede e às suas proeminências na hierarquia urbana por meio da concentração socioespacial.

Santos e Castilho (2024), ao discutirem acerca da relação da complementaridade-competitividade entre os centros urbanos – para compreender as particularidades de determinada rede urbana regional, no que tange às diferenciações espaciais entre os segmentos e ao papel das redes nas relações de produção –, ponderam que não se trata de relação antagônica, mas sinérgica. Segundo esses autores, os imperativos políticos e econômicos – que conduzem a referida esfera relacional – condicionam aos centros urbanos atributos atrativos para a reprodução de agentes, que, por sua vez, aprofundam “as especializações produtivas e, consequente-

mente, as desigualdades socioespaciais no âmbito da divisão territorial do trabalho” (Santos; Castilho, 2024, p. 356).

Sinergias entre complementaridade e competitividade no Oeste baiano

A complementaridade “está associada à manutenção de trocas desiguais e hierárquicas estabelecidas entre centros urbanos e seus respectivos agentes produtores imbricados também à rede urbana” (Santos; Castilho, 2024, p. 361). Nesta, Corrêa (2018, p. 306) explica que os centros urbanos se complexificam, em termos de funções e fluxos, e se diferenciam em especializações funcionais, “geradoras de relações de complementaridade entre cidades”. Enquanto Meijers (2005) pontua a partilha das relações verticais pelas horizontais, Santos e Castilho (2024, p. 36) ponderam: “a relação sinérgica de complementaridade, conduzida pelo mercado, não incorre a relações mais horizontais ou colaborativas justamente porque são criadas e conduzidas por agentes corporativos”.

Por sua vez, a competitividade está associada “ao modo como cada centro urbano e seus respectivos agentes produtores se ascendem nessa mesma rede urbana, seja regional ou nacional, no intuito de se agregarem, de maneira progressiva, à cadeia global de cidades” (Santos; Castilho, 2024, p. 361). Segundo Meijers (2006), a competitividade é comumente praticada entre os núcleos de uma mesma região urbana policêntrica – ou, em outras palavras, de uma rede urbana regional – e induz à duplicação de representações (i)materiais (bens e serviços especializados e ideários), o que reforça a distinção entre os centros e a desigualdade em si.

No Oeste baiano, as disparidades da rede urbana e a distinção funcional entre os centros, sejam eles principais ou não, podem ser observadas no levantamento do Cadastro Central de Empresas (Cempre), que demonstrou uma concentração de 55% das mais de 25 mil empresas situadas nos 31 municípios da região, por parte dos centros analisados (Barreiras e LEM) em 2022. O maior quantitativo foi de 7.007 unidades (28%) em LEM, seguido pelo segundo, com 6.946 (27%) em Barreiras, enquanto Santa Maria da Vitória contabilizava 1.158 unidades (5%); os demais continham valores abaixo de mil unidades (IBGE, 2025a).

A respeito dos ramos das empresas, LEM se sobressaiu nos seguintes quesitos: agricultura, pecuária, produção floresta, pesca e aquicultura;

indústrias de transformação; água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação; construção; transporte, armazenagem e correio; atividades imobiliárias e administrativas; e serviços complementares. Por sua vez, Barreiras se destacou nos seguintes ramos: indústrias extrativas; eletricidade e gás; comércio (e reparação de veículos automotores e motocicletas); alojamento e alimentação; informação e comunicação; atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados; atividades profissionais, científicas e técnicas; administração pública; educação; saúde humana e serviços sociais; artes, cultura, esporte e recreação; e outras atividades de serviços (Tabela 4).

Tabela 4 - Número de empresas em Barreiras e em LEM, de acordo com a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), em 2022

Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE)	Barreiras	Luís Eduardo Magalhães
Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	155	297
Indústrias extrativas	12	8
Indústrias de transformação	385	603
Eletricidade e gás	12	1
Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	12	26
Construção	356	402
Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	2738	2622
Transporte, armazenagem e correio	288	634
Alojamento e alimentação	333	293
Informação e comunicação	111	83
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	120	114
Atividades imobiliárias	123	141
Atividades profissionais, científicas e técnicas	512	490
Atividades administrativas e serviços complementares	470	489
Administração pública, defesa e seguridade social	21	11
Educação	224	171
Saúde humana e serviços sociais	527	255
Artes, cultura, esporte e recreação	106	71
Outras atividades de serviços	441	296
TOTAL	6.946	7.007

Fonte: IBGE (2025a).

Nesse cenário, sobressaem-se as paridades relativas entre Barreiras e LEM, sobretudo nas atividades administrativas complementares e financeiras, de seguros e serviços relacionados, juntamente com uma concentração do terciário em ambos, apesar das particularidades. Barreiras mostra proeminência nas atividades de administração pública; LEM apresenta um quantitativo superior de empresas comerciais, com maior concentração de organizações atacadistas – em comparação com Barreiras (625 a 406) – e de empresas do ramo de venda e reparo de veículos (554 a 469). Barreiras mostra-se superior no quesito de comércio varejista (1.863 a 1.443) (IBGE, 2025a).

Dentre as maiores corporações de receita líquida em 2024, conforme o levantamento realizado pela revista *Valor Econômico* em 2025, há em Barreiras e LEM unidades ou franquias de Magazine Luíza, Farmácias Pague Menos e Ri Happy (comércio varejista), Volkswagen e Volvo do Brasil (veículos e peças), Cargill (agronegócio), Localiza (transporte e logística), Embasa (água, saneamento e serviços ambientais), Lupo (indústria da moda) e Correios (serviços especializados). LEM possui ainda uma unidade da Bunge (agronegócio). Em Barreiras se encontram as unidades das seguintes empresas: Atacadão (do Grupo Carrefour), Assaí, Grupo Casas Bahia e Havan (comércio varejista), Claro, Tim e Oi (Tecnologia da Informação (TI) e telecomunicações), Honda e Renault (veículos e peças), Azul e Jadlog (transportes e logística) e C&A (indústria da moda).

No tocante à presença do Estado no serviço público, além de agências e unidades de secretarias da administração pública, há serviços de educação superior e saúde. A Universidade Federal do Oeste da Bahia (Ufob) tem sede em Barreiras,³⁵ bem como campus da Universidade Estadual da Bahia (Uneb) e do Instituto Federal da Bahia (IFBA). O Hospital Geral do Oeste oferece serviços de atendimento de alta complexidade, diagnose e terapia, ambulatório de especialidades, bem como atendimento de abrangência regional, o que inclui limítrofes nos estados do Tocantins e Piauí (Ufob, 2025; Uneb, 2025; IFBA, 2025; Governo do Estado da Bahia, 2025).

Não obstante o alinhamento dos imperativos de mercado, o Estado cria condições para o modo de reprodução capitalista, sobretudo com a inserção da base estrutural para a conseguinte inserção do capital, como

35. A Ufob tem *campi* espalhados em LEM, Barra, Bom Jesus da Lapa e Santa Maria da Vitória.

vem ocorrendo no Oeste baiano desde a década de 1970, com a instalação da malha rodoviária, acompanhada pelos projetos de colonização e de subsídios de crédito agrícola, já mencionados. O Aeroporto Regional Dom Ricardo Weberberger, em Barreiras, está sujeito a um projeto de reforma e ampliação via concessão do governo estadual. A construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), por concessão do governo federal, deve ligar Ilhéus, no sul da Bahia, a Figueirópolis, no Tocantins, além da Ferrovia Norte Sul. Sobre essa conexão, preveem-se os trechos: Ilhéus (BA) – Caetité (BA) (construído); Caetité (BA) – Barreiras (BA); e Barreiras (BA) – Figueirópolis (TO) (Governo do Estado da Bahia, 2024; Infra S/A, 2025).

O papel do Estado se estende ainda à institucionalização correlata ao planejamento econômico e regional, a exemplo da criação do Plano de Desenvolvimento Agropecuário e Agroindustrial do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia (Matopiba) em 2023, cujo objetivo é coordenar programas, projetos e ações relativas às atividades econômicas agrícolas, pecuárias e agroindustriais nas áreas de Cerrado limítrofes entre os referidos estados (Brasil, 2023a). Dentre os produtores de grãos dessa região, mais precisamente na Bahia, destacam-se Barreiras, Correntina, Formosa do Rio Preto, Jaborandi, LEM, Riachão das Neves e São Desidério (Brasil, 2023b)³⁶ – que apresentaram os maiores Produtos Internos Brutos (PIBs) do Oeste baiano em 2021, conforme a Tabela 5.

No levantamento mais recente do IBGE, feito em 2021, entre os maiores PIBs da região estão, em primeiro, LEM, com R\$ 8,820 bilhões e, em segundo, Barreiras, com R\$ 7,006 bilhões, ambos com ampla participação do setor de comércio e serviços (com exceção dos serviços públicos), com 43,4% e 38,5%, respectivamente. Na sequência figuram São Desidério (R\$ 5,845 bilhões), Formosa do Rio Preto (R\$ 4,608 bilhões), Correntina (R\$ 3,280 bilhões), Riachão das Neves (R\$ 1,539 bilhão) e Jaborandi (R\$ 1,344 bilhão). Estes últimos, no entanto, se sustentaram no pilar da agropecuária, tributária em 71,6%, 73,7%, 58,6%, 67,2% e 74,9% dos respectivos PIBs. Os demais contabilizaram valores inferiores a R\$ 1 bilhão, com influência predominante do comércio para Santa Maria da

36 Em 2024, as produções de grãos de soja exportadas, em peso e em valores comerciais, foram registradas em Luís Eduardo Magalhães (2.647.199,154t; US\$ 1.158.826.875,00), Barreiras (1.127.351,157t; US\$ 492.764.460,00), Formosa do Rio Preto (656.900,424t; US\$ 293.494.347,00), Correntina (428.972,454t; US\$ 192.824.553,00), São Desidério (351.685,824t; US\$ 158.583.557,00) e Riachão das Neves (262.763,961t; US\$ 121.569.729,00) (Brasil, 2025).

Vitória, da agropecuária para Cocos e do serviço público para os menores PIBs (IBGE, 2025b).

Tabela 5 - Composição do Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios do Oeste baiano em 2021 (R\$ 1.000,00)

Município	Agropecuária	Indústria	Comércio e serviço	Serviço público	Impostos	PIB
Luis E. Magalhães	1.476.999	1.518.975	3.830.737	416.131	1.577.806	8.820.648
Barreiras	2.001.022	949.590	2.696.644	649.630	709.235	7.006.121
São Desidério	4.191.028	353.530	888.740	191.193	220.941	5.845.432
F. do Rio Preto	3.398.632	145.698	762.275	134.461	167.310	4.608.377
Correntina	1.923.038	190.683	745.903	194.016	226.438	3.280.079
Riachão das Neves	1.035.030	71.894	261.164	101.849	69.666	1.539.603
Jaborandi	1.005.405	76.422	166.768	43.226	52.377	1.344.197
S. Maria da Vitória	66.504	36.557	250.579	187.886	59.031	600.557
Cocos	311.827	37.123	96.178	79.423	35.320	559.871
Barra	47.664	15.815	138.812	208.587	19.772	430.649
Serra do Ramalho	113.758	30.740	106.852	139.353	20.820	411.522
Santana	91.207	23.821	100.997	106.062	21.946	344.033
Carinhanha	64.417	10.751	86.483	111.798	15.113	288.562
S. Rita de Cássia	66.777	9.726	88.767	106.997	13.812	286.079
T. do Brejo Velho	24.472	152.201	31.640	50.934	9.071	268.317
Baianópolis	134.628	9.484	52.305	60.147	7.259	263.823
São Félix do Coribe	72.040	12.458	71.456	63.129	19.328	238.411
Muquém do São Francisco	52.696	40.417	47.399	51.474	18.304	210.290
Serra Dourada	56.761	13.736	53.086	66.627	9.861	200.071
Angical	62.431	8.034	48.406	65.174	6.403	190.448
Cotegipe	61.113	7.464	33.860	62.922	5.994	171.353
Coribe	57.131	6.565	43.287	52.198	9.915	169.096
Wanderley	57.555	6.277	43.124	53.764	7.037	167.757
Cristópolis	27.208	6.150	51.699	60.982	11.804	157.843
Buritirama	20.110	4.743	38.437	84.681	7.018	154.989
Brejolândia	50.410	3.665	26.528	40.535	5.123	126.261
Sítio do Mato	39.224	7.009	23.114	45.129	5.517	119.993
Mansidão	13.189	3.956	20.729	52.207	3.606	93.688
Canápolis	15.403	4.710	19.850	41.883	3.115	84.960
Catolândia	8.855	3.392	38.274	18.572	11.808	80.901
Feira da Mata	17.005	1.890	15.589	25.796	2.806	63.085

Fonte: IBGE (2025b).

Existem fortes dependências dos núcleos do Oeste baiano na composição das receitas orçamentárias brutas, cuja maior parte dos valores resulta de transferências correntes oriundas de fontes governamentais externas (estadual e federal), como em LEM (62,41%), Correntina (77,07%), Santa Maria da Vitória (77,23%) e Barreiras (79,86%) em 2023. Nos demais núcleos, as taxas de transferências correntes, também no mesmo ano, ultrapassaram valores superiores a 80% e atingiram níveis extremos, como em Wanderley (95,26%), Buritirama (95,58%), Santana (95,66%), Brejolândia (95,66%), Cotegipe (95,71%), Canápolis (95,77%), Sítio do Mato (95,84%) e Mansidão (95,93%) (IBGE, 2025c; Luís Eduardo Magalhães, 2024).

Cabe salientar a coexistência de índices demonstrativos de expressivas desigualdades sociais e econômicas no Oeste baiano. Em 2010, apenas Barreiras e LEM registraram IDH altos (entre 0,700 e 0,799): o primeiro em 0,721, e o segundo, em 0,716. As demais localidades registraram níveis de IDH médio (entre 0,555 e 0,669), com exceção de Muquém do São Francisco, com 0,549 (entre 0 e 0,555 é considerado baixo). Nenhuma localidade registrou nível muito alto (0,800 a 1) (IBGE, 2025c).

Em relação às desigualdades socioeconômicas, no item “renda”, ainda de acordo com o último levantamento do IBGE, em 2010, as localidades do Oeste baiano tinham grande parte das populações em situação de alta vulnerabilidade econômica. Em 27 dos 31 municípios, mais de 50% dos residentes possuíam renda de até meio salário-mínimo, cujas situações de maiores desigualdades foram em Sítio do Mato (60,1%) e Buritirama (60,3%). Abaixo de 50% desse índice figuraram Santa Maria da Vitória (49,6%), São Felix do Coribe (44,4%), Barreiras (38,2%) e LEM (32,1%) (IBGE, 2025c).

Sobre o emprego, em 2022, as taxas baixas de população ocupada por localidade foram verificadas. O menor agravante foi de LEM (36,48%), Barreiras (27,25%), Jaborandi (21,24%) e Correntina (20,08%). Índices menores de 10% foram registrados em Tabocas do Brejo Velho (9,93%), Cotegipe (9,66%), Riachão das Neves (9,26%), Canápolis (9%), Serra Dourada (8,47%), Baianópolis (8,17%), Brejolândia (8,14%), Coribe (8,01%), Sítio do Mato (7,41%), Serra do Ramalho (7,35%), Barra (7,10%), Cristópolis (6,88%), Santa Rita de Cássia (6,83%), Buritirama (6,41%), Carinhanha (5,9%) e Mansidão (5,24%). No mesmo ano, a renda média

mensal dos trabalhadores formais no Oeste baiano foi de 1,9 salário, com valores ínfimos de 1,4 salário em Canápolis, São Félix do Coribe e Serra Dourada. Barreiras e LEM registraram uma média de 2,1 salário (IBGE, 2025c).

Vale considerar que a complementaridade, que inclui a desigualdade, origina-se da diferenciação entre os centros em termos funcionais. Sua irregularidade na distribuição de bens e serviços revela não só uma concentração espacial em Barreiras e, mais recentemente, em LEM, mas também uma baixa dispersão (e até mesmo ausência) de alguns serviços na maior parte do conjunto da rede. Ainda que desigualmente difusa entre os segmentos, a complementaridade reforça a dependência de articulação entre os centros e a hierarquia urbana, ao privilegiar posições de alguns em detrimento da maioria. A competitividade igualmente apresenta uma natureza unida à diferenciação entre os centros em termos funcionais, econômicos, políticos e culturais, por meio da multiplicação e da difusão de valores materiais e imateriais (ideias) nos principais segmentos da rede. A competitividade, concentrada e sintomática nos principais segmentos, evidencia a vulnerabilidade da hierarquia da rede urbana, mas esta não se indispõe em retroalimentar a complementaridade, pois reforça as desigualdades socioespaciais da rede urbana. Nas sinergias em Barreiras, LEM e entre ambos se encontra a força motriz da relativa instabilidade da hierarquia de rede urbana no Oeste baiano, no primeiro quarto do século XXI.

Pelo fato de a complementaridade e a competitividade serem conduzidas por imperativos de mercado, os agentes da rede urbana – sobretudo, as corporações econômicas produtivas e financeiras – agem localmente no cerne da concentração espacial, tanto nos basilares da complementaridade (por meio da difusão desigual dos seus bens e serviços) quanto nos princípios de competitividade, com a replicação de unidades pela expansão de atividades nos segmentos selecionados. Não obstante, outros agentes se integram a essas sinergias, como agentes imobiliários, comerciantes de médio porte (supermercados), elites políticas e empresariais, entre outros. Com discursos corretivos de distorções regionais, o Estado exerce um maior papel na escala regional, ao reforçar a seletividade espacial e reproduzir as lógicas desiguais e concentradas, sobretudo no âmbito da logística e da infraestrutura, ou seja, para manter a posição geográfica dos

centros diante da rede urbana. No tocante aos serviços da administração pública, estes basicamente seguem o paralelo da concentração-dispersão da complementaridade na rede.

A fragilidade da rede urbana no Oeste baiano se justifica pela baixa capacidade de manutenção e custeio dos serviços públicos gerenciados por prefeituras dos núcleos, cuja arrecadação orçamentária está relacionada a uma forte dependência de transferências tributárias correntes externas. Nesse prisma, a rede urbana ainda imprime o desequilíbrio socioespacial da região, demonstrado por meio de índices socioeconômicos subjacentes à relação entre produção e consumo. Esses índices evidenciam as disparidades no acesso à renda e ao emprego e na formação de um excedente de trabalho, que alinham a posição do sujeito ante o núcleo da cadeia de rede, por alocá-lo à margem da região e, conseqüentemente, da rede urbana. Não obstante, a fragilidade da rede é evidenciada no próprio topo da hierarquia, cuja vulnerabilidade socioeconômica da população também se traduz na defasagem da renda nos principais segmentos e tende a se estender na medida em que se acompanha a dispersão urbano-regional, ou seja, em direção à sua base hierárquica.

Considerações finais

O esforço teórico-metodológico apropriado para abarcar a inteligibilidade da rede urbana no Oeste baiano, no tocante aos padrões espaciais associados ao dinamismo da hierarquia da rede, culminou na elucidação de uma mensurável fragilidade frente aos distintos processos socioeconômicos e às respectivas espaço-temporalidades, desde a criação da rede até os dias atuais. A adoção da dialética entre complementaridade e competitividade se constituiu em um espectro de projeção da hierarquia urbana da rede na região, justamente pelas naturezas intrínsecas à diferenciação espacial entre os segmentos da rede.

Distante do encerramento do debate acerca da evolução de tal particularidade da rede urbana, as relações sinérgicas entre complementaridade e competitividade explicitaram a contraditória concentração-dispersão urbano-regional, como também a proliferação dos arranjos espaciais nos principais centros – ou seja, uma sinergia que vai ao encontro do topo da hierarquia. Notadamente, não se trata de uma fórmula que explica a

dinâmica hierárquica da rede em sua formação, mas em um recorte espaço-temporal cuja predileção é a seletividade espacial que, inclusive, repercutiu na perda de importância de Barra diante de Barreiras.

Invariavelmente nas complexidades genéticas, Barreiras – incorporada ao processo produtivo – e, mais recentemente, LEM, originária do mesmo viés, constituem o que Santos (2017) designa como “áreas luminosas” do modo de reprodução capitalista. É o caso dos papéis distintos e definidos na gestão do território regional (com funções sustentadas no arco da administração, dos serviços públicos, do ensino acadêmico-científico, das especialidades médico-hospitalares e do comércio varejista), por parte de Barreiras, e a de gestão da produção (com funcionalidades atreladas à agricultura modernizada e às atividades agroindustriais, ao transporte e armazenagem da produção e ao comércio atacadista) por LEM. Em síntese, ambos os municípios respondem ao mesmo processo produtivo com as próprias especificidades.

Mesmo assim, o paradigma de rede urbana não oculta as fragilidades ratificadas: pela baixa densidade urbana, em virtude de uma baixa contiguidade territorial de núcleos associada à estrutura fundiária da região; pela limitada articulação entre os núcleos da rede, dependentes de um sistema de circulação rodoviário predominante; pelo baixo incremento na relação do consumo, evidenciado pelos níveis de renda de parte considerável da população; e por uma forte base de núcleos com dependência externa, sobretudo de natureza econômica. Cumpre salientar que a rede urbana encabeçada por Barreiras se trata de um complemento de outras cidades consolidadas e de níveis metropolitanos, lideradas por Brasília (capital federal) e Salvador (capital estadual), que partilham o controle de rede nessa localidade baiana (IBGE, 2020).

Assim, ao refletir sobre a divisão territorial do trabalho, observa-se que a notável distinção entre os centros se estende a posições relativas ao processo produtivo, de modo que alguns são incorporados e outros, colocados à margem do processo. Desse modo, a rede urbana regional liderada por Barreiras é suscetível a mudanças substanciais e equivalentes ao padrão espacial de rede e à hierarquia. Cabe atentar para os núcleos de Roda Velha, Novo Paraná e Rosário, respectivamente distritos de São Desidério, LEM e Correntina, que possuem complexidades genéticas de embriões urbanos atinentes à modernização da fronteira agrícola e po-

sições relativamente favoráveis à circulação do excedente. Esses fatores se mostram promissores a uma efetiva integração desses núcleos à rede urbana regional, associada à complexificação funcional combinada com alterações no corpo hierárquico da rede.

Referências

ALMEIDA, I. P. de. *Barreiras, uma história de sucesso*: resumo didático desde as origens até 1902. Barreiras: Cangraf, 2005.

ALMEIDA, I. P. de. O 4º BEC em Barreiras: construindo estradas e formando jovens. *Jornal Novoeste*, Barreiras, p. 10-11, 1995.

ALMEIDA, I. P. de. Origem do nome Barreiras. *História de Barreiras em fascículos*, Barreiras, ano 2, n. 4, p. 2-3, 1993.

BESSA, K. A dinâmica da diferenciação espacial entre os centros do segmento de rede urbana no Tocantins. In: SANTOS, R. de S.; LIRA, E. R.; CALAÇA, M.; CHAVEIRO, E. F. (Orgs.). *Território e diversidade territorial no cerrado*: cidades, projetos regionais e comunidades tradicionais. Goiânia: Kelps, 2013, p. 55-89.

BRANDÃO, P. R. B. Barreiras e Luís Eduardo Magalhães: uma aglomeração urbana embrionária no Oeste baiano? In: DIAS, P. C.; SANTOS, J. (Orgs.). *Cidades médias e pequenas*: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos. Salvador: SEI, 2012, p. 183-195. (Série Estudos e Pesquisas, 94).

BRASIL. Decreto n. 11.767, de 1 de novembro de 2023. Dispõe sobre o Plano de Desenvolvimento Agropecuário e Agroindustrial do Matopiba e institui o seu Comitê Gestor. *Diário Oficial da União*, Brasília, 3 nov. 2023a. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-11.767-de-1-de-novembro-de-2023-520668390>>. Acesso em: 9 mar. 2025.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. *Plano para desenvolvimento agropecuário e agroindustrial do Matopiba é publicado*. Brasília: Mapa, 2023b. Disponível em: <<https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/plano-para-desenvolvimento-agropecuario-e-agroindustrial-do-matopiba-e-publicado>>. Acesso em: 9 mar. 2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. *Comex Stat*: dados por municípios. Brasília: MDIC, 2025. Disponível em: <<https://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio>>. Acesso em: 9 mar. 2025.

CORRÊA, R. L. A periodização de rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 49, n. 3, p. 39-68, jul./set. 1987.

CORRÊA, R. L. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989. [Série Princípios].

CORRÊA, R. L. *Caminhos paralelos e entrecruzados*. São Paulo: Ed. Unesp, 2018.

- CORRÊA, R. L. *Estudos sobre rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- CORRÊA, R. L. Globalização e reestruturação da rede urbana – uma nota sobre as pequenas cidades. *Revista Território*, Rio de Janeiro, ano 4, n. 6, p. 43-53, jan./jun. 1999.
- CORRÊA, R. L. Rede urbana e formação espacial – uma reflexão considerando o Brasil. *Revista Território*, Rio de Janeiro, ano 5, n. 8, p. 121-129, jan./jun. 2000.
- CORRÊA, R. L. *Trajetórias geográficas*. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.
- DINIZ, J. A. F. *A área centro-ocidental do Nordeste*. Recife: Sudene, 1982.
- GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. *Hospital Geral do Oeste*. Salvador: Secretaria de Estado de Saúde, 2025. <Disponível em: <https://www.saude.ba.gov.br/hospital/hospital-geral-do-oeste/>>. Acesso em: 8 mar. 2025.
- GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. *Investimentos em aeroporto de Barreiras devem impulsionar região Oeste da Bahia*. Salvador: Casa Civil, 2024. Disponível em: <<https://www.ba.gov.br/casacivil/noticias/2024-09/2340/investimentos-em-aeroporto-de-barreiras-devem-impulsionar-regiao-oeste-da>>. Acesso em: 9 mar. 2025.
- HAESBAERT, R. “Gaúchos” no Nordeste: modernidade, des-territorialização e identidade. 1995. 387f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censos demográficos*. Rio de Janeiro: IBGE, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000b, 2010, 2023.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades e estados do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 2025c. Disponível em: <<https://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 mar. 2024.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas*. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958b. v. 21.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958a. v. 20.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Produto Interno Bruto dos municípios*. Rio de Janeiro: IBGE, 2025b. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?edicao=38672&t=resultados>>. Acesso em: 10 mar. 2025.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades 1993*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000a.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de Influência das Cidades 1987*. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA): Cadastro Central de Empresas – 2022*. Rio de Janeiro: IBGE, 2025a. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/cempre/tabelas/brasil/2022>>. Acesso em: 9 mar. 2025.

INFRA SA. *Ferrovias de Integração Oeste-Leste*: trechos. Brasília, 2025. Disponível em: <<https://www.infrasa.gov.br/ferrovias-da-infra-s-a/ferrovia-de-integracao-oeste-leste/trechos/>>. Acesso em: 9 mar. 2025.

INSTITUTO FEDERAL DA BAHIA. *Instituto Federal da Bahia*: campus Barreiras. Barreiras: IFBA, 2025. Disponível em: <<https://portal.ifba.edu.br/barreiras>>. Acesso em: 8 mar. 2025.

LUÍS EDUARDO MAGALHÃES. *Relatório resumido da execução orçamentária*. Luís Eduardo Magalhães, 2025. Disponível em: <<https://portaldatransparencia.luiseduardomagalhaes.ba.gov.br/rreo/>>. Acesso em: 10 mar. 2025.

MACHADO, F. M. *Navegação do Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MEIJERS, E. The notion of complementarity in urban networks: definition, value, measurement and development. In: CONFERENCE ON URBAN AND REGIONAL RESEARCH, 10., 2006, Bratislava. *Proceedings...*, Bratislava, May 22-23, 2006, p. 1-7.

MEIJERS, E. Polycentric urban regions and the quest for synergy: is a network of cities more than the sum of the parts?. *Urban Studies*, [s.l.], v. 42, n. 4, p. 765-781, abr. 2005. Disponível em: <<https://journals.sagepub.com/doi/10.1080/00420980500060384>>. Acesso em: 18 mar. 2025. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/00420980500060384>

MOTTA, M. C. de M. *Povoados da Bahia*. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2025. Disponível em: <https://sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&layout=edit&id=176&Itemid=188&lang=pt>. Acesso em: 5 mar. 2025.

PAMPLONA, L. G. *Barreiras, Bê-A,... da Barra pra cá!* Brasília: [s.n.], 2002.

ROCHA, G. *O Rio São Francisco: fator precípua da existência do Brasil*. 4. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.

SANTOS, I. D. *A rede urbana do Oeste baiano*. Curitiba: Appris, 2019.

SANTOS, I. D. Padrões de rede urbana do Oeste baiano sob a lógica espacial. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA (Simpurb), 18., 2024, Niterói. *Anais...*. Niterói: UFF, 2024. Disponível em: <https://www.sisgeenco.com.br/anais/simpurb/2024/arquivos/GT19_COM_61_148_20240708095217.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2025.

SANTOS, I. D.; CASTILHO, D. Sinergias em redes urbanas: complementaridades e competitividades. *Geografares*, Vitória, v. 4, n. 38, p. 353-374, jan./jun. 2024. Disponível em: <<https://periodicos.ufes.br/geografares/article/view/44837/30461>>. Acesso em: 28 fev. 2025. DOI: <<https://doi.org/10.47456/geo.v4i38.44837>>.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2017.

SANTOS, M. *Economia espacial: críticas e alternativas*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, M. *Manual de geografia urbana*. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS FILHO, M. *O processo de urbanização no Oeste baiano*. Recife: Sudene DPE-URB, 1989. (Série Estudos Urbanos, 1).

UNIVERSIDADE ESTADUAL DA BAHIA. *Departamento de Ciências Humanas de Barreiras*. Barreiras: Uneb, 2025. Disponível em:< <https://www.dch9.uneb.br/>>. Acesso em: 8 mar. 2025.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DA BAHIA. *Universidade Federal do Oeste da Bahia*. Barreiras: Ufob, 2025. Disponível em:< <https://ufob.edu.br/>>. Acesso em: 8 mar. 2025.

VALOR ECONÔMICO. *Ranking das 1000 maiores*: edição 2024. São Paulo: Globo, 2025. Disponível em: <<https://infograficos.valor.globo.com/valor1000/rankings/ranking-das-1000-maiores/2024>>. Acesso em: 9 mar. 2025.

◆ Capítulo 11 ◆

Articulações regionais da rede urbana e a centralidade de Posse no Vão do Paranã (GO)

Rômulo Hemilton Rocha Marinho

Com o avanço das redes técnicas de circulação e de comunicação, os centros urbanos integram-se, cada vez mais, a redes globais de produção e consumo. Mesmo aqueles de menores dimensões participam de múltiplos fluxos espaciais, ao se conectarem a cadeias produtivas e a redes comerciais e informacionais que ultrapassam as suas fronteiras. Essa ocorrência provoca uma rearticulação territorial – caracterizada por desigualdades de escala e poder –, que reflete os impactos da globalização nos diversos lugares.

Situado no Nordeste de Goiás, entre a Chapada dos Veadeiros e a Serra Geral do Oeste da Bahia, o vale que abriga as cabeceiras do Rio Paranã (afluente do Tocantins) nos limites goianos delinea a microrregião do Vão do Paranã. Nesse recorte – que compreende os municípios de Alvorada do Norte, Buritinópolis, Damianópolis, Divinópolis de Goiás, Flores de Goiás, Guarani de Goiás, Iaciara, Mambaí, Posse, São Domingos, Simolândia e Sítio d’Abadia –, a conjugação das redes técnicas associadas ao mercado global e à atuação de políticas públicas introduz dinâmicas que condicionam o arranjo territorial desse segmento da rede urbana.

Diante do que foi exposto, este capítulo se propõe a abordar centralidade da cidade de Posse e seu papel imediato como polo regional, com base na expansão das atividades terciárias e em alguns dos efeitos

socioespaciais das articulações regionais na configuração e fragmentação de seu núcleo urbano.

Rede urbana e as escalas de articulação regional no Vão do Paranã (GO)

No final do século XX e início do XXI, segundo Santos e Silveira (2014), houve em várias regiões do Brasil um avanço significativo nas infraestruturas de comunicação e circulação. Esse processo abrange tanto as técnicas que se tornaram território, com sua incorporação ao solo (rodovias, ferrovias, hidrelétricas, telecomunicações, emissoras de rádio e TV etc.), quanto os objetos técnicos ligados à produção (veículos e implementos) e os insumos técnico-científicos (sementes, adubos, propaganda, consultoria) para aumentar a divisão e a especialização do trabalho nos mais diversos cantos do país.

De acordo com esses autores, a implementação desses meios técnicos associa-se a interesses de usos dos territórios guiados pela coalização entre agentes representativos do Estado brasileiro, em seus diversos níveis administrativos, e os grupos vinculados aos bancos e às grandes corporações internacionais que usufruem economicamente desse território. Assim, Santos e Silveira (2014, p. 21-22) indicam que a influência do mercado externo na vida econômica do país

[...] orienta uma boa parcela dos recursos coletivos para a criação de infraestruturas, serviços e formas de organização do trabalho voltados para o comércio exterior, uma atividade ritmada pelo imperativo da competitividade e localizada nos pontos mais aptos para desenvolver essas funções. Isso não se faz sem uma regulação política do território e uma regulação do território pelo mercado. É desse modo que se reconstroem os contextos da evolução das bases materiais geográficas e também da própria regulação. O resultado é a criação de regiões do mandar e regiões do fazer.

Com a inserção econômica do Brasil na divisão internacional do trabalho numa posição de exportador de *commodities* agrominerais, demanda-se constantemente uma maior fluidez e integração na rede de circulação nacional dos principais centros de comando do território e das zonas portuárias com as áreas de expansão da fronteira agrícola (Huertas,

2007). Essa constatação indica, em nível nacional, a composição de um padrão de articulação espacial centralizado e hierárquico, pois o investimento público em sistemas de transportes atende predominantemente à lógica de formação dos corredores de exportação em detrimento das mais variadas demandas da mobilidade espacial que abrangem a sociedade.

Com esse jogo de forças – que, de um lado, intensifica a concentração demográfica nas áreas urbanas e, de outro, amplia uma estrutura agrária baseada em grandes áreas de produção extensiva –, as interações espaciais que mediam a relação campo-cidade vêm sendo dominadas pela lógica corporativa de uso do território. Dessa forma, configuram-se dois ciclos de exploração da rede de cidades em relação ao campo: o primeiro diz respeito à comercialização da produção rural e aos processos de drenagem da renda fundiária nos centros urbanos; no segundo caso, em troca, a cidade exporta capitais, novos usos da terra, força de trabalho, ideias, valores, bens e serviços para o campo (Corrêa, 2015).

De acordo com Bessa (2009), nesse sistema – que engloba financiamento, produção, beneficiamento, comercialização, distribuição e consumo de produtos e de ideários sociais –, essa espécie de domínio da cidade sobre as relações de produção no campo acarreta consideráveis diferenciações socioespaciais entre os centros que intermediam esses fluxos em diferentes posições na hierarquia urbana de suas respectivas regiões. No segmento da rede urbana em Goiás, por exemplo, como ilustra a Figura 1, Goiânia constitui-se como um dos principais centros de articulação populacional.

A metrópole goiana, segundo Araújo (2013), possui uma enorme capacidade para oferecer bens e serviços, o que configura a função de primazia do setor terciário desse centro em relação ao meio-norte brasileiro. Assim, drena-se a renda fundiária extraída nos mais diversos cantos do Brasil Central, direta ou indiretamente, passando por centros imediatos na hierarquia da rede urbana para o comércio e para a prestação de serviços na metrópole. Há, como já foi destacado, elementos de regulação do território que seguem o fluxo inverso – devido à condição de capital e à concentração de instituições públicas e privadas existentes nessa metrópole regional – e afetam os centros urbanos regionais e locais.

Em relação à rede urbana goiana, Luz (2012) esclarece que há uma dinâmica entre as duas metrópoles situadas no centro goiano e no Distrito

Federal que interagem espacialmente em diferentes escalas, ultrapassando os limites políticos usuais do território. Seja em seus próprios interiores, nas zonas metropolitanas, ou mesmo nos centros regionais e locais, as ações políticas, econômicas e logísticas realizadas no eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, exercem uma enorme influência nas trocas comerciais do país, especialmente na porção meio-norte.

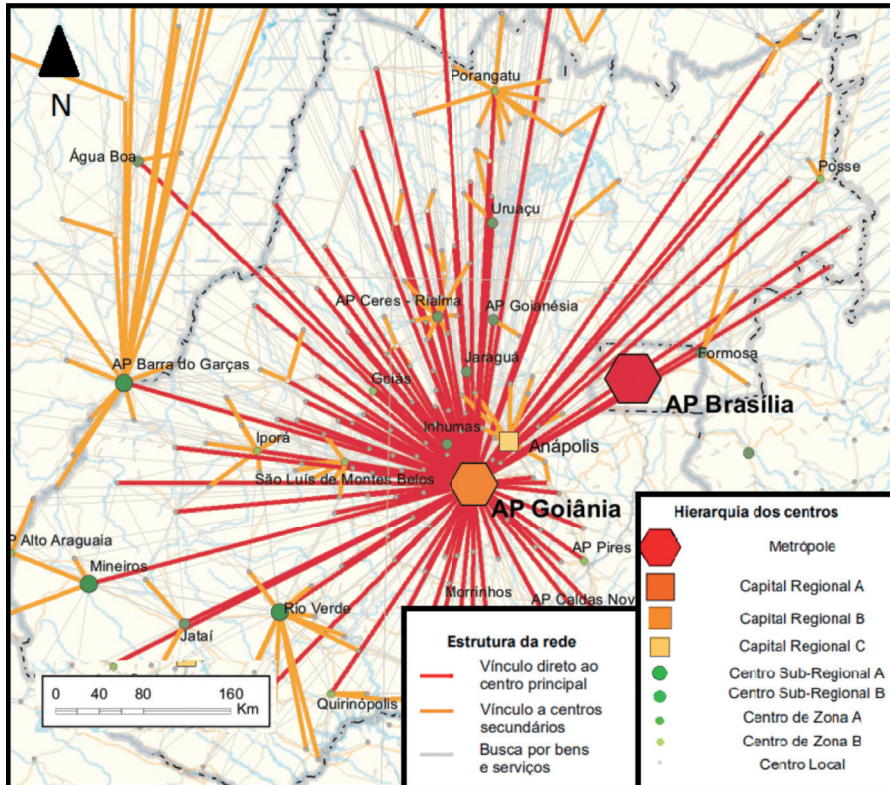


Figura 1 - Hierarquia urbana entre Goiânia³⁷e Posse (Extremo NE de Goiás). Fonte: IBGE (2020).

Na outra ponta dessa hierarquia, os centros urbanos menores, com zona de influência local, tornam-se dependentes de atividades primárias

37. Além das cidades apresentadas no mapa, Goiânia interage também com diversos outros locais em diferentes estados. No entanto, a opção por esse recorte espacial, com ênfase em Goiás, tem por objetivo proporcionar maior destaque à interação com os centros urbanos situados no Vão do Paranã (GO).

e dos repasses da arrecadação da União e dos estados para os municípios por meio de políticas públicas. Em meio à escassez de oportunidades, uma parcela significativa de jovens migra para centros urbanos maiores, onde se vende a expectativa (nem sempre atendida) de melhores possibilidades de formação profissional e de inserção no mercado de trabalho.

Por outro ângulo, Corrêa (2015) defende que as corporações globais estão enraizadas no território e detêm uma enorme influência sob sua configuração espacial e sob os circuitos de produção, distribuição e consumo. Ademais, esse autor avalia que a atuação dessas empresas mobiliza populações nos mais diversos lugares em função de suas necessidades produtivas e mercadológicas. Com isso, a elevada quantidade de pequenas cidades pode ser considerada como estratégica do ponto de vista do uso do território e das articulações regionais do comércio. Assim,

trata-se, em toda parte, de uma rede urbana impactada pela globalização, na qual cada centro, por minúsculo que seja, participa, ainda que não exclusivamente de um ou mais circuitos espaciais de produção: produzindo, distribuindo ou apenas consumindo bens, serviços e informações que, crescentemente, circulam por meio da efetiva ação de corporações globais, como, entre outras tantas, a Coca-Cola, IBM, Nestlé, Phillip Morris, Unilever, Exxon, General Motors, Adidas, Fiat e Toyota. E também por intermédio da rede bancária articulada globalmente. (Corrêa, 2015, p. 256)

Ainda de acordo com Corrêa (2015), os pequenos centros garantem a existência de uma economia capaz de gerar trocas fundamentadas em uma lógica de divisão do trabalho. Com isso, apesar da concentração metropolitana, uma enorme demanda de bens e serviços se prolifera com a expansão das atividades de mercado pelo território. Uma característica marcante com a configuração espacial das pequenas cidades e suas inter-relações é que – como são numerosas – “elas geram, em regra, expressiva densidade de centros que se situam a uma pequena distância média entre si, ainda que esta possa variar de acordo com a densidade demográfica da região em que se localizam” (Corrêa, 2015, p. 258). É o caso do segmento da rede urbana na microrregião do Vão do Paranã.

De volta à Figura 1, segundo a classificação do IBGE, em 2020, dentre as cidades do Vão do Paranã, Posse configura-se como Centro de Zona A e Alvorada do Norte como Centro de Zona B. Os demais cen-

tros têm abrangência local e polarizam apenas os pequenos povoaamentos rurais situados no interior de suas áreas municipais. O estudo ainda revela que apenas os fluxos oriundos dos municípios de Guarani de Goiás e São Domingos têm como destino principal a cidade de Posse; nos outros centros locais, a influência direta da metrópole goianiense é mais preponderante.

Esse cenário reflete uma pequena mudança de nível hierárquico nos dois principais centros da rede urbana nessa região em relação ao estudo das *Regic* publicado em 2008, como demonstra a Figura 2. Nos parâmetros do Instituto Mauro Borges (IMB), considera-se todo o Nordeste goiano nessa regionalização, o que implica a inclusão dos municípios da Chapada dos Veadeiros.

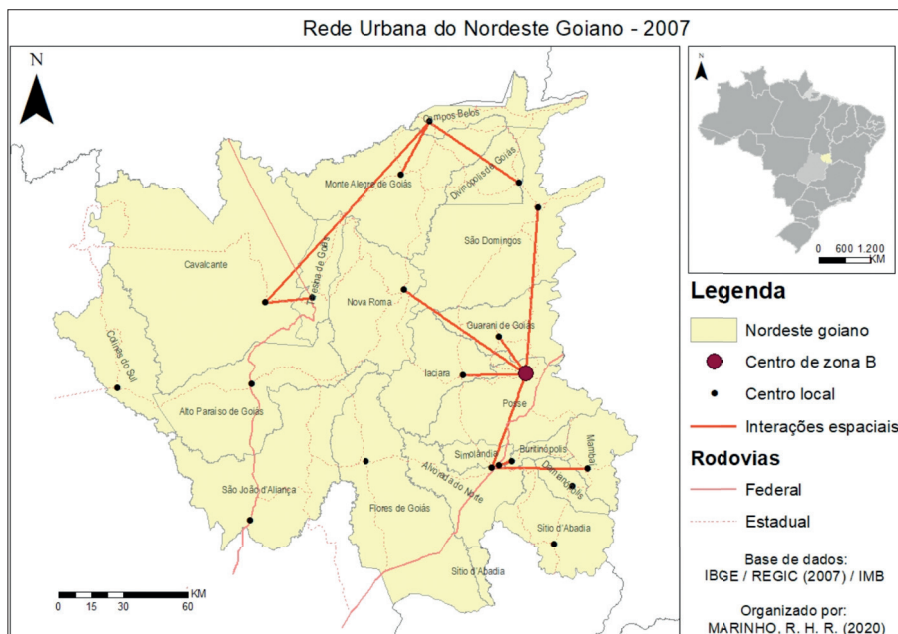


Figura 2 - Rede urbana no Nordeste goiano em 2007. Fonte: IBGE (2008).

Na pesquisa realizada pelo IBGE, em 2008, Posse tinha sido classificada como Centro de Zona B, e Alvorada ainda figurava como um centro local, apesar de já possuir ligações evidentes com outros núcleos urbanos. Esse dado reflete o desenvolvimento de atividades produtivas primárias e

a ação de políticas públicas e programas sociais que impulsionam o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro e, conseqüentemente, impactam os municípios ali sediados.

Flores de Goiás e Divinópolis de Goiás, por exemplo, são as cidades mais desarticuladas desse contexto regional, pois possuem poucas interações espaciais com Posse em comparação às demais. No primeiro caso, em função da distância e do próprio processo de formação territorial, Flores de Goiás interage prioritariamente com Formosa, no entorno de Brasília. Na outra ponta do Vão, a cidade de Campos Belos “compete” com Posse pela posição de polo comercial. Esse núcleo, por sinal, exerce uma forte polarização nos municípios situados nas proximidades do extremo leste da fronteira Goiás-Tocantins. É o caso de Divinópolis e de outros municípios como São Domingos (GO), Cavalcante (GO), Nova Roma (GO), Monte Alegre de Goiás (GO), Arraias (TO), Pouso Alegre (TO), Cachoeirinha (TO), Novo Alegre (TO) e Brejão (TO).

De acordo com IBGE (2020), as classificações regionais da rede de influência das cidades dividem-se entre imediatas ou intermediárias. Enquanto as “regiões geográficas imediatas” focam nas interações diárias e nas necessidades básicas da população com centros urbanos próximos, as “regiões geográficas intermediárias” abrangem uma área maior, centralizando serviços mais especializados e complexos que atendem a um arranjo populacional mais amplo. Com esse parâmetro, essa região que compartilha a polarização entre os dois maiores núcleos urbanos do Nordeste goiano passa a ser definida como o arranjo populacional imediato Posse/Campos Belos, que se integra à rede intermediária de Goiânia.

A análise do PIB regional (Figura 3) revela que, no intervalo entre os estudos das Regics (2007-2018), houve um aumento de aproximadamente 40% nesse indicador, considerando os valores totais agregados dos municípios do Vão do Paranã. Caso se levasse em conta os números a partir de 2002, o montante teria sido quintuplicado. Todavia, de acordo com dados do IBGE (2021b), esse avanço acompanhou a ascensão do PIB brasileiro, que apresentou índices proporcionalmente semelhantes. Com base nesses dados, percebe-se que esse aumento na circulação de capitais não apenas resulta de fatores endógenos do contexto regional, mas também é fruto de uma conjuntura político-econômica favorável.

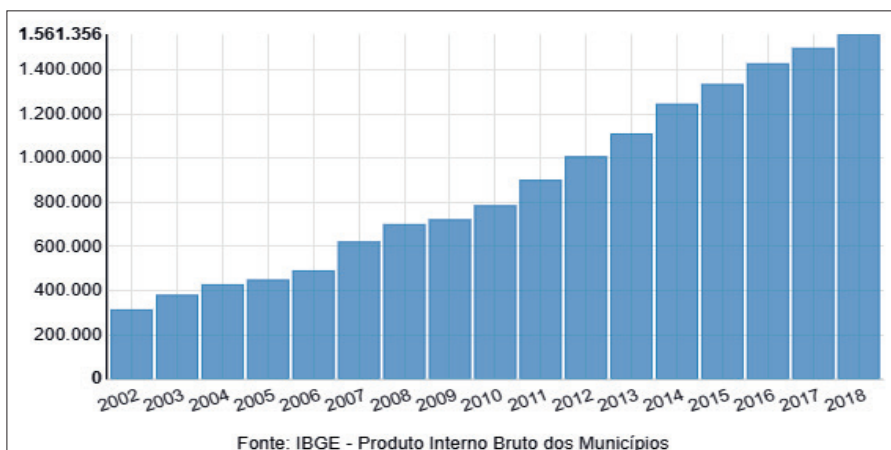


Figura 3 - PIB agregado dos municípios do Vão do Paraná (2002-2018). Fonte: IBGE (2021b).

A Figura 4 detalha a composição do PIB agregado da microrregião com o percentual de participação de cada atividade econômica. As principais fontes de receitas advêm dos setores de serviços e da administração pública, que juntos compõem 68% de todo o orçamento. Destaca-se também a baixa participação do setor primário, que abrange a agropecuária (14%), e do secundário, a indústria (11%).

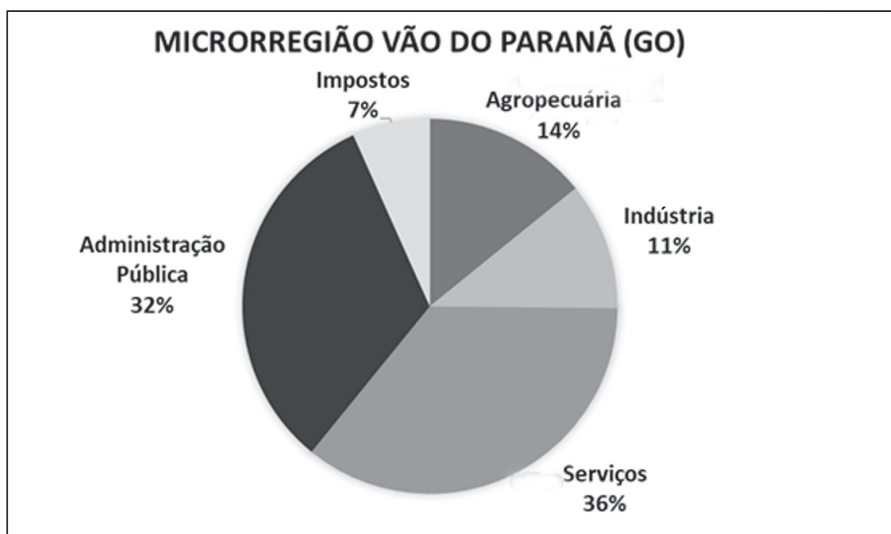


Figura 4 - Percentual (%) de participação dos setores econômicos na composição do PIB agregado dos municípios da microrregião Vão do Paraná em 2018. Fonte: IBGE (2021b).

Entretanto, mesmo com esse significativo crescimento econômico, os indicadores sociais – comparados com outras regiões de Goiás – demonstram que alguns dos municípios dessa região figuram entre as últimas posições na classificação do IDH (IMB, 2010). Esses dados evidenciam que, em geral, o crescimento econômico de um município (ou região) não representa, necessariamente, o desenvolvimento social de seus lugares.

Assim, apesar da considerável relação de proximidade existente entre os aglomerados urbanos, os baixos níveis de renda e a escassez de empregos inviabilizam uma maior dinamicidade nos mercados imediatos. Esse fato ocorre devido às restrições socioeconômicas que afetam grande parte da população e impossibilitam o acesso ao consumo de bens e serviços.

Numa apuração detalhada dos dados econômicos dos PIBs municipais, encontram-se perfis diferenciados entre os municípios. O setor de serviços, por exemplo, só é mais preponderante no eixo da BR-020 em Alvorada, Simolândia e Posse. Já a elevada participação da atividade industrial no PIB de Buritinópolis deve-se à produção de energia elétrica na Pequena Central Hidrelétrica (PCH) Riachão. Em Sítio d'Abadia, a atividade agropecuária se destaca pelas fazendas agrícolas e pelos assentamentos rurais de reforma agrária. Contudo, na maior parte dos municípios, as verbas repassadas pela União, para a administração pública local, representam a maior fatia dos recursos.

As principais articulações regionais que alimentam a circulação no Vão do Paranã advêm da administração pública e dos setores do comércio e da prestação de serviços. Associado a esse dado, atuam nessa cadeia produtiva: a pecuária bovina de corte; as interações de algumas cidades com sistemas de produção agrícolas instalados no extremo Oeste baiano; os circuitos espaciais do turismo em Mambai (Área de Proteção Ambiental das Nascentes do Rio Vermelho) e São Domingos (Parque Estadual Terra Ronca); o extrativismo mineral (calcário) e o vegetal (frutos nativos do Cerrado como o pequi); a agricultura familiar nas pequenas propriedades rurais e nos assentamentos de reforma agrária que estão espalhados pela região.

A Figura 5 apresenta a estimativa da população dos municípios da microrregião Vão do Paranã entre os anos de 2001 e 2021. Neste gráfico,

Posse destaca-se como o município mais populoso da região, com crescimento expressivo ao longo do período, como é o caso de 2008 e 2012, quando houve aumentos mais acentuados. Outros municípios, como Flores de Goiás e Mambaí, também apresentaram tendência de crescimento populacional, mas em ritmo contido.

Em contrapartida, Divinópolis de Goiás e Buritinópolis demonstraram uma menor oscilação demográfica, mantendo a estabilidade ao longo das duas décadas. Esse padrão geral indica que, apesar de algumas variações, a população da microrregião teve o crescimento concentrado. A maior oferta de empregos, a infraestrutura urbana e o planejamento de políticas públicas influíram diretamente nessa distribuição.

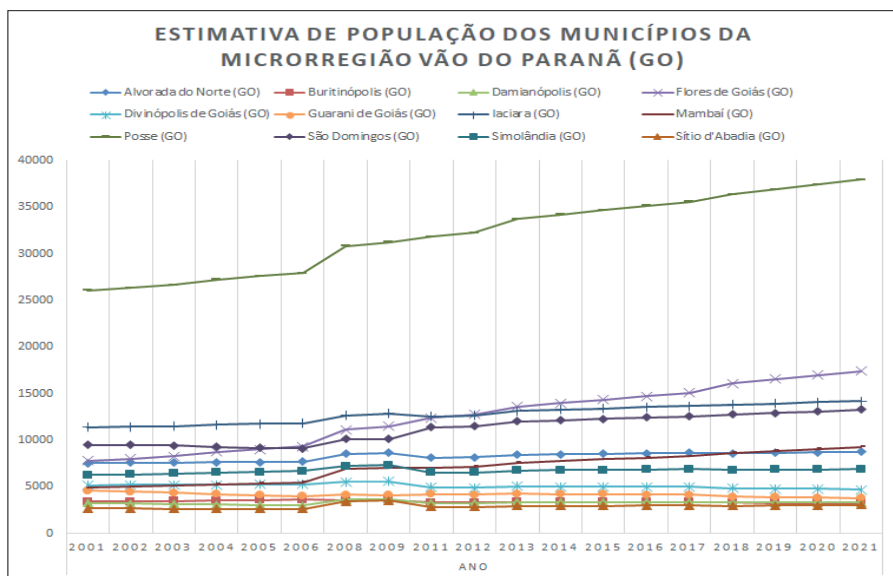


Figura 5 - Estimativa de população dos municípios da microrregião Vão do Paranã entre 2001 e 2021. Fonte: IBGE (2021a).

Nesse contexto, as políticas sociais de transferência de renda direta representam uma importante fonte de recursos da população vinculada à atuação do poder público. Com a Aposentadoria Rural, o Benefício de Prestação Continuada (BPC) e o Bolsa Família, forma-se uma rede de proteção social com enorme capilaridade no país. Esse tripé, segundo Arrais (2019), atua, por um lado, na redução imediata da pobreza e da

insegurança alimentar, por outro, favorece a dinamização das economias municipais porque essa renda, em geral, é consumida no varejo local e possibilita o custeio de pequenas propriedades rurais, de idosos e de pessoas com deficiência, além de ampliar o fluxo financeiro nos comércios locais. Em meio a essa circulação, emergem polos de absorção imediatos, como é o caso de Posse, que apresentam maior dinamismo e variedade em produtos e serviços de média complexidade para o contexto regional.

A tese de Alencar (2019) demonstra que os programas de transferência de renda direta, mais especificamente o Bolsa Família, atuam diretamente na capitalização da economia dos municípios goianos, principalmente naqueles com os menores aglomerados populacionais. Além disso, as condicionalidades do programa formam uma importante rede de proteção social que atua diretamente no combate ao analfabetismo, à fome e à pobreza, estimulando políticas preventivas de controle de endemias e oferecendo assistência social para as famílias beneficiárias.

A Tabela 1 apresenta o número de inscritos nesses programas sociais e o percentual em relação à população total nos municípios do Vão do Paranã em 2019. Aproximadamente 23% das pessoas que vivem na região são beneficiárias de algum desses programas. Na composição desse índice, a aposentadoria rural representa 9,7%, o BPC 2,6 % e o Bolsa Família 10,9%. Em Alvorada do Norte, quase metade da população (44%) é beneficiária. Esses dados reforçam a importância da capilaridade desses programas sociais em uma região que, como tantas outras, foi historicamente relegada pelas forças políticas que administraram a formação do território brasileiro.

Em uma pesquisa sobre a implementação de políticas públicas no Vão do Paranã, Atades (2017, p. 96) observa avanços e entraves no Programa Território da Cidadania durante o século XXI. Segundo essa autora, os projetos financiados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) possibilitaram a aquisição de diversos equipamentos para os municípios da região com o objetivo de favorecer um modelo de desenvolvimento voltado para a agricultura familiar. Entretanto, apesar dos avanços infraestruturais, “essa tentativa de conciliar um modelo de participação com a construção social, por meio de políticas públicas, desconsiderou e negou a perspectiva dos conflitos e da questão agrária”.

Tabela 1 - Número de inscritos nesses programas sociais e o percentual (%) em relação à população total nos municípios do Vão do Paraná – 2019.

	Aposentadoria Rural		BPC		Bolsa Família		Total	
	benefícios	%	benefícios	%	benefícios	%	benefícios	%
Alvorada do Norte	2.409	27,5	632	7,2	818	9,3	3.859	44,1
Buritinópolis	697	21,3	81	2,5	481	14,7	1.259	38,5
Damianópolis	193	5,8	44	1,3	504	15,3	741	22,4
Flores de Goiás	672	3,9	168	1,0	1.501	8,6	2.341	13,4
Divinópolis de Goiás	475	10,1	153	3,3	906	19,3	1.534	32,6
Guarani de Goiás	638	16,8	75	2,0	558	14,7	1.271	33,4
Iaciara	1.582	11,1	487	3,4	1.661	11,7	3.730	26,2
Mambaí	389	4,2	144	1,6	1.122	12,1	1.655	17,8
Posse	3.101	8,2	1.044	2,8	3.209	8,5	7.354	19,4
São Domingos	1.594	12,0	260	2,0	1.491	11,2	3.345	25,1
Simolândia	420	6,1	114	1,7	1.038	15,1	1.572	22,8
Sítio d'Abadia	83	2,7	13	0,4	441	14,5	537	17,7
Vão do Paraná	12.253	9,7	3.215	2,6	13.730	10,9	29.198	23,2

Fonte: Ministério da Cidadania (2021); DataPrev (2019).

Ataides (2017) também discute como as oligarquias locais/regionais, historicamente vinculadas à política, mantiveram seus privilégios históricos. Enquanto esses grupos controlam os sistemas técnicos, deputados, prefeitos e vereadores coordenam, de maneira seletiva, a realização de programas e verbas oriundos do Estado em forma de política pública. Desse modo, as relações de poder conservadoras – ainda fincadas no coronelismo, no clientelismo e no patrimonialismo – são beneficiadas.

Em uma visão comparativa da evolução dos PIBs municipais, expressa na Figura 6, nota-se também um crescimento bastante desigual. A partir dos anos 2000, Posse destoa significativamente das outras localidades com um crescimento exponencial. Nos demais 11 municípios, os PIBs tiveram expansão bem mais contida. Entre a zona intermediária, os PIBs de Iaciara, São Domingos e Flores tiveram os maiores soerguimentos. Logo depois, os índices em Alvorada do Norte, Buritinópolis, Mambaí e em Simolândia também apresentaram uma considerável ascensão. Já em Damianópolis, Divinópolis, Guarani e Sítio d'Abadia, a variação desse indicador foi ainda mais discreta.

Com base nesse panorama regional, destaca-se a concentração econômica e populacional em Posse. Enquanto na maioria dos municípios o desenvolvimento ocorre a passos lentos e com enorme dependência das

políticas do Estado, na cidade-polo o crescimento se traduz na consolidação e na difusão de uma estrutura de rede urbana que canaliza recursos das esferas pública e privada, particularmente em um único centro.

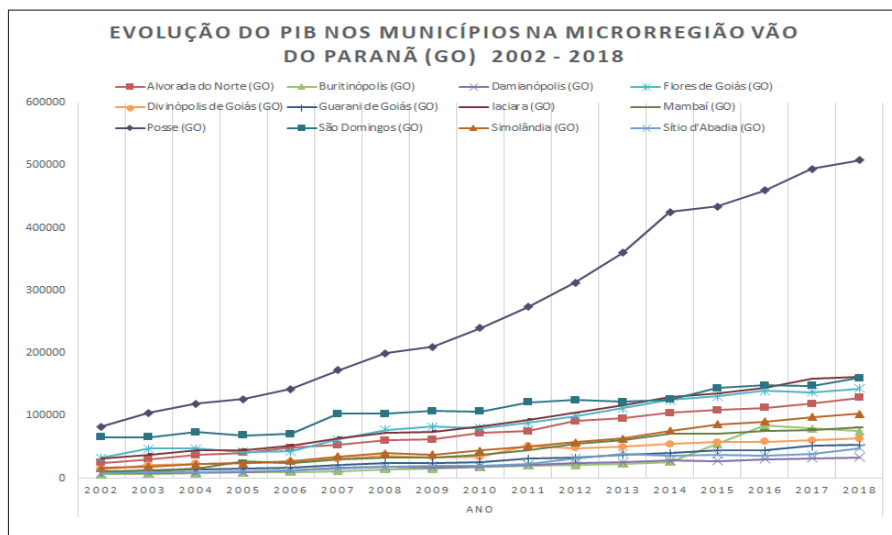


Figura 6 - Produto Interno Bruto dos municípios do Vão do Paranã entre 2002 e 2018. Fonte: IBGE (2021b).

Na sequência, este texto expõe as razões e alguns dos efeitos socioespaciais resultantes dessa polarização no espaço urbano dessa cidade.

A centralidade regional e a fragmentação interna do espaço urbano em Posse

A refuncionalização das formas e funções urbanas em Posse foi um dos mais importantes elementos das transformações ocorridas no Vão do Paranã durante a segunda metade do século XX. Nesse contexto, os processos históricos de formação territorial da microrregião goiana integrada ao “Além São Francisco” e a proximidade com a BR-020 condicionaram a posição de centro comercial dessa cidade no contexto regional (Marinho, 2022).

Com a virada de século que, como já foi destacado, apresentou uma melhora significativa nos sistemas de circulação e comunicação, a cidade aglutinou diversas empresas dedicadas aos mais variados setores da admi-

nistração pública, do comércio e de prestação de serviços que passaram a atuar cada vez mais em escala regional. Dessa forma, esse centro assume uma posição imediata na rede urbana e passa a concentrar uma parte significativa das verbas atribuídas à região pelo poder público estadual e federal, ao mesmo tempo em que drena recursos oriundos da renda fundiária produzida em suas hinterlândias.

A Figura 7 demonstra que, de fato, foram os serviços, o comércio e a administração pública que mais alavancaram as receitas de Posse. Um aspecto conjuntural ajuda a explicar esse rápido crescimento: a partir de 2002, as políticas neoliberais causaram um *boom* de linhas de crédito e de acesso ao consumo. Associado a esse fator, o avanço do agronegócio no extremo Oeste baiano, zona limite entre Goiás-Bahia, também favoreceu esse crescimento, pois as fazendas agrícolas buscam mão de obra e apoiam prioritariamente suas atividades de moradia e consumo em alguns municípios próximos da fronteira goiana, como São Domingos, Mambaí e, principalmente, Posse.

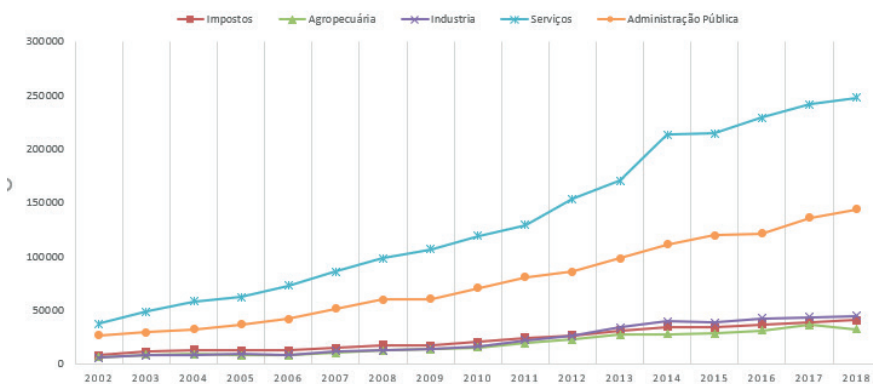


Figura 7 - Crescimento do PIB (mil reais) de Posse por atividade econômica (2002-2018).
Fonte: IBGE (2021b).

Ao empreender a pesquisa de campo, foi possível verificar que, do ponto de vista da administração pública, várias instituições governamentais atuam regionalmente. Na área do ensino destacam-se a Universidade Estadual de Goiás (UEG), o Instituto Federal de Goiás (IF Goiano) e a Secretaria Estadual de Educação (Seduc). As agências da Emater,

Agrodefesa, IBGE, Vapt Vupt são exemplos de empresas voltadas à prestação de serviços. Já na área da saúde, a Policlínica figura como o maior centro de atendimento hospitalar da região.

No setor financeiro, as principais agências bancárias (Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil, Itaú, Bradesco, entre outras) também estão localizadas nesse sítio urbano. Outro segmento importante refere-se ao aparato jurídico-militar: fórum de justiça, batalhões policiais, presídio, corpo de bombeiros etc. Além do mais, em decorrência desses serviços, forma-se nessa cidade-polo uma classe de funcionários públicos que também impulsionam as atividades terciárias com seus salários.

O mosaico das Figuras 8, 9, 10 e 11 revela quatro importantes referências da articulação regional em Posse. Na Figura 8, a fila na agência da Caixa Econômica Federal representa a demanda pela estrutura financeira montada para a cessão de empréstimos, benefícios sociais e outros serviços bancários. A agência do Vapt Vupt, exposta no canto esquerdo da Figura 9, fornece os mais variados serviços de regulação de documentos junto à burocracia estatal. No canto direito dessa mesma figura, encontra-se a casa agropecuária Boi Forte, uma das maiores fornecedoras de insumos para as atividades rurais na região.

A UEG, exibida na Figura 10, representa as instituições de ensino superior que também se concentram nesse centro urbano. Por fim, a Figura 11 apresenta a Policlínica Regional Nordeste II, um equipado centro médico do SUS, que possui oito tipos de especialidades médicas, realiza 19 diferentes exames (como mamografia, testes oftalmológicos, ultrassonografia, entres outros) e possui um amplo raio de atendimento.

Os serviços realizados por essas e outras instituições atraem pessoas de toda a região para a cidade-polo. Assim, de modo indireto, outras atividades terciárias são acionadas por conta dessa polarização. As pessoas que buscam na cidade algum serviço especializado, por necessidade ou ocasião, também realizam compras no varejo e procuram serviços como alimentação, hospedagem, lazer etc. Com isso, forma-se no entorno desses prédios públicos uma rede de estabelecimentos comerciais que abrange empreendimentos formais e informais dedicados a atender principalmente aqueles que chegam da zona rural ou de outras cidades próximas.



Figura 8 - Agência da Caixa Econômica federal.



Figura 9 - Vapt Vupt e Boi Forte Agropecuária.



Figura 10 - Universidade Estadual de Goiás.



Figura 11 - Policlínica.

Fonte: Arquivo do autor (2022).

Segundo o site Econodata (2021), as empresas de capital privado, com maior faturamento anual, localizadas no município são escritórios de *holdings* que gerenciam as atividades de produção de soja no extremo Oeste baiano. Em segundo plano, encontram-se as empresas ligadas à cadeia produtiva das *commodities* que fornecem maquinários e insumos para essa atividade agrícola.

As empreiteiras, as lojas de materiais para construção e as imobiliárias, compõem um terceiro escalão de empresas com orçamento elevado na cidade. Destacam-se também os altos rendimentos dos postos de combustíveis, revendedoras de carros, escritórios de advocacia e contabilidade, frigoríficos, supermercados, centros médicos e odontológicos e laboratórios clínicos.

A conjunção dessas empresas públicas e privadas na cidade resulta em uma formação fragmentada do espaço urbano. Na Figura 12, os con-

trastes socioespaciais são bastante nítidos entre o centro histórico, a zona comercial localizada nas avenidas que dão acesso ao interior da cidade, os bairros nobres, as áreas periféricas e os loteamentos na franja urbana.

A seta que indica o sentido de irradiação da cidade também aponta para a direção da segregação intraurbana. De certo modo, essa organização espacial reflete a histórica concentração da renda fundiária e o abismo da desigualdade social. Dourado (2013) constata que houve uma lógica expansiva de parcelamento do solo conduzida pela especulação imobiliária que “atropelou” o plano diretor municipal. Assim, a mancha urbana cresceu de modo desordenado, afetando áreas ambientais sensíveis, como veredas, córregos e encostas.

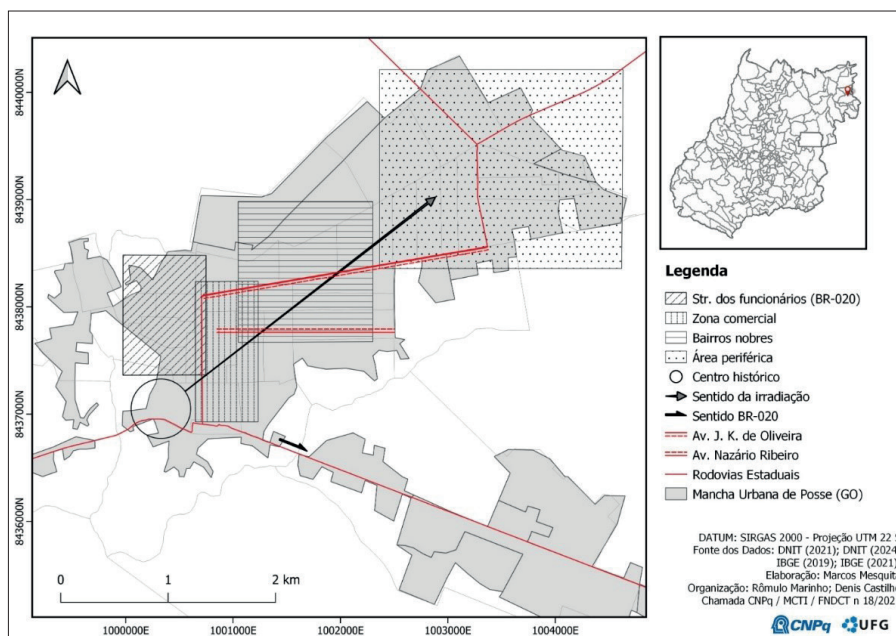


Figura 12 - O sentido da expansão urbana e a fragmentação socioespacial em Posse, em 2021.

Nesse contexto, as populações mais vulneráveis economicamente foram levadas para as frentes de expansão da cidade, onde os terrenos se caracterizavam por serem mais desvalorizados, por serem distantes do centro comercial, por não disporem de saneamento nem de acesso aos serviços urbanos. E o que se observa é que os agentes públicos geralmente

não direcionam esforços suficientes para atender à crescente demanda por infraestruturas e serviços como transporte, asfalto, esgoto, iluminação, água encanada, praças, parques e escolas nas áreas periféricas. Entretanto, vários lotes permanecem desocupados dentro do núcleo estruturado da cidade sem exercer função social, como propõe o Estatuto da Cidade (2001), servindo apenas como reserva patrimonial especulativa.

As atividades comerciais concentram-se predominantemente ao longo das vias situadas na entrada da cidade pela GO-108, formando eixos verticais dinâmicos que atraem o fluxo regional. Na área dos bairros nobres, localizados entre as avenidas Juscelino Kubistchek de Oliveira e Nazário Ribeiro, estruturam-se, predominantemente, os eixos horizontais de prestação de serviços, reunindo restaurantes, bares, igrejas, academias e outras atividades mais direcionadas para a população local.

Em posição oposta, encontra-se a Vila dos Funcionários, originalmente planejada para alojar os trabalhadores responsáveis pela abertura da BR-020. Com o passar dos anos, esse bairro consolidou-se como uma área de ocupação predominantemente popular, abrigando uma parcela significativa da população de trabalhadores, composta majoritariamente por migrantes nordestinos que chegaram à cidade a partir da década de 1970 (Siqueira Junior, 2014).

Dessa forma, o aspecto sociocultural figura-se como outro importante elemento dessa fragmentação urbana que sintetiza a articulação regional da cidade. No centro histórico e comercial predominam as famílias tradicionais, algumas delas proprietárias de fazendas, no interior do Vão do Paranã, dedicadas à pecuária extensiva de bovinos. Nos bairros nobres, majoritariamente, vivem os “gaúchos” que trabalham para o agronegócio no Oeste baiano, os grandes empresários do comércio e da prestação de serviços, além do alto e médio escalão do funcionalismo público. Nesse contexto, as famílias menos favorecidas – que foram expropriadas do campo ou que migram de outras cidades em busca de trabalho –, via de regra, são empurradas para as áreas periféricas.

Ademais, o fluxo contínuo de trabalhadores temporários na cidade, mobilizados para atividades sazonais agrícolas, impacta diretamente o comércio local com a inflação nos preços de bens e serviços, especialmente nas áreas de maior valorização imobiliária. Esse processo intensifica a segregação socioespacial, uma vez que a disparidade de renda e o custo de

vida mais elevado restringem o acesso de determinadas camadas da população a esses locais. Essa situação reforça desigualdades associadas à renda e ao poder aquisitivo que se reflete na posição dentro do tecido urbano.

Segundo Corrêa (2018, p. 74), “a cidade é um espelho de sua região, ou então, a região é o resultado de ação motora por parte da cidade”. Essa concepção condiz com a abordagem apresentada sobre a relação de Posse com o segmento da rede urbana no Vão do Paranã. De um lado, a composição espacial da cidade apresenta rugosidades de diferentes conjunturas históricas na formação regional; de outro, partem articulações regionais, oriundas dessa cidade-polo, que afetam a organização fundiária, produtiva e comercial dos municípios conectados a esse núcleo pela rede urbana. Assim, fica claro que a formação dessa cidade-polo reflete as dinâmicas territoriais que ocorrem em sua região de influência e vice-versa.

Considerações finais

A proposta central desta pesquisa foi a de construir um panorama analítico dos dados socioeconômicos e das articulações regionais referentes ao segmento da rede urbana no Vão do Paranã. A partir de uma abordagem multiescalar, identificaram-se alguns dos mecanismos de drenagem da renda fundiária para a rede de cidades integradas à lógica internacional da divisão do trabalho. Esse processo envolve, entre outros, as conjunções com o circuito espacial da pecuária de corte bovino e as interações socioespaciais entre as cidades da fronteira goiana e as áreas de produção agrícola no Oeste baiano.

Contudo, essa configuração territorial reproduz uma lógica de segregação, refletida tanto na organização interna das cidades quanto na estruturação do segmento da rede urbana. A centralidade exercida por Posse, mediada pelas atividades terciárias, revela um arranjo polarizado, cuja conformação atrela-se às disputas fundiárias históricas. Observa-se que a cidade consolidou sua importância regional na medida em que as dinâmicas produtivas rurais e os padrões de consumo urbanos foram resignificados sob a égide dos processos de globalização e do uso corporativo do território.

A convergência entre as forças políticas endógenas conservadoras e as influências exógenas neoliberais – orientadas pelos imperativos das

políticas de Estado e das grandes corporações globais – resulta em uma estrutura de poder concentrada e desigual. Esse cenário se manifesta espacialmente na formação de um arranjo de rede urbana dendrítico, no qual as relações socioeconômicas são fortemente hierarquizadas.

A rede urbana, portanto, se revela não apenas como uma fotografia das dinâmicas econômicas e políticas, mas também como um meio – e, simultaneamente, uma condição – para a reprodução da vida cotidiana. Dessa forma, percebe-se que os persistentes problemas sociais (como a ausência/degradação de infraestruturas públicas, a pobreza, o analfabetismo, a insegurança alimentar e a precariedade no acesso a serviços básicos) possuem raízes estruturais profundas.

Embora alguns programas de investimento e de distribuição de renda tenham contribuído para mitigar disparidades, suas eficácias ainda esbarram na permanência de uma estrutura territorial excludente. A superação dessa lógica exige que as políticas articulem a inclusão social e o desenvolvimento territorial, com destaque para os investimentos em infraestruturas básicas (principalmente rodovias, redes de energia e saneamento), para o fortalecimento dos agricultores familiares, para os assentamentos de reforma agrária e para a valorização de inovações em práticas agroecológicas. Além disso, o estímulo a atividades sustentáveis – como o turismo e a formação de cadeias produtivas de sociobiodiversidade – torna-se um estratégia essencial para lidar com os impactos da concentração fundiária e da degradação socioambiental.

Referências

ALENCAR, D. P. *A questão social e as transferências de renda: o programa Bolsa Família nos municípios goianos*. 2019. Tese (Doutorado) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2019.

ARAÚJO, L. de C. *Goiânia e a rede urbana regional: algumas considerações sobre centralidade e gestão do território*. *Revista Eletrônica de Geografia*, v. 5, n. 15, p. 87-106, dez. 2013.

ARRAIS, T. *Desigualdade de renda, emprego público e transferências de renda no Brasil contemporâneo*. Fortaleza: Mercator, 2019.

ATAÍDES, L. L. *Políticas públicas no território da cidadania do Vale do Paranã (Goiás)*. 2017. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2017.

- BESSA, K. Os processos de diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: tipos e exemplos brasileiros. *Brazilian Geographical Journal*, v. 3, p. 90-101, 2012.
- BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 11 jul. 2001.
- CORRÊA, R. L. *Caminhos paralelos e entrecruzados*. São Paulo: Ed. Unesp, 2018.
- CORRÊA, R. L. Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades. In: *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.
- DOURADO, E. S. P. *Diagnóstico ambiental da vereda do Córrego Passagem, município de Posse-GO*. 2013. Monografia (Licenciatura em Geografia) – Universidade de Brasília, Posse-GO, 2013.
- ECONODATA. *Lista de empresas em Posse (GO)*, 2021. Disponível em: <<https://www.econodata.com.br/lista-empresas/GOIAS/POSSE>>. Acesso em: 15 out. 2021.
- HUERTAS, D. M. *Da fachada atlântica ao âmago da Hileia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola*. 2007. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2007.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Estimativa populacional, 2021 – Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 2021a. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 25 abr. 2025.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Produto Interno Bruto, 2021 – Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 2021b. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 25 abr. 2025.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101728.pdf>>. Acesso em: 25 abr. 2025.
- IMB. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M). Goiânia: Seplan, 2010.
- LUZ, J. S. A configuração da rede urbana goiana na dimensão das cidades médias. In: SIMPÓSIO NACIONAL ESPAÇO, ECONOMIA E POLÍTICAS PÚBLICAS – CIDADE E QUESTÃO AMBIENTAL: VELHOS DESAFIOS, NOVOS PARADIGMAS, 2. *Anais...*, p. 12-22, out. 2012.
- MARINHO, R. H. R. *As vias e o vão: formação territorial e dinâmicas da rede urbana na microrregião do Vão do Paranã (GO)*. 2021. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2022.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 17. ed. Rio de Janeiro: Record, 2014.

SIQUEIRA JUNIOR, O. L. *Migração de nordestinos para Posse (GO) a partir da década de 1970*. Monografia (Licenciatura em Geografia) – Universidade de Brasília, 2014.

◆ Sobre os autores ◆

Bruno Carneiro de Oliveira

Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG), com período sanduíche na University of Massachusetts Amherst (2012-2013). É professor efetivo na rede pública de ensino dos municípios de Goiânia e Goianira (GO) e membro do Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Território (GÉTER), vinculado ao Laboratório de Estudos e Pesquisas das Dinâmicas Territoriais (Laboter/Iesa/UFG).

Dallys Dantas

Doutorando e mestre em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG). Atualmente é professor efetivo do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Tocantins (IFTO, Câmpus Dianópolis), membro da Rede Latino-Americana de Investigadores em Espaço e Economia (Relae) e subcoordenador do Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Território (GÉTER), vinculado ao Laboratório de Estudos e Pesquisas das Dinâmicas Territoriais (Laboter/Iesa/UFG).

Denis Castilho

Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG), com estágio doutoral na Universidad de Barcelona (UB). Atualmente é professor dos cursos de graduação e pós-graduação do Instituto de Estudos Socioambientais da UFG, bolsista produtividade do CNPq (PQ-2), membro da Rede Latino-Americana de Investigadores em Espaço e Economia (Relae) e coordenador do Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Território (GÉTER).

Érika Munique de Oliveira

Doutora em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG), professora efetiva da Secretaria de Estado de Educação de Goiás (Seduc/GO) e da Secretaria Municipal de Educação de Mossâmedes (GO). Integra o Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Território (GÉTER), vinculado ao Laboratório de Estudos e Pesquisas das Dinâmicas Territoriais (Laboter/Iesa/UFG).

Fernando Fernandes de Oliveira

Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG), professor efetivo do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Goiano (IF Goiano – Câmpus Ipameri), membro da Rede Latino-Americana de Investigadores em Espaço e Economia (Relae) e do Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Território (GÉTER), vinculado ao Laboratório de Estudos e Pesquisas das Dinâmicas Territoriais (Laboter/Iesa/UFG).

Iann Dellano Santos

Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG), professor adjunto do curso de licenciatura em Geografia do Instituto de Estudos do Trópico Úmido da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (IETU/Unifesspa) e pesquisador/colaborador vinculado ao Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Território (GÉTER), vinculado ao Laboratório de Estudos e Pesquisas das Dinâmicas Territoriais (Laboter/Iesa/UFG).

Isabela Lorrane Santos Meira

Mestra em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG), professora efetiva da Secretaria Municipal de Educação de Montividiu (GO) e integrante do Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Territorial (GÉTER), vinculado ao Laboratório de Estudos e Pesquisas das Dinâmicas Territoriais (Laboter/Iesa/UFG).

Kelly Bessa

Doutora em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), professora efetiva dos cursos de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT), integrante dos grupos de pesquisa Teoria e Metodologia da Geografia, Geografia Regional e Produção do Espaço e do Grupo de Estudos do Território e de História Urbana.

Lucas Kallil de Paula Rodrigues

Doutorando e mestre em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG), professor efetivo da Secretaria de Estado de Educação de Goiás (Seduc/GO) e membro do Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Território (GÉTER), vinculado ao Laboratório de Estudos e Pesquisas das Dinâmicas Territoriais (Laboter/Iesa/UFG).

Reges Sodré

Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG), professor efetivo dos cursos de Graduação e Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Ciências Humanas e Sociais (ICHS) da Universidade Federal de Rondonópolis (UFR) e líder do Grupo de Pesquisa Teoria e Prática da Geografia (CNPq/UFR).

Rômulo Hemilton Rocha Marinho

Doutorando e mestre em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG), professor efetivo na Rede Municipal de Ensino de Goiânia (GO) e membro do Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Território (GÉTER), vinculado ao Laboratório de Estudos e Pesquisas das Dinâmicas Territoriais (Laboter/Iesa/UFG).

