



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



RÔMULO HEMILTON ROCHA MARINHO

**AS VIAS E O VÃO: FORMAÇÃO TERRITORIAL E DINÂMICAS DA REDE  
URBANA NA MICRORREGIÃO VÃO DO PARANÃ (GO)**

GOIÂNIA - GO

2021



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIO-AMBIENTAIS

## TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO (TECA) PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TESES

### E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a [Lei 9.610/98](#), o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo das Teses e Dissertações disponibilizado na BDTD/UFG é de responsabilidade exclusiva do autor. Ao encaminhar o produto final, o autor(a) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

#### 1. Identificação do material bibliográfico

Dissertação       Tese

#### 2. Nome completo do autor

Rômulo Hemilton Rocha Marinho

#### 3. Título do trabalho

As Vias e o Vão: formação territorial e dinâmicas da rede urbana na microrregião Vão do Paraná (GO)

#### 4. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador)

Concorda com a liberação total do documento  SIM       NÃO<sup>1</sup>

**[1]** Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante:

**a)** consulta ao(à) autor(a) e ao(à) orientador(a);

**b)** novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo da tese ou dissertação.

O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro;
- Publicação da dissertação/tese em livro.

**Obs. Este termo deverá ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.**



Documento assinado eletronicamente por **RÔMULO HEMILTON ROCHA MARINHO, Discente**, em 07/03/2022, às 13:29, conforme horário oficial de



Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Dênis Castilho, Professor do Magistério Superior**, em 07/03/2022, às 14:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2737989** e o código CRC **58DAB741**.

---

**Referência:** Processo nº 23070.065780/2021-48

SEI nº 2737989

RÔMULO HEMILTON ROCHA MARINHO

**AS VIAS E O VÃO: FORMAÇÃO TERRITORIAL E DINÂMICAS DA REDE  
URBANA NA MICRORREGIÃO VÃO DO PARANÃ (GO)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Natureza e Produção do Espaço  
Linha de pesquisa: Dinâmica socioespacial

Orientador: Prof. Dr. Denis Castilho

GOIÂNIA - GO

2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Marinho, Romulo Hemilton Rocha  
AS VIAS E O VÃO [manuscrito] : FORMAÇÃO TERRITORIAL E  
DINÂMICAS DA REDE URBANA NA MICRORREGIÃO VÃO DO  
PARANÃ (GO) / Romulo Hemilton Rocha Marinho. - 2022.  
CXII, 112 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Denis Castilho.  
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás, Instituto  
de Estudos Socioambientais (Iesa), Programa de Pós-Graduação em  
Geografia, Goiânia, 2022.

Bibliografia.

Inclui siglas, mapas, fotografias, abreviaturas, símbolos, gráfico,  
tabelas, lista de figuras, lista de tabelas.

1. Microrregião Vão do Paranã (GO). 2. Modernização territorial. 3.  
Formação regional. 4. Rede Urbana. I. Castilho, Denis, orient. II. Título.

CDU 911



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIO-AMBIENTAIS  
**ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO**

Ata Nº **07** da sessão de Defesa de Dissertação de **Rômulo Hemilton Rocha Marinho** que confere o título de Mestre em **Geografia**, na área de concentração em **Natureza e Produção do Espaço**.

Aos **vinte e cinco dias do mês de janeiro do ano de dois mil e vinte e dois**, a partir das **14 horas**, por meio de videoconferência, realizou-se a sessão pública de Defesa de Dissertação intitulada **“As Vias e o Vão: formação territorial e dinâmicas da rede urbana na microrregião Vão do Paranã (GO)”**. Os trabalhos foram instalados pelo Orientador, Professor Doutor **Dênis Castilho (IESA/UFG)** com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Professora Doutora **Kelly Cristine Fernandes de Oliveira Bessa (UFT)**, membro titular externo; Professora Doutora **Celene Cunha Monteiro Antunes Barreira (IESA/UFG)**, membro titular interno. Durante a arguição os membros da banca **não fizeram** sugestão de alteração do título do trabalho. A Banca Examinadora reuniu-se em sessão secreta a fim de concluir o julgamento da Dissertação, tendo sido o candidato **aprovado** pelos seus membros. Proclamados os resultados pelo Professor Doutor **Dênis Castilho**, Presidente da Banca Examinadora, foram encerrados os trabalhos e, para constar, lavrou-se a presente ata, que é assinada pelos Membros da Banca Examinadora aos **vinte e cinco dias do mês de janeiro do ano de dois mil e vinte e dois**.

TÍTULO SUGERIDO PELA BANCA



Documento assinado eletronicamente por **Dênis Castilho, Professor do Magistério Superior**, em 25/01/2022, às 16:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **KELLY CRISTINE FERNANDES DE OLIVEIRA BESSA, Usuário Externo**, em 25/01/2022, às 16:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Celene Cunha Monteiro Antunes Barreira, Usuário Externo**, em 25/01/2022, às 17:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2637827** e o código CRC **DFB7F7FA**.

Em memória ao brilhante professor Antônio Teixeira Neto, que participou da banca de qualificação e prestigiou parte deste trabalho com suas pertinentes contribuições.

## **AGRADECIMENTOS**

Esta pesquisa não seria possível sem o apoio de diversos professores, professoras, servidores e servidoras do IESA/UFG. Em especial, meu orientador, Denis Castilho, que sempre me estimulou e mostrou os caminhos necessários para que eu pudesse seguir nos trilhos da pesquisa científica. Mais que isso, pela confiança, respeito e amizade, enalteço meu sentimento de gratidão por essa parceria de longa data.

Ao professor Antônio Teixeira Neto, com quem tivemos a honra de tê-lo na banca de qualificação, mas que infelizmente nos deixou antes que a dissertação estivesse concluída. Além dele, também na qualificação, a professora Kelly Bessa trouxe importantes contribuições para o desenvolvimento da pesquisa, e agora compõe a banca de defesa. Destaco ainda, a gentileza da professora Celene Barreira, que prontamente aceitou integrar a banca de avaliação final deste trabalho.

Agradeço também à toda minha família pelo afeto e acolhimento de sempre, que têm me permitido suportar esse período histórico de luto coletivo e muita tristeza para a sociedade brasileira – e mundial.

A todos colegas com os quais compartilhei significativas vivências e aprendizados durante a minha trajetória acadêmica.

E finalmente, aos meus amigos e amigas que deram suporte emocional e intelectual para que essa pesquisa fosse realizada, seja compartilhando fotografias, saídas de campo, revisão do texto, elaboração de mapas, debates de ideias ou mesmo com palavras de apoio e incentivo para eu continuar estudando.

Muito obrigado a todos vocês!

## RESUMO

Entre os caminhos do gado e do garimpo no século XVIII surgiram as primeiras povoações na área fisiográfica do Vão do Paranã (GO). Próximo à fronteira entre Goiás e Bahia, a formação regional do Vão do Paranã reflete os processos históricos de articulação e uso do território brasileiro ao longo do tempo. Neste trabalho, buscou-se analisar o processo de formação dessa região em diferentes contextos e escalas, desde à colonização, passando pelas transformações impulsionadas através da modernização territorial e sua inserção produtiva na economia globalizada do neoliberalismo. Os procedimentos metodológicos basearam-se em pesquisa bibliográfica, levantamento de dados primários e secundários, mapeamento e realização de visitas de campo *in loco* nos locais investigados. As análises indicam que, em um primeiro momento, a região figurou-se com uma espécie de extensão dos currais baianos e pouco interagiu com as dinâmicas que ocorriam em outras partes de Goiás. Somente no século XX, com o avanço dos projetos de modernização territorial do país, que se configurou um novo arranjo socioespacial por meio da BR 020 que posicionou o Vão do Paranã na rota entre o Nordeste brasileiro e o ascendente Centro-Goiano. Já no alvorecer do século XXI, o adensamento das políticas neoliberais afetou radicalmente a cadeia produtiva da agropecuária no país e trouxe importantes mutações na estrutura territorial dessa região. No interior do vale, notou-se uma significativa ascensão da cadeia produtiva da bovinocultura com um aumento do rebanho, a implementação de confinamentos, abertura de lojas de insumos agropecuários e de frigoríficos. Por outro lado, no limite com os chapadões que formam o Rio São Francisco, a expansão da fronteira agrícola integrou-se à rede urbana regional para formar rotas de escoamento, capitalizar a força de trabalho e acessar os serviços urbanos de alguns municípios situados no Vão do Paranã.

**Palavras-chave:** Formação regional; Modernização territorial; Rede urbana; microrregião Vão do Paranã (GO).

## ABSTRACT

Between the cattle and mining paths in the 18th century, the first settlements emerged in the physiographic area of Vão do Paranã (GO). Close to the border between Goiás and Bahia, the regional formation of the Vão do Paranã reflects the historical processes of articulation and use of the Brazilian territory over time. In this work, we sought to analyze the process of formation of this region in different contexts and scales, from colonization, through the transformations driven by territorial modernization and its productive insertion in the globalized economy of neoliberalism. The methodological procedures were based on bibliographic research, collection of primary and secondary data, mapping and on-site field visits to the investigated locations. The analyzes indicate that, at first, the region figured as a kind of extension of the Bahian corrals and little interacted with the dynamics that occurred in other parts of Goiás. Of the country, that a new socio-spatial arrangement was configured through the BR 020 that positioned the Vão do Paranã on the route between the Brazilian Northeast and the ascendant Centro-Goiano. At the dawn of the 21st century, the consolidation of neoliberal policies radically affected the agricultural production chain in the country and brought important changes in the territorial structure of this region. In the interior of the valley, there was a significant rise in the cattle production chain with an increase in the herd, the implementation of confinements, the opening of stores for agricultural inputs and slaughterhouses. On the other hand, at the limit with the plateaus that form the São Francisco River, the expansion of the agricultural frontier was integrated into the regional urban network to form flow routes, capitalize the workforce and access the urban services of some municipalities located in the Vão do Paranã.

**Keywords:** regional formation; territorial modernization; Urban network; microregion Vão do Paranã (GO).

## FIGURAS

	<u>pág.</u>
<b>Figura 1.</b> Carro de Bois - século XVI	19
<b>Figura 2.</b> Engenho de açúcar - século XIX	19
<b>Figura 3.</b> O Nordeste da cana e do gado no século 17	22
<b>Figura 4.</b> Goiás – Tocantins: cidades, vilas e arraiais (séculos XVIII e XIX)	27
<b>Figura 5:</b> Altimetria, Drenagem e os Núcleos Urbanos do Vão do Paranã (GO)	28
<b>Figura 6.</b> Igreja Matriz de São Domingos (GO)	34
<b>Figura 7.</b> Escola rural abandonada no Povoado Rio Vermelho – Vão do Paranã	35
<b>Figura 8.</b> Arraiais e os principais caminhos das tropas e boiadas no Vão do Paranã – séc. XIX	37
<b>Figura 9 -</b> Ferrovias no Brasil: 1910 – 1930	42
<b>Figura 10.</b> Evolução da rede rodoviária federal em Goiás, 1953 - 1983.	47
<b>Figura 11.</b> BR-060/020 – Eixo de Integração entre Centro-Goiano e Vão do Paranã	51
<b>Figura 12.</b> Sequência e ano da fragmentação dos limites municipais no Vão do Paranã (GO)	53
<b>Figura 13.</b> Arranjo espacial do Vão do Paranã (GO)	55
<b>Figura 14.</b> Rodoviária municipal abandonada em Sítio D’abadia (GO)	56
<b>Figura 15.</b> Imagem de satélite da área urbana de Alvorada-Simolândia – 2021	57
<b>Figura 15.</b> Área desmatada para produção agrícola em Sítio D’abadia (GO)	61
<b>Figura 16.</b> Área plantada e pivô central em área agrícola em Sítio D’abadia (GO)	61
<b>Figura 17.</b> Arranjo Populacional de Goiânia em Goiás- REGIC (2020)	67
<b>Figura 18.</b> Rede urbana do Nordeste Goiano – 2007	70
<b>Figura 19.</b> Estado de Goiás - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) - 2010	72
<b>Figura 20.</b> Agência da Caixa Econômica Federal	81
<b>Figura 21.</b> Vapt Vupt e Boi Forte Agropecuária	81
<b>Figura 22.</b> Universidade Estadual de Goiás	81
<b>Figura 23.</b> Policlínica	81
<b>Figura 24.</b> O sentido da expansão urbana e a fragmentação socioespacial em Posse (GO)	82
<b>Figura 25.</b> Uso e ocupação do solo em 1990 e 2019	87
<b>Figura 26.</b> Goiás: frigoríficos, confinamentos e efetivo de bovinos em 2012	90
<b>Figura 27.</b> Distribuição do Rebanho e Circuito da Pecuária de Corte no Vão do Paranã - 2020	92
<b>Figura 28.</b> Pecuária tradicional extensiva em Damianópolis- GO	95
<b>Figura 29.</b> Confinamento em Iaciara- GO	95
<b>Figura 30.</b> Caminhões boiadeiros em Iaciara-GO	95
<b>Figura 31.</b> Corte Friboi no varejo em Posse-GO	95
<b>Figura 32.</b> Interações entre a produção agrícola do Oeste Baiano	98
<b>Figura 33.</b> Divisa Mambaí (GO)/Cocos (BA)	100
<b>Figura 34.</b> Ônibus na estrada Mambaí-Cocos em direção às fazendas agrícolas	100
<b>Figura 35.</b> Caminhões no Posto Rosário (BA)	100
<b>Figura 36.</b> Silo/Armazém Bunge - Rosário (BA)	100

## GRÁFICOS

	<u>pág.</u>
<b>Gráfico 1.</b> Classificação por quantidade de propriedades rurais em Goiás	26
<b>Gráfico 2.</b> Classificação por tamanho das propriedades rurais em Goiás	26
<b>Gráfico 3.</b> Classificação por quantidade de propriedades rurais no Vão do Paranã (GO) - 2003	31
<b>Gráfico 4.</b> Classificação por tamanho das propriedades no Vão do Paranã (GO) - 2003	31
<b>Gráfico 5.</b> Extensão em quilômetros das redes de transportes terrestres no Brasil (1955 - 1985)	45
<b>Gráfico 6.</b> Evolução demográfica por tipo de domicílio no Vão do Paranã (GO) entre 1970 – 2010	61
<b>Gráfico 7.</b> Produto Interno Bruto agregado dos municípios do Vão do Paranã 2002-2018	71
<b>Gráfico 8.</b> (%) de participação dos setores econômicos na composição do PIB agregado dos municípios da microrregião Vão do Paranã (2018)	71
<b>Gráfico 9.</b> Evolução do Produto Interno Bruto dos municípios do Vão do Paranã 2002 - 2018	77
<b>Gráfico 10.</b> População residente estimada na microrregião Vão do Paranã entre 2001 e 2021	78
<b>Gráfico 11.</b> Crescimento do PIB (mil reais) de Posse (GO) por atividade econômica 2002 - 2018	80
<b>Gráfico 12.</b> Efetivo de bovinos na microrregião Vão do Paranã entre 1974 e 2020	89
<b>Gráfico 12.</b> Número de estabelecimentos agropecuários por faixa de tamanho (ha) em 2017	93
<b>Gráfico 13.</b> Área (ha) ocupada dos estabelecimentos agropecuários por faixa de tamanho (ha) em 2017	93

## TABELAS

	<i><u>pág.</u></i>
<b>Tabela 1.</b> Municípios do Vão do Paraná, população e números de animais em espécies em 1921	36
<b>Tabela 2.</b> Número de inscritos nesses programas sociais e o percentual (%) em relação à população total nos municípios do Vão do Paraná - 2019	76

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGRODEFESA - Agência Goiana de Defesa Agropecuária  
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres  
ASSOCON – Associação Nacional dos Confinadores  
BEC – Batalhão de Engenharia e Construção  
BNDES -Banco Nacional do Desenvolvimento  
BPC – Benefício de Prestação Continuada  
BRICS – Bloco Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul  
CONAB – Companhia Nacional de Abastecimento  
DIT – Divisão Internacional do Trabalho  
EMATER - Agência Goiana de Assistência Técnica, Extensão Rural e Pesquisa Agropecuária  
FGV – Fundação Getúlio Vargas  
FUNAI – Fundação Nacional do Índio  
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
IDH – Índice de Desenvolvimento Humano  
IMB – Instituto Mauro Borges  
INCRA – Instituto Nacional de Reforma Agrária  
ITR – Imposto Territorial Rural  
MATOPIBA – Maranhão-Tocantins-Piauí-Bahia  
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento  
PEC – Projeto de Emenda Constitucional  
PIB – Produto Interno Bruto  
REGIC – Estudo de Região de Influência das Cidades  
SEGPLAN – Secretaria de Gestão e Planejamento  
SUS – Sistema Único de Saúde  
UEG – Universidade Estadual de Goiás

## SUMÁRIO

	<u>Pág.</u>
<b>APRESENTAÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>1. OS PRELÚDIOS DA FORMAÇÃO REGIONAL NO VÃO DO PARANÃ (GO).....</b>	<b>17</b>
1.1. Do litoral ao sertão: os caminhos da colonização em Goyaz .....	23
1.2. O sertão goiano entre a decadência do ouro e a ascensão dos coronéis.....	29
1.3. A expansão agropecuária no Vão do Paranã durante o século XVIII.....	33
1.4. Os caminhos e os núcleos originários da rede de cidades no Vão do Paranã.....	38
1.5. Considerações parciais .....	39
<b>2. A MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL NO VÃO DO PARANÃ (GO).....</b>	<b>40</b>
2.1. O sentido territorial das modernizações em Goiás durante o século XX .....	41
2.2. A produção da hierarquia regional do Centro-Goiano.....	50
2.3. As transformações socioespaciais no Vão do Paranã (GO).....	54
2.4. Considerações parciais.....	64
<b>3. REDE URBANA E AS ARTICULAÇÕES REGIONAIS NO VÃO DO PARANÃ (GO)..</b>	<b>66</b>
3.1. A rede urbana e a economia regional .....	68
3.2. A centralidade de Posse na rede urbana regional .....	82
3.3. O uso do território e a drenagem da renda fundiária.....	87
3.3.1. O circuito espacial da pecuária bovina de corte.....	96
3.3.2. Interações espaciais com a produção agropecuária no Oeste Baiano.....	104
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>110</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>114</b>

## 1. Apresentação

A formação histórica e geográfica do território goiano é marcada por um processo de ocupação diferenciado e desigual. No século XVIII, a busca pelo ouro abriu caminhos e fundou vilas e arraiais que se encontravam dispersos pelo sertão goiano. Após a decadência do ouro, na primeira metade do século XX, as regiões posicionadas ao sudeste do estado foram impulsionadas pela implementação da Estrada de Ferro Goiás e passaram por um processo mais acelerado de modernização. Enquanto isso, nas regiões localizadas mais ao Norte do território estadual, o processo de modernização embora gradual, foi mais lento. No caso específico do Vão do Paranã, situado a nordeste do Estado, a integração com as “modernas” relações de produção e consumo ocorreu por diversos caminhos e em diferentes conjunturas político-econômicas. Foi por meio das vias, desde os caminhos pioneiros à recente abertura e pavimentação de rodovias, que se consolidaram as conexões dessa região com as dinâmicas territoriais que já aconteciam em outras regiões do estado e do país.

Em relação a classificação dessa região, as denominações institucionalmente estabelecidas causam certa confusão. Para o Instituto Mauro Borges (IMB), o que histórica e geograficamente constitui o tradicional Nordeste Goiano são as duas zonas fisiográficas, denominadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de microrregiões geográficas: a Chapada dos Veadeiros e o Vão do Paranã. Já do ponto de vista do macrozoneamento do IBGE, o Vão do Paranã, juntamente com o Entorno de Brasília, forma o Leste Goiano. Nesse macrozoneamento, a microrregião da Chapada dos Veadeiros forma com a microrregião de Porangatu o Norte Goiano, aí se incluindo o enorme município de Niquelândia e todo o Lago da Serra da Mesa.<sup>1</sup>

Ao analisar a formação econômica e social regional relacionada ao processo de ocupação e à própria configuração atual da rede de cidades, elaborada a partir de um estudo do próprio IBGE sobre as regiões de influência das cidades (REGIC) (2007; 2018), nota-se um evidente descompasso na formação e certa desarticulação da rede urbana entre o vão e a chapada. Assim, por questões metodológicas, adotaremos a microrregião do Vão do Paranã como recorte espacial da pesquisa.

---

<sup>1</sup> Em um trabalho recente Antônio Teixeira Neto, de maneira muito mais informal que institucional, dá o nome de Norte Goiano à porção do território goiano constituída pelas microrregiões de São Miguel do Araguaia, Porangatu, Chapada dos Veadeiros e Vão do Paranã. Este trabalho (*A ocupação territorial do Norte Goiano*) foi publicado pela Revista da UEG, unidade de Porangatu em 2019.

Contudo, não pretendemos abrir mão da nomenclatura “nordeste”, pois, aqui, ela possui um duplo sentido explicativo para a o que foi e é atualmente a região. Primeiro, representa a posição geográfica da região em relação ao limite estadual. Mas também simboliza a estreita relação histórica desse vale com o Nordeste brasileiro. Por isso, essa região não é apenas o Nordeste de Goiás, é sobretudo o Nordeste em Goiás.

Um estudo realizado pelo IMB (2017), constatou que apenas 20 municípios concentram aproximadamente 65% de toda a população do estado de Goiás. Contrastando com essa concentração exacerbada de goianos em tão poucas unidades municipais, os 35% restantes da população se distribuem sobre os outros 226 municípios, ou seja: 2,4 milhões de habitantes residindo em pequenas povoações. Levando-se em conta que é sobre o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília que se concentra a maior parte dos habitantes do estado, pode-se afirmar que realmente a população goiana é majoritariamente distribuída em duas grandes áreas urbanas: as regiões metropolitanas de Goiânia e Brasília.

Os reflexos dessa concentração são evidentes, uma vez que o eixo a que nos referimos logo acima polariza economicamente o território estadual, principalmente no que diz respeito ao setor da indústria e dos serviços e as plataformas logísticas de transportes e comunicações. Ao se concentrar em volta de três grandes regiões de produção agropecuária – o Entorno de Brasília, o Sul Goiano e, sobretudo, o Sudoeste Goiano – o agronegócio segue de perto essa lógica, especialmente no que concerne às cadeias produtivas da cana-de-açúcar e da soja. Nas regiões posicionadas ao norte predominam a mineração e a agropecuária.

Esse cenário de produção, muito atrelado ao setor primário, guarda forte relação com a posição de Goiás e do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho. Portanto, compreender essas dimensões da organização do espaço e de suas formações territoriais exige uma análise multiescalar. Desde os imperativos e centros de comando mais distantes, situados em uma escala global, às políticas territoriais de âmbito nacional, regional e local. Nesse sentido, Corrêa (2018) explana que a rede urbana é a forma espacial mais evidente da divisão territorial do trabalho e por isso é fundamental compreendê-la enquanto um elemento da organização do território.

No contexto atual, a rede urbana não possui a mesma rigidez hierárquica do século passado. Isso, porque os sistemas técnicos e objetos geográficos estão mais difusos no território, possibilitando uma conexão mais efetiva entre os diversos locais. As redes técnicas e de informação também estão mais consolidadas e os meios de transportes e

comunicação mais rápidos e com alcance cada vez maior. Assim, mesmo aqueles núcleos mais distantes aos eixos de polarização econômica são integrados a rede de consumo e absorção dos excedentes produzidos nesses centros. Isso, porém, configura um forte quadro de dependência produtiva e de serviços avançados que favorecem as desigualdades regionais.

Impulsiona-se por essa razão, o movimento de migração que em geral povoa as periferias das grandes metrópoles. É o que ocorre com os municípios do Vão do Paranã, que inter-regionalmente possuem considerável subordinação ao eixo Brasília-Anápolis-Goiânia. Já na dimensão intra-regional, as características socioambientais atribuídas às descontínuas temporalidades (a mineração, a expansão da agropecuária, o papel exercido por Brasília no processo migratório, etc.) e ao eixo formado pela BR 020, resultam em um arranjo espacial com dinâmicas territoriais bastante específicas, que serão investigadas no decorrer deste trabalho.

Com a proposta de analisar as articulações regionais no Vão do Paranã, o nosso objetivo é contribuir para a compreensão da produção do território e da dinâmica região desde sua gênese aos arranjos da configuração espacial contemporânea. Nesse percurso histórico-geográfico, procura-se balizar algumas das múltiplas interações socioespaciais que decorreram em diferentes escalas e conjunturas político-econômicas que afetaram direta ou indiretamente o processo de formação territorial da região.

Os procedimentos metodológicos foram realizados nas seguintes etapas: 1) Pesquisa bibliográfica por meio de levantamento de livros, artigos, teses e dissertações sobre formação regional, rede urbana, produção do território, escalas e interações espaciais; 2) Levantamento de dados secundários em fontes oficiais (ANTT, CONAB, IBGE, IMB, SEGPLAN, Portais Municipais e do Observatório do Estado Social Brasileiro) e no banco de dados das instituições privadas diversas; 3) organização gráfica dos dados obtidos; 4) Mapeamento das rodovias, dos núcleos populacionais e produtivos por meio de softwares específicos tais como ArcGis 10.3 e Google Earth; 5) Realização de trabalhos de campo com visitas *in loco* na região para observação dos fixos e os fluxos que articulam-se nesse segmento da rede urbana;

A partir disso, este trabalho estrutura-se em três capítulos que dialogam com a formação regional em três diferentes momentos históricos. No primeiro, deu-se foco ao contexto da colonização brasileira e os caminhos que levaram a ocupação pioneira da região com a mineração e a expansão das fazendas de gado na Bahia. Depois, no segundo

capítulo, aborda-se alguns aspectos das transformações ocorridas nesse arranjo espacial pioneiro com as construções de Goiânia, Brasília e da BR020, que induziram dinâmicas de modernização territorial na região. No terceiro capítulo, busca-se traçar um panorama da economia regional e da rede urbana no século XXI. Assim, a análise da centralidade de Posse e os processos de drenagem e concentração da renda fundiária por meio do circuito espacial da pecuária bovina de corte e da atividade agrícola no Oeste baiano encerram – por hora – nossa pesquisa.

# **CAPÍTULO 1**

## **OS PRELÚDIOS DA FORMAÇÃO REGIONAL NO VÃO DO PARANÃ (GO)**

Os caminhos descortinam os horizontes e levam consigo esperanças, ansiedades e amarguras, porém, mais esperanças que amarguras. Eles dão passagem, melhor seria dizer abrem passagens a homens de toda espécie e caráter: uns obstinados pela riqueza incerta, outros aventureiros sem maiores ideais ou em fugas permanentes, alguns movidos pela fé cristã, outros pela ambição e pelo poder. Quaisquer que tenham sido as motivações particulares e coletivas o certo é que esses homens deixaram nos mil e um pontos de passagens as sementes das futuras cidades de hoje - os arraiais do outrora (TEIXEIRA NETO, 2001, p. 12).

## 1.1. Do litoral ao sertão: os caminhos da colonização no Brasil



O empreendimento colonial que culminou na formação do território brasileiro foi movido por interesses imperialistas e mercantis estabelecidos no âmbito da expansão marítima europeia. Assim, destaca Moraes (2001), a unidade territorial desse país foi uma invenção forjada pelos interesses de dominação e exploração deste que se figurava como um espaço altamente diversificado e fragmentado territorialmente. De acordo com a Fundação Nacional do Índio (FUNAI), no ano de 1500 habitavam cerca de três milhões de pessoas no que é hoje o território brasileiro, dividido em aproximadamente mil tribos diferentes, espalhadas por esse vasto país.

Krenak (1995) indica que os povos indígenas já possuíam significativo conhecimento acerca das características ambientais e uma ampla teia de relações em todo o continente quando chegaram os europeus. Com esses “mundos” em conflito, ressalta o autor: prevaleceu a ambição dos colonizadores que se apossaram de terras e exterminaram boa parte desses povos por meio de embates armados, escravização e epidemias. Daí o entendimento desse processo territorial enquanto uma guerra de conquista, e não necessariamente uma descoberta nos moldes que propôs o mito de origem apregoado por portugueses.

Nesse contexto, atividades econômicas ligadas à produção agropecuária e ao extrativismo vegetal e mineral foram estabelecidas em larga escala na então América portuguesa. Com a implementação de um pacto de subordinação da colônia em relação à metrópole europeia, o modelo de ocupação imposto pelo sistema colonial induziu dinâmicas territoriais violentas e exploratórias. Como indica Moraes (2001), a lógica de produção foi inicialmente baseada em estruturas tipo *plantations* e tiveram como pilares os latifúndios, as monoculturas, a importação de pessoas escravizadas como força de trabalho e a produção voltada à exportação. Entre meados dos séculos XVI e XVII, com os engenhos de cana-de-açúcar fortemente estabelecidos no litoral brasileiro, especialmente no Nordeste, a criação de gado bovino figurou-se um recurso fundamental, seja para produzir alimento, como também para transporte de cargas e como força de tração para a moagem.

Conforme retratam as figuras 1 e 2, o carro de boi era utilizado para carregar a cana e a lenha, além dos bois serem manejados nas oficinas de produção açucareira. No entanto, o crescimento acelerado do rebanho tornou incompatível com a expansão dos canaviais, pois os animais devoravam as plantações e ocupavam considerável espaço nas

terras férteis de massapê localizadas na região da zona da mata, principalmente na Bahia e em Pernambuco. Fato que, sob influência dos senhores de engenhos, a coroa portuguesa por meio da Carta Régia de 1701 estabeleceu que a pecuária bovina poderia ocorrer somente depois de 10 léguas da linha costeira (cerca de 60 km, segundo a unidade de medida utilizada na época: a légua de sesmaria). Assim, a bovinocultura avançou para o sertão, onde o clima seco e o tipo de solo já não possibilitavam o cultivo da cana nas mesmas condições da zona costeira.

<b>Figura 1. Carro de Bois - século VII</b>	<b>Figura 2. Engenho de açúcar - século XIX</b>
	
<b>Post (1638)</b>	<b>Rugendas (1845)</b>

A partir daí, configurou-se um padrão de ocupação bastante hierarquizado entre os centros políticos e econômicos localizados no litoral e a grande retaguarda territorial brasileira – os sertões. Esse arranjo espacial, composto por uma restrita rede de povoados e pontos comerciais, foi resultado da concentração dos meios técnicos no litoral. Enquanto isso, a imensidão do interior do continente figurava-se como território indiferenciado, convencionalmente entendido como sertão.

De acordo com Leonardi (1996), na época da colonização a denominação “sertão” estava associada à ideia de zonas de fronteira, pouco exploradas e carregadas de sentidos simbólicos. As obras de Euclides da Cunha (*Os Sertões*) e de João Guimarães Rosa (*Grande Sertão Veredas*) revelam o quanto esse conceito influenciou o imaginário coletivo e estava associado a um modo de vida originado e desenvolvido durante o processo de ocupação do interior do país.

Diferentes grupos formados por bandeirantes, padres jesuítas, cientistas, pretos e indígenas que eram submetidos ou se libertavam do trabalho escravo, migrantes de diversos cantos do mundo, adentraram ao interior do continente. Teixeira Neto (2001) indica que esse percurso inicialmente ocorreu por meio das trilhas que conectavam as

tribos indígenas e dos cursos fluviais das grandes bacias hidrográficas. Com o surgimento dos primeiros arraiais boca de sertão, esses caminhos foram ampliados e diversificados conforme o fluxo migratório se intensificava.

No imbróglio das disputas territoriais ocorridas entre as nações europeias nesse período, indica Moraes (2001), dois acontecimentos foram fundamentais. Primeiro, devido à aliança ibérica, entre Portugal e Espanha, rompeu-se o limite estabelecido no tratado de Tordesilhas e com isso foi impulsionado o avanço em direção a essa fronteira. Por outro lado, com a invasão do império holandês na costa de Pernambuco, as atividades produtivas nos engenhos foram desestabilizadas. Esse vácuo de mercado fez com que o cultivo da cana-de-açúcar se expandisse rapidamente na região das Antilhas (América Central), que logo assumiram a posição de principal centro da produção mundial de açúcar, deixando o Brasil para trás.

Com o declínio da produção açucareira no Nordeste brasileiro no final do século XVII, as centralidades políticas e econômicas do império, foram sendo transferidas para o Sudeste brasileiro. Isso porque iniciava-se um novo ciclo de exploração territorial vinculado à mineração. Além da transferência da capital político-administrativa de Salvador para o Rio de Janeiro, em 1763, a busca incessante pelo ouro e as intenções portuguesas em ampliar e consolidar seu domínio na América, também intensificaram migrações para o interior do país. Nesse século, aponta Lemes (2009), ocorre uma dupla mutação, que alterou consideravelmente a fisionomia da América portuguesa. São elas:

mutação espacial, resultado de uma veloz e ampla expansão territorial na colônia, principalmente no centro-sul e centro-oeste; e mutação econômica e demográfica, consequência dos descobrimentos, seguido de rápido e intenso deslocamento populacional em direção às áreas de mineração de ouro e diamantes (LEMES, 2009, p. 385)

Assim, destacam Ferreira e Mendes (2009), caminhos foram abertos em direção às capitanias de Goyaz (atual Goiás-Tocantins), Minas Gerais e Mato Grosso. Com novos assentamentos vinculados com a mineração e o surgimento de um considerável mercado consumidor de carne, leite e couro, a agropecuária também adentrou aos rincões do país. Como demonstra a figura 3, esse avanço margeou os cursos d'água, devido entre outros fatores, a ocorrência de áreas mais aplainadas para o deslocamento terrestre e fluvial, disponibilidade hídrica para sedentarização do gado, viabilidade da agricultura e, em alguns casos, a localização das jazidas de minérios que se encontravam

predominantemente próxima a esses leitos. Assim, Ferreira e Mendes (2009, p. 4-5), explicam que:

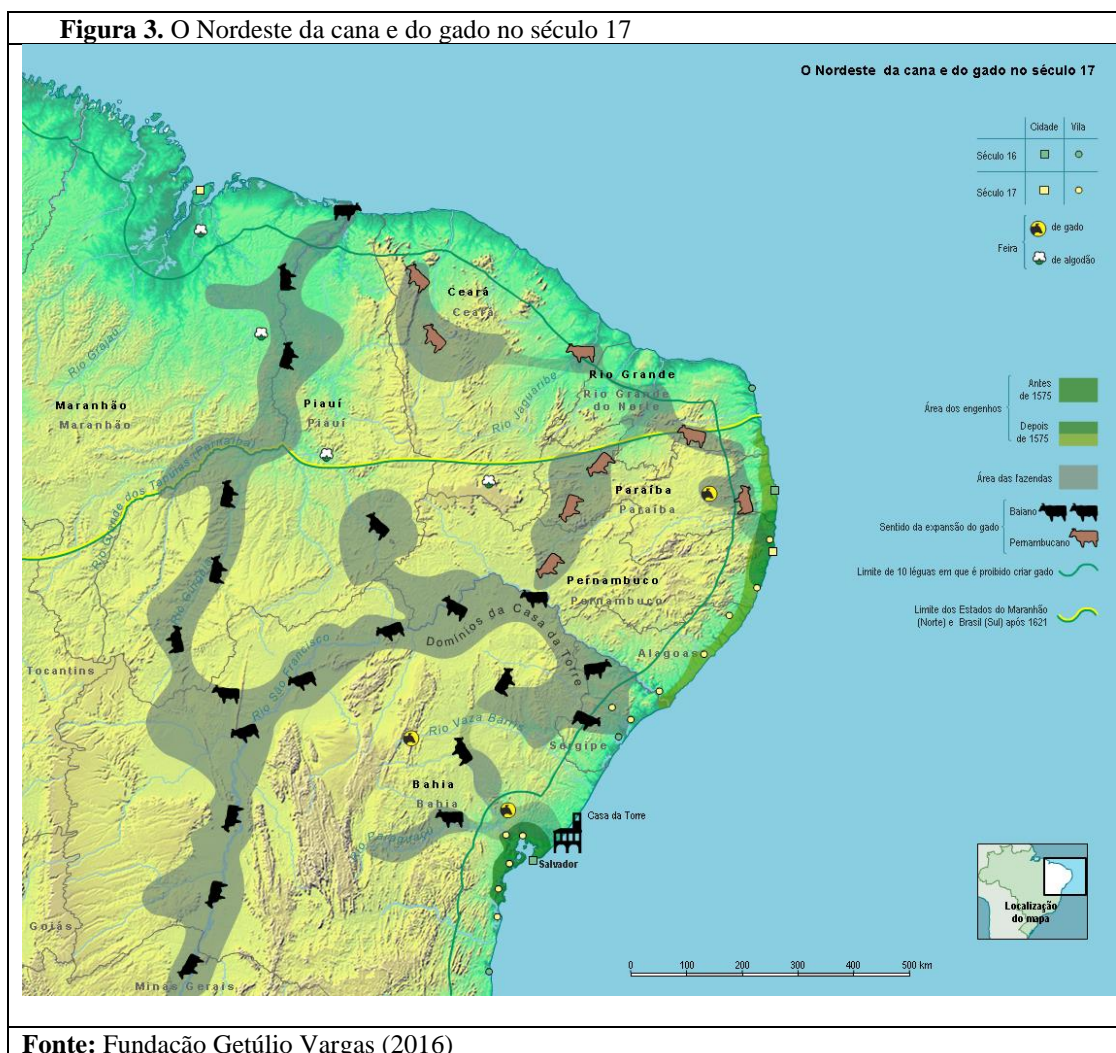
Os primeiros núcleos populacionais de Goiás foram constituídos por duas frentes colonizadoras, uma pelo Sul, por meio dos bandeirantes paulistas que atravessaram o Rio Paranaíba e outra pelo Norte, formada pelos migrantes da Bahia, Pará e Maranhão, que subiram pelo vale do Rio Tocantins (FERREIRA E MENDES, 2009, p. 4-5).

Durante o século XVIII, aponta Teixeira Neto (2001), a ocupação colonial do espaço geográfico brasileiro expandiu-se devido, primeiro, ao caminho de ida em busca do ouro, e posteriormente, com a abertura de grandes estradas, ainda que rudimentares, para escoar esse minério em direção aos portos. Entre os caminhos do gado e do garimpo, diversas localidades surgiram conforme ocorria a interiorização da população e das atividades mineradoras em direção ao Brasil Central.

Em decorrência desse processo de ocupação territorial, toda uma vida de relações se desenvolveu à medida que também se estruturou uma economia que girava em torno da exploração do ouro. Com isso, indica Teixeira Neto (2001), deu-se início a um processo de povoamento e urbanização, no que resultou no surgimento de arraiais e vilas, fazendas de gado, registros aduaneiros, presídios e fortificações militares, aldeamentos indígenas, pousos de tropas e boiadas, embriões da atual rede urbana goiana e tocantinense. Nas palavras de Moraes (2001, p. 112)

A mineração foi também uma atividade essencialmente urbanizadora; em qualquer lugar onde ela ocorria criava cidades. Em consequência, gerou a primeira rede de cidades do Brasil. A produção aurífera gerou um setor dominante para a economia colonial brasileira. A partir daí a colônia, como um todo, trabalhou para a região mineradora (MORAES, 2001, p. 112).

Dessa forma, o ordenamento territorial colonial ocasionou certa divisão regional do trabalho para sustentar as demandas dos arraiais do ouro. Atravessada pelo Rio São Francisco, conforme demonstra a figura 3, a região Nordeste, principalmente Piauí e Bahia, consolidaram-se como importantes zonas de produção de carne bovina e foram fundamentais para fornecer suprimentos às Minas Gerais.



## 1.2. O sertão goiano entre a decadência do ouro e a ascensão dos coronéis

No século XIX, após o declínio da economia aurífera, a dinâmica de organização espacial da América portuguesa sofreu profundas alterações. Em meio a um período marcado por conflitos, revoltas e disputas territoriais, que ocorriam dentro e fora do país, com a proclamação da independência em 1822, várias transformações aconteceram na ordem política. No entanto, as bases produtivas e econômicas já se encontravam organizadas sob um regime concentrador de posse da terra e do trabalho servil.

Importantes acontecimentos convergiram com a mudança no sistema de governo ocorrida devido a chegada da família real portuguesa para o Brasil. Em termos geopolíticos, foi propiciada maior abertura comercial, que tanto interessava aos grandes proprietários de terras (agroexportadores). Por outro lado, também, as burguesias urbanas, concentradas nas capitais litorâneas, foram favorecidas com as novas possibilidades de

realizar importações de tecnologias e produtos manufaturados, tendo em vista as revoluções que ocorriam na Europa.

Durante o processo de “independência”, de acordo Moraes (2001), um aspecto central da formação territorial brasileira, foram as estratégias de controle e expansão dos fundos territoriais associada às oligarquias rurais, que garantiram, por muito tempo, a influência da casa de Bragança sobre as posses das terras e das pessoas que nela trabalhavam. Nas palavras desse autor

(...) estava ocupado no território brasileiro pela economia colonial no momento da independência, (...) apenas 1/5 do território, o resto eram fundos territoriais. Por isso, se por um lado o elemento que levou à adoção da monarquia e a não-fragmentação do Brasil foi a manutenção do escravismo, por outro, foi a manutenção da soberania sobre esses fundos territoriais (MORAES, 2001, p 112).

Diante disso, o modo desordenado e desmedido de divisão fundiária dessas terras devolutas favoreceu a formação dos latifúndios. O apossamento, destaca Silva (2000, p. 141), foi a principal forma de ocupação territorial nesse período, “como a ação dos detentores de bens e poder não sofria nenhum controle, foram alargando suas propriedades, sedimentando uma mentalidade da qual ainda não nos livramos – a da expropriação.”

Prata ou Chumbo? De certa maneira, a simbólica indagação de Pablo Escobar que sintetiza a sua atuação na Colômbia, também traduz o modo violento como ocorreu a estruturação agrária brasileira. Apoiadas em práticas de expropriação dos “mais fracos”, a saga do narcotraficante guarda muita semelhança com a ação de coronéis, grileiros e posseiros que acumularam riqueza com a especulação fundiária nos sertões do Brasil.

Após o declínio do ouro, de acordo com Palacin (1990), houve uma dispersão da população que estava concentrada nas vilas e nos arraiais para o espaço rural. Essa ruralização da vida, informa o autor, decorreu paralelamente à ascensão político-jurídica de grandes latifundiários em contraste à estruturação da vida sertaneja dos camponeses pobres. Em análise, a obra deste autor, Santos (2013) chama atenção para um ponto importante pouco mencionado por Palacin (1990)

a posse da terra não é apenas uma questão fundiária, mas uma questão definida por costumes e que agregados, peões e meeiros – como trabalhadores que são – tinham sua relação com a terra definida, muitas vezes, em função de uma lógica de pertença – identitária e cultural – que reforçava e configurava determinadas alianças ou oposições (SANTOS, 2013, p. 7)

Assim, durante o primeiro reinado, os títulos militares como: tenente, capitão, major e coronel, passaram a ser vendidos pelo governo aos grandes proprietários de terras. Desde então, além do poder fundiário e econômico já precedente, esses sujeitos passaram também a ter influência política e respaldo jurídico. Desse modo, os processos de mercantilização fundiária afetaram a dinâmica de organização territorial de todo país, especialmente naqueles lugares onde as oligarquias rurais detinham mais poder, como é o caso de Goiás. Em terras “sem lei, nem rei”, para usar a expressão de Silva (2000), prevalece o interesse dos mais fortes. Aqueles que detinham mais dinheiro, mais jagunços e mais chumbo escolhiam até onde iam os limites de suas propriedades.

Nesse mesmo período, insatisfeitos com as condições de subordinação e abandono a qual alguns lugares se encontravam e as próprias contradições desse regime, movimentos separatistas emergiram: Balaiada (1838-1841), a Sabinada (1837-1838), a Revolta dos Malês (1835), a Guerra dos Cabanos (1835-1840), a Guerra dos Farrapos (1835-1845), entre outras. A forte repressão que o império impôs a esses movimentos foi em boa parte financiada pela Inglaterra. Então, em certa medida, o preço da manutenção da unidade territorial brasileira foi um considerável endividamento com o país britânico.

Mesmo diante desse jogo de forças, Alonso explica (2015) que o movimento abolicionista ganhou vigor devido às constantes revoltas que ocorriam internamente no país e a apoio dos credores ingleses, interessados em expandir seu mercado consumidor. O Brasil, ainda assim, foi o último país da América a abolir a escravidão, ao menos institucionalmente, em 1888, muito em razão da força contrária exercida pelas oligarquias rurais que alimentavam e usufruíam desse sistema.

O modo contraditório como foi abolida a escravidão no Brasil, acentuou os problemas socioespaciais relacionados a um tipo específico de segregação racial. Após três séculos de injustiças e superexploração da população afrodescendente, não se criaram políticas de reparação histórica e de inserção social. Esses sujeitos recém-libertos, que tanto trabalharam na construção do país, tornaram-se do dia para a noite “sem-terras” no campo e “sem teto” nas cidades. Isso denota que a ausência de uma reforma agrária ampla e popular ainda causa sérios problemas para a sociedade brasileira. Nas palavras de Silva (2000, p. 29)

O trabalhador rural brasileiro vem sendo expulso da terra desde a colonização. Sem outra opção, ele migra para os centros urbanos ou se submete a trabalhar nas grandes fazendas, muitas vezes em regime de superexploração, deixando de viver dignamente o seu modo de vida. (...) por falta de recursos para produzir em maior escala, apossava-se de um

pequeno pedaço de chão e plantava sua roça de subsistência. Enquanto a terra era abundante, isso era possível. Sempre que o fazendeiro chegava com sua milícia particular e o expulsava, o camponês, sem condições de resistir, não tinha outra saída a não ser procurar outra terra. Com o crescimento da população e da participação do Brasil no mercado externo, a concorrência por novas e maiores terras aumentou (SILVA, 2000, p. 29)

Esse movimento contínuo de expropriação e violência ainda é uma ferida aberta em muitos lugares do Brasil. Em Goiás, segundo dados do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA, 2003), organizados por Teixeira Neto (2011), gráficos 1 e 2, as grandes propriedades (acima de 1.000 ha.) representam apenas 8% do total de imóveis. Em área total, por outro lado, essas fazendas cercam 55% do espaço rural. Os pequenos proprietários e os médios, no entanto, apesar de representarem 92% do total de imóveis, ocupam apenas 45% do espaço rural goiano. O fato destes dados serem quase inversamente proporcionais, demonstra que a questão agrária está na raiz das desigualdades sociais.



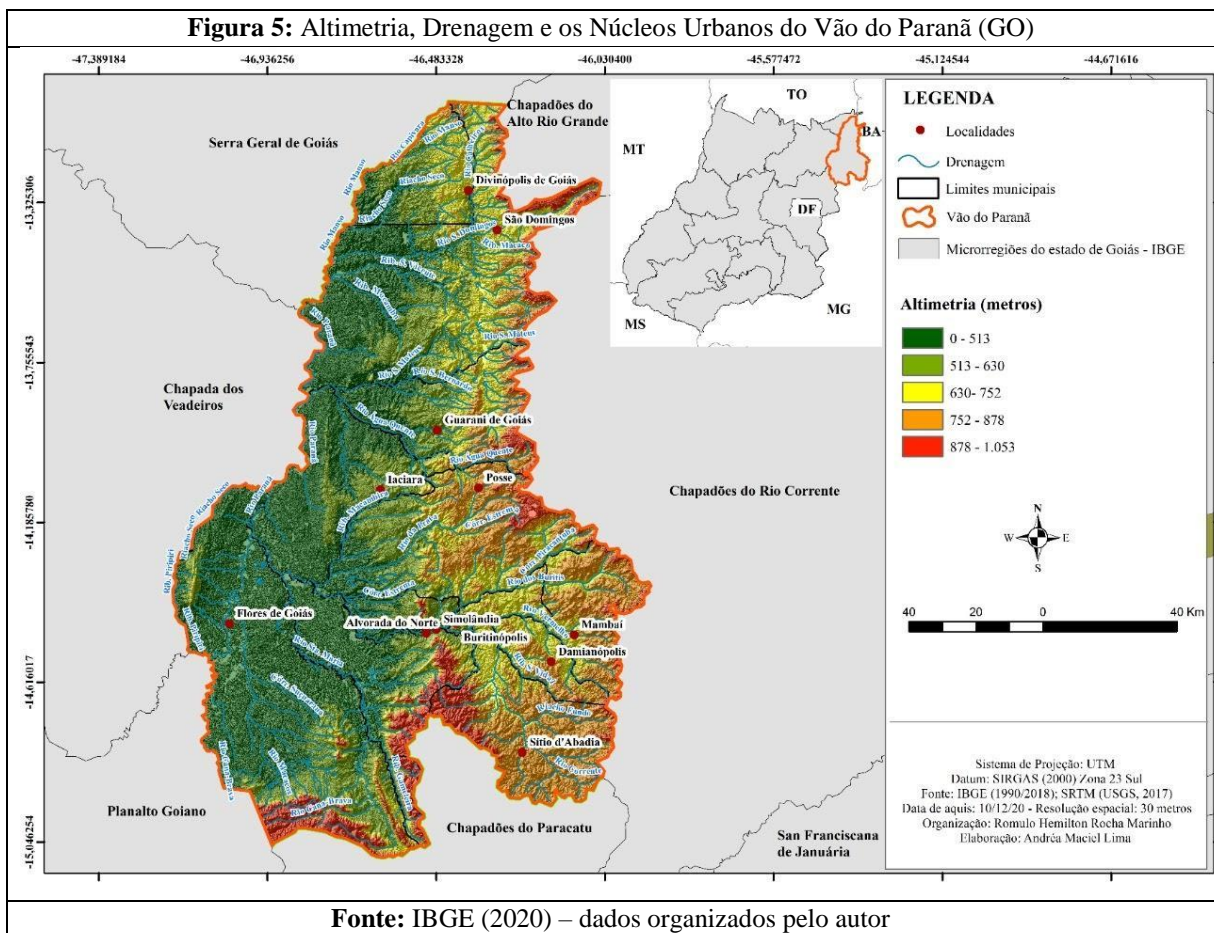
A concentração fundiária e as relações coloniais de dominação, de um modo geral, afetaram a formação histórica, social e econômica do território goiano em diversos aspectos, especialmente nas relações entre o campo e a formação dos povoadamentos. A figura 4, elaborada por Teixeira Neto (2001), exhibe as principais rotas e cidades/vilas/arraiais de Goiás-Tocantins durante os séculos XVIII e XIX.

Foi nesse contexto, entre a decadência do ouro e a ascensão dos coronéis durante o império e, depois, a república velha que ocorreu efetivamente a expansão da fronteira agropecuária em direção ao Vão do Paranã. Com isso, esses processos históricos associados às condições ambientais e culturais da população no seu modo de viver e produzir foram elementos-chave na formação territorial dessa região.



### 1.3. A expansão agropecuária no Vão do Paranã (GO)

A depressão do Vão do Paranã caracteriza-se, conforme a figura 5, por uma ruptura entre o topo plano e o “vão” escavado pelos afluentes do rio Tocantins. Em sua vertente oeste o limite é a Chapada dos Veadeiros. Já no lado leste, alcança os chapadões do rio Corrente e forma um grande divisor de águas entre as bacias dos rios Tocantins e o São Francisco. No interior do vale, indica Barreira (2002), em algumas áreas predominam imensos chapadões formados por serras. Em outras, vastas áreas rebaixadas com planícies aluviais inundáveis que formaram extensas pastagens naturais nas margens dos afluentes do Rio Paranã.



Teixeira Neto (2006, p. 5) explica que

(...) no fundo do vale, erodido, moldado pelas águas que descem do alto e pelo vento que sopra em direção do oeste, o arenito e o calcário adquiriram formas variadas, deixando aqui e acolá testemunhos do que, num passado longínquo, foram o relevo e a topografia regionais. A ruptura entre o topo plano (apenas erodido lá onde os cursos d'água afloram e correm paralela e simetricamente em direção do leste) e o “vão” cavado pelo rio, que tem por limite oeste a Chapada dos Veadeiros, constitui o grande alinhamento

escarpado norte-sul carinhosamente chamado de Serra Geral de Goiás, formando na verdade um dos grandes espigões mestres do relevo brasileiro (TEIXEIRA NETO, 2006, p. 5).

Em um primeiro momento, foram essas características físicas, associadas ao processo territorial de expansão da fronteira agropecuária baiana, que dinamizaram a estruturação dessa região. Diante do contexto territorial apresentado nas seções anteriores, as fazendas de gado do Nordeste brasileiro que se expandiram em direção à fronteira de Goiás, encontraram no Vão um ambiente bastante propício. A água até então abundante e as áreas de pastagem disponíveis formaram o ambiente ideal para a abertura e formação de fazendas para a criação de bovinos. Assim, a região parecia se constituir em uma extensão dos currais baianos. É o que Barreira (2002, p. 101) argumenta.

A área de Goiás vizinha à Bahia oferecia não só uma contiguidade espacial como também pastagens naturais. Era, portanto, uma alternativa viável para inúmeras famílias vindas dos Gerais da Bahia. Para muitos goianos de outras partes do estado, o Vão do Paranã chegou a ser visto e também ser fortemente identificado como parte do Nordeste brasileiro. Criou-se uma situação singular, tanto do ponto de vista cultural, quanto pelo abandono administrativo ao qual a região foi relegada. Institucionalmente, era um território inserido nos limites de Goiás; cultural e economicamente, sua ligação era com a Bahia (BARREIRA, 2002, p 101).

Contudo, como anunciado no preâmbulo do periódico *A Informação Goyana* - importante veículo de formação e divulgação da “goianidade” –, divulgado pela Agepel (2001), nessa porção do território hábitos e costumes sociais e religiosos diferenciavam-se bastante de outras identidades regionais no país. O fato de pouco aparecer referências à região do norte/nordeste goiano nesse meio de comunicação, é outro indício de como essa porção do território goiano foi relegada por forças políticas e econômicas que imperavam no Sudeste brasileiro e no centro-sul do estado. Dentre as poucas referências ao norte de Goyaz daquele tempo apresentadas, destaca-se esta publicação de 1917:

Vejamos o Norte goyano, isolado do resto do paiz, com suas fabulosas riquezas e aspectos phisicos os mais interessantes, é um mundo extraordinário de revelações e surpresas, um braço gigante do Brazil atrophiado pela incúria criminosa dos poderes competentes, pelo abandono a que foi condenado (sic) (AGAPEL, 2001, p. 24)

Nesse contexto, de acordo com Vieira (2015), processou-se historicamente uma intersecção sociocultural entre Goiás-Bahia nesse vale do rio Paranã. Entretanto, cabe um parêntese, pois, do ponto de vista da posição geográfica, há de se considerar também a influência do noroeste de Minas Gerais, apesar de, como ressalta o autor, as características

baianas, logo, nordestinas em geral, serem mais acentuadas que as mineiras. Esses traços ainda são bastante perceptíveis na população mais antiga, na linguagem, na culinária, nos costumes e nas técnicas de organização produtiva.

Uma possível explicação para essa grande influência nordestina na região, de acordo com Vieira (2015), pode ser atribuída à ocorrência de um fenômeno natural que ocorreu por volta de 1860: uma prolongada seca atingiu o sertão da Bahia e isso acelerou mais ainda os deslocamentos para a região do oeste baiano, conhecida tradicionalmente como “Além São Francisco”. Com isso, aumentou também a demanda por terras nas regiões adjacentes, caso do Vão do Paranã.

Segundo TEIXEIRA NETO (2009)<sup>2</sup>, citando o Padre Luiz Antônio da Silva e Souza (autor de *O Descobrimento da Capitania de Goyaz*, editado pela primeira vez em 1812 e reeditado pela editora da UFG em 1967), dizem mesmo que a pecuária teria precedido à mineração, porque se tem notícia de que bandeirantes desgarrados teriam se deparado com cabeças de gado bravio que já pastavam naturalmente na região. Teriam vindas, também desgarradas, dos Gerais da Bahia, em que, desde as últimas décadas do século XVII, a pecuária – como já vinha acontecendo em todo o grande sertão nordestino – se tornara a principal atividade econômica e social da população.

Ainda de acordo com o mesmo autor, quaisquer que sejam as histórias contadas, em um ponto historiadores e geógrafos são unânimes: a atividade agropastoril surgiu inicialmente para abastecer as minas, depois, já como atividade permanente, introduziu mobilidade em um território até então enclausurado pelas grandes distâncias e proporcionou o desenvolvimento do mercado interno, o qual, conseqüentemente, serviu de base para a ascensão plena da atividade agrícola (TEIXEIRA NETO, 2006).

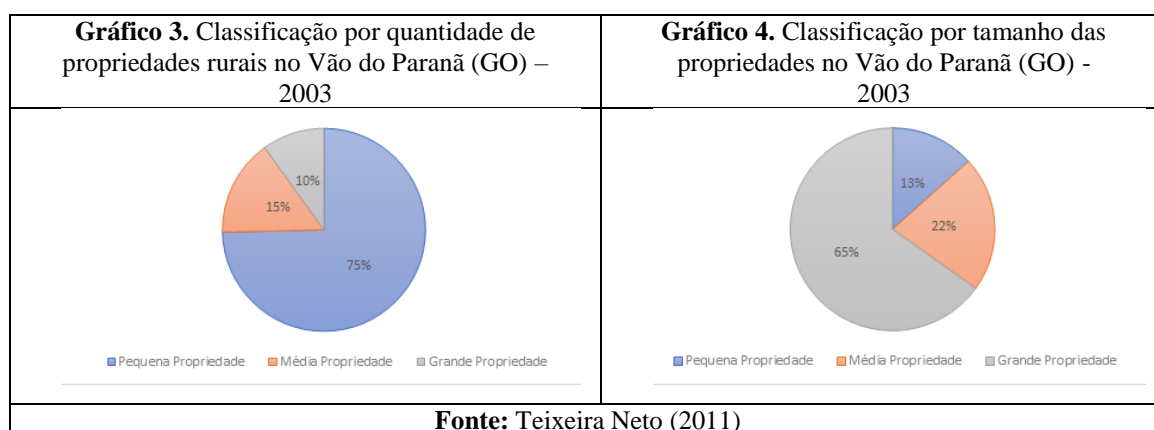
Das bandas do São Francisco vieram, então, em direção ao Vão do Paranã, “desgarradas, errantes, quase selvagens, as primeiras cabeças de gado, fugitivas das fazendas que se interiorizavam a partir do litoral baiano e nordestino. (...) Atravessando os chapadões infundáveis do oeste baiano, homens e animais desceram as serras pelos poucos pontos de passagem (verdadeiros boqueirões, de acesso difícil, que ligavam, e ainda ligam – caso da BR -020 – o que se pensava ser o “espigão mestre” do relevo brasileiro ao Planalto Central (TEIXEIRA NETO, 2006, p. 4).

Como esses migrantes já estavam habituados às difíceis condições de autossuficiência em um ambiente seco e árido, o processo de adaptação à região foi quase

---

<sup>2</sup> TEIXEIRA NETO, Antônio (2009). *Pequena história da agropecuária goiana*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás, ano 20, p. 19-57

instantâneo. Ademais, como as propriedades na região eram desvalorizadas, Vieira (2015) relata que antigos mineradores, camponeses, tropeiros, puderam empossar ou adquirir terras nessa região por um preço menor que o praticado em suas redondezas. Mesmo assim, de acordo com os dados do INCRA (2003), organizados por Teixeira Neto (2011) e apresentados nas figuras 8 e 9, chama a atenção na estrutura fundiária da região o destaque da grande propriedade. Esse fato, aliás, não destoia do contexto do restante do estado. Em apenas 10% dos imóveis estão concentrados 65% das áreas rurais da região. Em contrapartida, os pequenos e médios que representam 90% dos proprietários e detêm apenas 35% da área total dos estabelecimentos agropecuários.



Nesse sentido, Vieira (2015) chama a atenção para os fatores negativos que caracterizam a estrutura fundiária no Vão do Paranã, como, entre outros, a não legalização das propriedades e da prática de grilagem incidente em áreas de terras devolutas (objeto de várias ações discriminatórias). Geralmente, nos espólios, as terras que não tinham valor eram destinadas às pessoas menos esclarecidas das famílias, o que facilitou a aquisição fraudulenta de terrenos por parte de forasteiros, que os viam como futuras e promissoras reservas de valor. Essa prática é ainda comum nas áreas limites de Goiás com a Bahia, onde grileiros utilizam-se de métodos violentos para conquistarem a posse da terra para implementar novos sistemas produtivos.

#### 1.4. Os núcleos originários da rede de cidades no Vão do Paranã

No período da mineração, os arraiais de São Domingos e Flores foram os primeiros a se consolidarem no Vão do Paranã. Isso se deu, sobretudo, por conta da economia aurífera, no que, conseqüentemente, resultou em interações e mobilidade

espaciais por meio do caminho que partia de Salvador em direção à Vila Boa de Goiás e deixava seus “rastros” socioeconômicos nos lugares transpassados. A picada da Bahia, de acordo com Eleutério (2018), foi uma importante rota de entrada de mercadorias e escoamento do ouro explorado na capitania de Goiás. Em seu percurso, os pontos de registros fiscais garantiam a cobrança de elevados impostos para a coroa portuguesa que já se encontrava decadente e ameaça por outras potências imperialistas.

(...) Aberta em 1736 durante o governo de D. João V, essa estrada adentrava a Capitania de Goiás pelo Registro de Santa Maria do Vão do Paranã, sendo relatada por diversos personagens até o início do século XX. Fazia parte do sistema de “entradas” da Capitania de Goiás, situado na fronteira com Minas Gerais, na serra de Santa Maria, no atual município de Sítio da Abadia. Entretanto, a cidade que se tornou referência para esse registro foi Formoso/ MG, cuja paisagem fez parte da obra Grande Sertão Veredas, de Guimarães Rosa (ELEUTÉRIO, 2018, p. 64).

Como demonstrou o mapa da figura 4, partindo do registro fiscal que foi estabelecido em Couros (atual Formosa-GO), formou-se uma bifurcação que em sentido norte integrou os arraiais de Flores e São Domingos, nesse trajeto encontravam-se alguns embriões do que viriam a serem as cidades de Posse, Guarani de Goiás e Divinópolis de Goiás. Na direção norte, esse caminho perpassava Arraias e levava até o arraial de Natividade, onde há outra divisão de rota que permitia acessar, de um lado, os portos dos rios navegantes do Tocantins ou, de outro, após um percurso por terra até Barreiras (BA), as embarcações que flutuavam pelo rio São Francisco. Em sentido leste, o destino principal era Januária (MG), cabeça de ponte de navegação no Velho Chico. Localizado nessa rota de circulação, como menciona Eleutério (2018), o arraial de Sítio D’Abadia tornou-se um empório e ponto de apoio para aqueles que se aventuravam por esse caminho e, assim, logo consolidou-se como uma das principais vilas da região.

No outro lado do vale, Vieira (2015) relata que, apesar de contar com solos extremamente férteis, as planícies do rio Paranã estavam infestadas do mosquito transmissor da malária. A terrível febre causada pelo impaludismo impediu que muitos arraiais situados nas partes baixas desse rio progredissem. Por conta disso, núcleos antigos, como os de São Domingos e Posse foram remanejados para as áreas mais altas. Esteve associado a isso um processo de distanciamento racial relacionado a essas endemias rurais.

Com o fim da escravidão institucionalizada, comunidades negras formaram-se nas fazendas da zona baixa do rio Paranã, onde, apesar das terras planas e férteis, tinham de

enfrentar e resistir à infestação dessas doenças. Já os brancos procuraram fixar-se em terrenos elevados e arejados, portanto mais protegidos. Ao relatar essa situação, Vieira (2015) destaca que:

Antes da abolição da escravatura era fácil para os proprietários viverem em suas fazendas, pois dispunham de escravos para velar o seu sono e tanger-lhes os mosquitos enquanto dormiam. Depois da abolição, abandonaram o vale do Paranã em demanda de regiões altas, a fim de não serem comidos pelos mosquitos. Os brancos de Flores mudaram-se para Formosa, os brancos de Iaciara mudaram-se para Posse. Muitos foram obrigados a vender suas terras, cedendo para os negros a vez de serem proprietários (VIEIRA, 2015, p. 32)

Assim, conforme a expansão demográfica ocorria a passos lentos, partes das terras concentradas nas mãos de posseiros e coronéis passaram a serem comercializadas. Esse negócio, de acordo Silva (2000), consistia em acumular, esperar valorizar e depois vender. Uma repetida estratégia de valorização foi a doação de uma pequena parte dessas propriedades às igrejas em nome de santidades católicas. Com isso, além de conseguir apoio e respaldo da população, esses especuladores tinham o restante de suas terras valorizadas, pois a finalidade principal dessas doações foi propiciar a construção de templos que poderiam tornar-se matrizes de novos núcleos populacionais.

A igreja Matriz de São Domingos, por exemplo, apresentada na figura 6, é um símbolo da relação entre o sagrado e a urbanização. Esse templo, de acordo com o portal da prefeitura do município, foi construído por volta de 1907. Nele, são evidentes os traços da arquitetura colonial portuguesa com o marcante estilo barroco, característico dos tempos áureos da mineração e do catolicismo. Em outras cidades como Sítio d'Abadia, Iaciara, Campos Belos, Damianópolis, Mambaí, Guarani de Goiás, também foram identificados templos com esses mesmos traços em suas áreas de ocupação pioneira.

Além das igrejas, outro elemento-chave na formação desses aglomerados foi a proximidade com os cursos d'água. Com exceção de Iaciara, todas as outras cidades da região surgiram à beira-rio. Assim, como demonstrado na figura 5, os limites municipais estabelecidos atualmente se confundem com a hidrografia. Isso dimensiona, portanto, a importância da rede hidrográfica e da morfologia do terreno na formação do arranjo espacial da rede de cidades.

**Figura 6.** Igreja Matriz de São Domingos (GO)



**Fonte:** Fotografia do autor (2021)

Alguns viajantes, geralmente vindos da Bahia e de Minas Gerais, que conseguiram adquirir terras na região, tornaram-se pequenos e médios proprietários. Com a realização dos matrimônios arranjados entre suas famílias, formaram vários povoados rurais familiares devido ao crescimento vegetativo da população. Nesse período, para além do fluxo de migrantes, a alta taxa de natalidade permitiu que as famílias rapidamente se expandissem e fossem repartindo e adquirindo suas novas terras, construindo casas próximas, compartilhando as tarefas do campo e estabelecendo o convívio social.

Algumas dessas localidades progrediram, política e economicamente, e se tornaram as sedes municipais, ou mesmo se consolidaram enquanto distritos. Outros lugares, porém, foram desarticulados do contexto regional e atualmente encontram-se em ruínas. No retrato da figura 7, apresenta-se uma escola rural abandonada no povoado Rio Vermelho, situado entre as atuais sedes de Mambá e Damianópolis que simboliza o abandono e o “esvaziamento” de determinados lugares.

Com a expansão da fronteira agropecuária em direção às cabeceiras dos afluentes do rio Paranã, no leste do Vão, os dois arraiais “boca de sertão” que mais progrediram próximos aos boqueirões por onde ocorria a descida da serra no oeste baiano foram Posse e Sítio d'Abadia. Esses núcleos, como mencionamos, firmaram-se como pontos

estratégicos, especialmente durante o século XIX e a primeira metade do XX, pois eram as principais portas de entrada dos migrantes que chegavam na região em busca de terras.

**Figura 7.** Escola rural abandonada no Povoado Rio Vermelho – Vão do Paranã (GO)



**Foto:** fotografia do autor (2021)

O Arraial de Posse foi o que mais prosperou, pois, além do ponto de passagem, firmou-se também como o mais influente empório regional. Em 1921, esse município figurava-se como o terceiro maior em quantidade de população e o primeiro em número de bovinos de todo o norte de Goyaz (Goiás-Tocantins). Em relação à produção nos outros municípios que compunham o Vão do Paranã, apresentados na tabela 1, destacava-se sobretudo a ovinocultura.

**Tabela 1.** Municípios do Vão do Paranã, população e números de animais em espécies em 1921

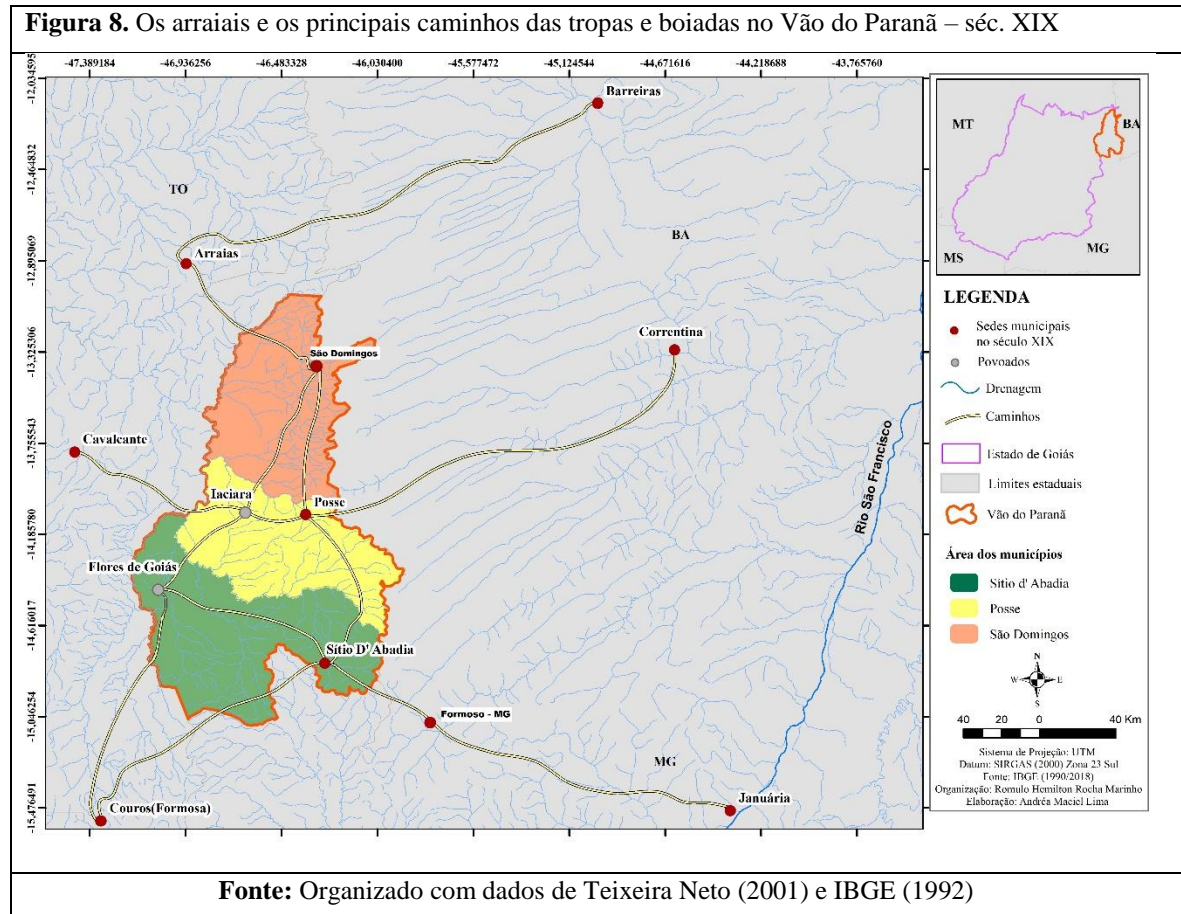
Municípios	População	Número de animais em espécie					
		Ovina	Caprina	Suína	Bovina	Equina	Asina
Posse	16.318	40.938	5.308	1.321	1.369	3.237	4.745
São Domingos	8.661	45.718	5.576	824	170	703	5.434
Sítio d'Abadia	5.220	37.491	3.457	256	307	423	1.661

Obs.: Os terrenos que pertenciam a Flores de Goiás nesse período, por conta de desavenças políticas, estavam inseridos no município de Sítio d'Abadia.

**Fonte:** Agepel (2001)

Os caminhos que vinham e iam em direção do sul do estado ou até mesmo a então capital Vila Boa eram bastante precários e longos. Em vista disso, Vieira (2015) relata que com a desarticulação da economia aurífera a região passou por um longo processo de distanciamento espacial, político e econômico em relação às outras porções de Goiás. Como demonstra a figura 8, o comércio regional, nesse período, articulava-se via Posse,

com o oeste da Bahia por meio da cidade de Correntina, de onde se chegava ao rio São Francisco (por terra ou por meio do rio Corrente), a Caetitê, Jequiê e daí até Salvador. Já pelo lado de Minas Gerais, as trocas comerciais com Januária, cabeça de ponte de navegação do São Francisco, eram feitas via Sítio d'Abadia.



Mercadorias como peles e crinas, sobretudo, e outros produtos explorados na região eram transportadas em lombos de burro e em carros-de-boi por meio de longos chapadões, picadas rudes, densos areais, para serem trocados por café, querosene, sal e manufaturados. A comunicação postal dependia unicamente do trabalho episódico dos estafetas dos correios ou dos positivos particulares, que viajavam sempre a pé, levando às costas enormes malotes de correspondências (VIEIRA, 2015).

Se por um lado, como já discutido, a abundância de córregos e rios favoreceu a fixação da população, por outro, as interligações entre os lugares habitados se faziam com muita dificuldade a pé, em lombo de cavalo ou em veículos de tração animal. As constantes travessias de leitos de rios e serras, agravadas no período chuvoso, tornavam as viagens e o acesso aos lugares ainda mais demorados e cansativos. Certamente, ao

longo dos caminhos, isso favoreceu o surgimento de vários povoados situados entre rios que serviram de pontos de pouso para viajantes, tropas e boiadas que circulavam pela região, mas que, por vezes, também se fixavam. Com isso, percebe-se que a ocupação pioneira do Vão do Paranã ocorreu sem grandes impulsos, em um ritmo lento e gradual.

### **1.5. Considerações parciais**

Diante o exposto, contesta-se a ideia segundo a qual o Vão do Paranã foi “condenado” puramente em razão de seus aspectos físico-naturais, responsáveis pelo baixo desenvolvimento da região. Nesse vale, em que a expansão da fronteira agropecuária foi controlada por coronéis, as dificuldades e as morosidades das comunicações, como também a manutenção das arcaicas estruturas de produção, atendiam aos interesses de afirmação do poder exercido pelas oligarquias regionais.

Os projetos de exploração territorial estabelecidos pelos governantes lusitanos, a questão do acesso à terra e a concentração fundiária, as relações de dominação estabelecidas sob o trabalho escravo, os processos de segregação e o vínculo desse contexto com as condições ambientais, são o enlace da composição regional nesse primeiro momento. Essa articulação regional que se formou a partir do século XVIII, prevaleceu sem grandes reajustes até meados do século XX.

Durante todo esse período, a região não passou por nenhuma transformação econômica e social importante e pouco interagiu com os principais centros de comando não apenas do estado, mas também do país. No próximo capítulo, veremos que foi somente a partir da realização de grandes projetos geopolíticos de modernização nacional, a exemplo da “Marcha Para Oeste” (anos 1930-40 - que resultou na construção e edificação de Goiânia) do “Plano de Metas” (anos 1950-60 - que deu nascimento a Brasília e a construção de grandes caminhos de integração territorial) e da BR-020, principalmente, que ocorreu uma significativa reorganização no arranjo espacial da região.

## **CAPÍTULO 2**

### **A MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL NO VÃO DO PARANÃ (GO)**

Ao contrário do que se costuma defender, a miséria não representa o reverso de um processo econômico ou o atraso de uma região, mas as contradições do tipo de modernização que é imposta a uma determinada localidade, região ou país. A modernização, no período atual, é aquela que está em todos os lugares. Sendo assim, deve-se questionar o modo como ela os atinge; como é produzida, por quem e para quem. (CASTILHO, 2017, p. 212).

## 2.1. O sentido territorial das modernizações em Goiás durante o século XX

O período da modernidade desencadeou-se durante o século XIX pelas revoluções burguesas ocorridas na Europa e na América do Norte em contraposição aos regimes feudais. Nesse sentido, o desenvolvimento industrial britânico é um marco do ponto de vista das transformações que envolvem a infraestrutura econômica, os meios técnico-produtivos e as relações de trabalho. Já na perspectiva política e ideológica, os ideais iluministas, as mudanças no sistema de governo decorrentes da Revolução Francesa e o movimento de independência norte-americano foram as principais influências.

Se a modernidade é um produto histórico, a modernização é um processo essencialmente geográfico. Em outras palavras, a modernização representa a composição territorial da classe burguesa e o conjunto de elementos técnicos, políticos-ideológicos e culturais que emergiram com o período da modernidade pelos diferentes lugares do mundo. Contudo, esse movimento não é homogêneo, nem constante do ponto de vista espacial e temporal. Pelo contrário, cada lugar interage com essas forças modernas de modo particular. Isso gera sociedades com características comuns, mas também com significativas diferenças entre si. Dessa forma, Castilho (2017) analisa que há modernizações e não uma única modernização.

(...) as modernizações realizadas no Brasil apesar de terem raízes e fortes ligações com os processos desencadeados na Europa, não seguem, necessariamente, o mesmo caminho que o daquele continente. Os contextos específicos, nesse sentido, merecem uma investigação que revele o modo como os meios políticos e técnico-produtivos se formaram no cruzamento entre as influências externas e as relações que ocorrem em diferentes porções do espaço (CASTILHO, 2017, p. 35).

Por meio de redes técnicas, como rodovias, ferrovias e telégrafos, esses ideais foram difundidos espacialmente no âmbito de projetos de integração territorial e de mercados regionais com a “quebra” de barreiras físicas e quaisquer obstáculos à circulação de matérias-primas, mão de obra e mercadorias. Nesse sentido, Raffestin (1980, p. 185) explica que “a rede faz e desfaz as prisões do espaço tornado território: tanto libera como aprisiona”. Isso significa, de acordo o autor, que ela é instrumento, por excelência, do poder que a controla. Dessa maneira, a implementação desses recursos técnicos está vinculada à ampliação das estruturas de dominação territorial estabelecidas sob os moldes cada vez mais arrojados da globalização.

Assim, as diferenciadas formações territoriais estão relacionadas à capacidade que determinados agentes locais e regionais tiveram de se articular aos imperativos da modernização por meio dessas redes. É também salutar o papel empreendedor do Estado na organização social e produtiva dos territórios, pois esse é, sobretudo, um importante mecanismo de coalizão dos interesses burgueses em diferentes escalas.

Do ponto de vista da configuração espacial, de acordo com Harvey (2005), a formação das cidades modernas está relacionada à lógica de reprodução das relações capitalistas de produção. Com a integração das atividades produtivas e consumidoras em aglomerados urbanos, articulados por meios de comunicação e transporte, a expansão dos mercados hegemônicos globais alcança até mesmo os lugares mais distantes e remotos. Assim, a divisão territorial do trabalho mantém sua estrutura hierárquica, mas com novas e ampliadas formas de exploração nas regiões periféricas.

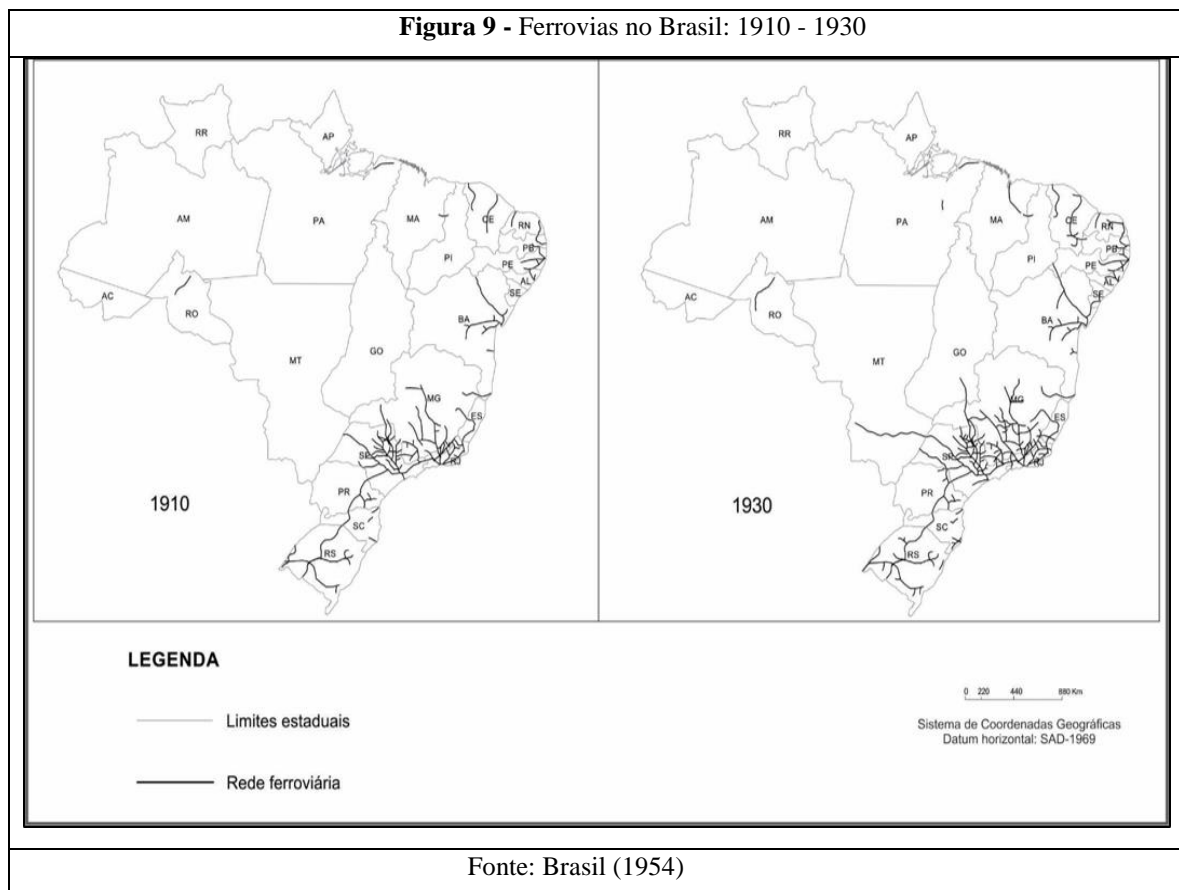
Há, como analisa Santos (2018), desigualdades significativas no fenômeno da urbanização entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos. As atividades econômicas nas cidades do “primeiro mundo” se deram por meio da produção manufatureira, tecnológica, artesanal e comercial; nesse contexto, a principal função do comércio foi importar matérias-primas e exportar manufaturados. Já as cidades nos países subdesenvolvidos, de capitalismo tardio e dependente, sustentam-se pelo artesanato, comércio e, em alguns casos, pela agricultura, pecuária e a mineração. Aqui, no entanto, o comércio possui funções opostas àquelas dos países industrializados, pois está vinculado à exportação de matéria-prima e à importação de manufaturados.

No caso do Brasil, a simbiose entre esse processo e a arraigada tradição colonialista, originou um tipo de modernização essencialmente conservadora. Ou seja, apesar das transformações que ocorreram nos meios técnicos e produtivos, as “elites do atraso”, como classificou Souza (2017), seguiram com forte influência social e política sob os poderes do Estado. Muito em função disso, não houveram transformações estruturais na sociedade como a democratização do acesso à terra e outras políticas de distribuição de renda que poderiam combater as exorbitantes desigualdades sociais no país.

Durante o século XX, as políticas de governo foram fundamentais para as transformações socioespaciais decorrentes das modernizações em meio a enorme diversidade socioambiental que constitui o Brasil. Nesse período, como analisa Borges (1990), a construção de hidrelétricas, ferrovias, rodovias e telégrafos, elementos-chave

da modernização, atendeu a pontos privilegiados do território brasileiro e reforçou o padrão hierarquizado de articulação espacial entre centro (litoral) e periferia (sertão).

Com a política do “café com leite”, caracterizada pela alternância do poder republicano entre representantes de São Paulo e Minas Gerais, a região Sudeste do Brasil foi onde, inicialmente, as transformações de ordem técnica e política ocorreram de maneira mais veloz e efetiva. Enquanto isso, na zona central do país ainda imperava o paradigma da distância, da circulação lenta e espaiada das tropas e boiadas. A construção da rede ferroviária, como demonstra a figura 9, reflete esse movimento espacial da modernização no período.



Ao analisar a formação da Estrada de Ferro Goiás, Borges (1990) confirma que o despertar dos dormentes, elucidativo título de seu trabalho, esteve relacionado aos imperativos do processo de expansão territorial das modernizações. Com o crescimento acelerado de cidades como Rio de Janeiro, Belo Horizonte e São Paulo, houve um aumento na demanda por itens agropecuários e a necessidade de integrar novas regiões produtoras a essa rede para abastecer os grandes centros e ampliar as trocas comerciais.

Por outro lado, a chegada dos trilhos no Sudeste goiano desencadeou uma série de transformações nas estruturas regionais pré-estabelecidas. A ferrovia viabilizou a produção de energia elétrica, a implementação de meios de comunicação como rádios e jornais, construções de prédios, abertura de rodovias, etc. Tudo isso, intercalado a uma constante chegada de migrantes que conduziram a formação de centros urbanos próximos a algumas estações ferroviárias. Essa primeira via expressa de penetração da modernização no Sudeste de Goiás também foi fundamental para as grandes mudanças que ocorreram no território estadual nas décadas seguintes, pois viabilizou os projetos de edificação das cidades-capitais de Goiânia e Brasília.

Assim, a revolução burguesa de 1930, liderada por Getúlio Vargas, foi propulsora de uma significativa reorganização política e produtiva no território brasileiro que buscou intensificar a modernização por meio da industrialização. Com isso, Arrais et. al. (2016) destaca que a partir da nomeação de Pedro Ludovico Teixeira como interventor de Goiás, houve uma forte contraposição às tradicionais oligarquias rurais. Em meio a esse contexto, a construção de Goiânia foi uma importante estratégia de ampliação do processo de modernização do Estado. A edificação de um novo centro administrativo exerceu forte polarização socioeconômica e dinamizou a economia na região até então conhecida como Mato Grosso goiano, onde também se encontra a sede atual de Anápolis.

Apenas vinte e quatro anos depois do lançamento da pedra fundamental goianiense, Juscelino Kubistchek anunciava a criação da nova capital federal há aproximadamente 200 km dali. Com o Plano de Metas, elaborado na década de 1950, havia um forte interesse em interiorizar a gestão do país. Nesse sentido, a construção de Brasília, no planalto central goiano, de acordo com Arrais et. al. (2016), foi uma necessidade política, muito mais que uma necessidade histórica. Além disso, a construção desse centro viabilizou a integração e ampliação dos diversos polos regionais à dinâmica econômica já pulsante no Sudeste brasileiro que, a partir de então, expandia-se cada vez mais no Centro-Oeste do país.

[...] os anos de instabilidade que seguiram - principalmente após a crise desencadeada com o suicídio de Vargas até o conturbado processo de posse de Kubitschek na direção do país - fortaleceram o interesse político no processo de transferência da capital. Ao mesmo tempo, mesmo tendo sido inserida de última hora no audacioso Plano de Metas do presidente eleito, a transferência da capital federal para o interior provocou um forte processo de migração para a região, além de dinamizar a industrialização do país, e em especial a indústria da construção civil (ARRAIS ET. AL., p. 130, 2016).

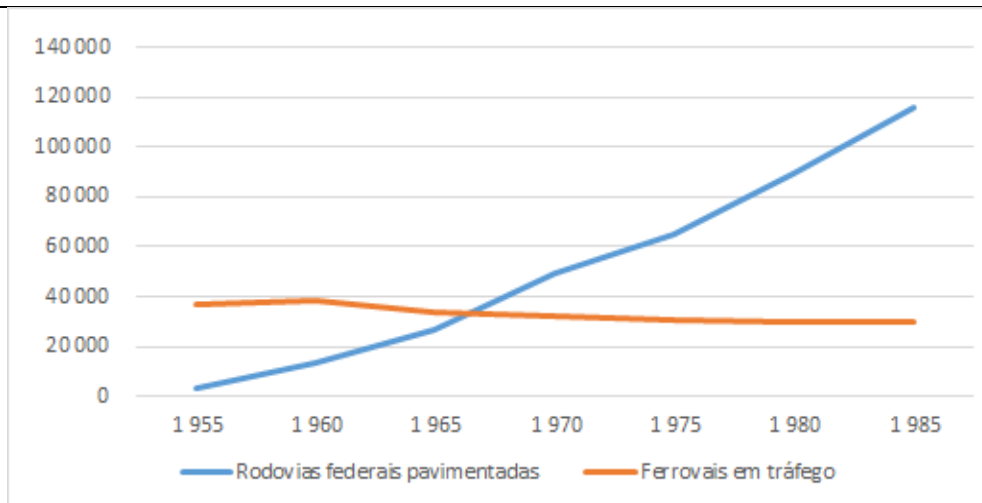
Essas políticas nacional-desenvolvimentistas estavam sintonizadas na intenção de levar a modernização para a porção central do país. Essa foi uma demanda espacial econômica de ampliar o mercado consumidor nacional com a integração de polos produtivos nas diferentes regiões. Em um primeiro momento, no governo Vargas, a política de substituição de importações indicava um aumento significativo no fluxo de manufaturados que demandam maior flexibilidade e agilidade nos deslocamentos por terra. Já nesse contexto, o sistema ferroviário brasileiro encontrava-se bastante deteriorado, desarticulado inter-regionalmente, com elevado custo de manutenção por conta da inflação das importações de suas estruturas pré-moldadas e com funcionários fortemente sindicalizados em luta por seus direitos (BARAT, 1978).

Nas décadas seguintes, com a iminente ascensão norte-americana como potência imperialista no pós-guerra, as indústrias automobilísticas passaram a exercer forte influência geopolítica na abertura de fronteiras para suas empresas nos países alinhados. No Brasil, por sinal, pesou também a criação da empresa estatal Petrobras, pois esta tornava-se uma grande produtora e distribuidora de combustível para automóveis e de derivados do petróleo para a pavimentação de asfalto. Além disso, o sucateamento do sistema ferroviário, os desajustes da rede e a ausência de investimentos, entre outros fatores, influenciaram a decisão por parte de governantes e grupos empresariais nacionais e internacionais em priorizar a expansão do sistema rodoviário (BARAT, 1978).

Se na primeira metade do século XX, destaca Barat (1978), as rodovias eram suplementos à rede ferroviária, esse papel se inverteu com a dinamização econômica promovida pela expansão acelerada da produção industrial, especialmente depois da construção de Brasília. Em razão dessa política, evidencia o gráfico 5, houve um movimento crescente da rede rodoviária federal no espaço brasileiro ao passo que as estradas de ferro, em geral, foram refuncionalizadas para atender as demandas de exportações de matérias-primas.

A construção de Brasília ocorreu paralelamente à abertura de diversas estradas de rodagem, cortes em serras e soerguimento de pontes que alcançaram os mais diversos cantos do país. Isso fez com que a nova capital federal, para além da centralidade político-administrativa, funcionasse também como um importante centro logístico, integrado a Anápolis (GO), que se ramifica pelo território nacional por meio das rodovias, conforme demonstra a figura 10.

**Gráfico 5.** Extensão em quilômetros das redes de transportes terrestres no Brasil (1955 - 1985)



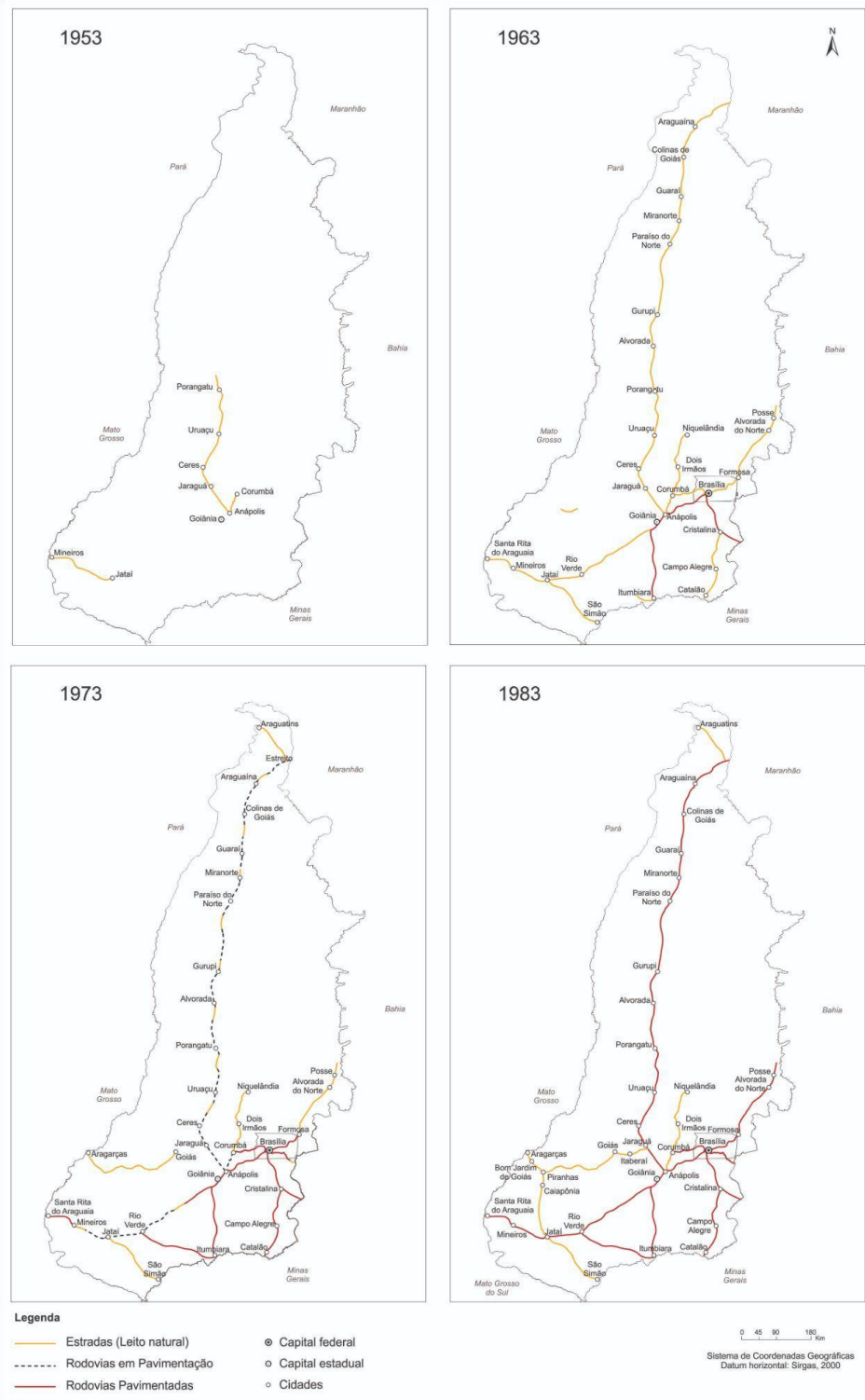
Fonte: IBGE (1990)

As principais rodovias são: a BR 060, que passa por Goiânia e segue em direção sudoeste onde adentra o estado do Mato Grosso do Sul até a fronteira com o Paraguai; BR 020 em sentido nordeste até Fortaleza (CE); BR 040 que leva até o litoral no Rio de Janeiro; BR 070 que atravessa o estado do Mato Grosso e chega até a fronteira com a Bolívia; BR 153, que segue em sentido norte onde alcança Belém (PA); entre outras.

Nos anos subseqüentes ao nascimento da nova capital, os governos de Jânio Quadros e João Goulart sustentaram o desenvolvimento rodoviário, apesar de esse não ter sido o foco principal de suas políticas. Após o golpe de 1964, no entanto, os militares munidos financeiramente por empréstimos internacionais, novamente alavancaram os investimentos para a abertura e pavimentação de estradas, como é possível observar na figura 10. Esse período, marcado pelo autoritarismo e pelo falso “milagre econômico”, foi fundamental para afirmar esse sistema que configurou a hegemonia da circulação sobre rodas no país (CASTILHO, 2017).

Entretanto, o endividamento do Estado brasileiro durante a ditadura militar ampliou as influências de instituições financeiras internacionais de viés neoliberal, como o Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI), na formulação das políticas territoriais do país. Nesse período, Teixeira (2005) explica que se iniciou uma nova reorganização produtiva do território sob o slogan da Revolução Verde que teve início na região Sul e avançou em direção ao Cerrado e a Amazônia.

**Figura 10.** Evolução da rede rodoviária federal em Goiás, 1953 - 1983.



**Fonte:** Castilho (2017)

Muito por conta das influências políticas e econômicas que vêm desde o colonialismo, mas que agora se mascaram como dívida externa, Teixeira (2005) analisa que houve um massivo deslocamento do mercado de capitais industriais para o campo

nos formatos de complexos agroindustriais. Integrado ao sistema rodoviário, esse processo de modernização da agricultura, de acordo com o autor, além de causar graves impactos ambientais, ampliou a concentração fundiária, que acelerou a expropriação da população do campo e impulsionou um “boom” demográfico desordenado nas grandes cidades brasileiras.

Nesse sentido, Castilho (2017) reforça a ideia de que a expansão da rede rodoviária guarda forte relação com o contexto territorial, tanto do ponto de vista das influências internacionais, como também das amarrações políticas que ocorrem em âmbito nacional, regional e local. Isso porque, de um lado, nas escalas regional-global, essas vias integram arranjos espaciais das cadeias produtivas vinculadas à inserção econômica do estado e do país na divisão territorial do trabalho. Por outro ângulo, na escala local, tem-se uma vida de relações comerciais, sociais, políticas e culturais que dão suporte e abastecem os fluxos, mas que também se retroalimentam deles.

Assim como ocorreu com a implementação das estradas de ferro, as autoestradas que saíram de Brasília, enquanto instrumentos da modernização territorial, reconfiguraram o sistema de circulação e as centralidades regionais, especialmente, no centro-norte brasileiro. A construção dessas infraestruturas ampliou as disputas de poder regionais/locais sob o uso do território e intensificou sua fragmentação, por exemplo, com a criação do estado do Tocantins e de diversos centros que foram emergindo acoplados a essas redes.

## **2.2. A produção da hierarquia regional do Centro-Goiano**

Os recortes regionais do espaço, segundo Haesbaert (1999), têm por finalidade a diferenciação e a exploração territorial que são atravessadas por agentes sociais que atuam em múltiplas escalas. Isso significa que as políticas de planejamento regional são estratégias exercidas pelo Estado como ferramenta de gestão territorial em favor de interesses públicos e privados. Em sua acepção do conceito, Arrais (2002) explica que o conceito-categoria região está associada a modelos epistemológicos e modos de pensar e fazer a geografia e o mundo. Sendo assim, no panorama atual da ciência geográfica, é necessário “redescobrir a região” em

aspectos que vão desde a constituição histórica dos discursos regionais, [...], bem como as influências e ambições daqueles que produzem

intencionalmente o conceito, até a necessidade de um conceito de região que ultrapasse a ideia de contiguidade, reconhecendo o importante papel das redes [...]. A consideração do grau de homogeneidade tornou-se insuficiente, enquanto parâmetro de análise, para se pensar a região. Além da homogeneidade, em uma época veloz como a nossa, devemos considerar os agentes que produzem a diferenciação regional (ARRAIS, p. 3, 2002).

Com essa perspectiva, a produção da região Centro-Goiano, analisa Arrais (2007), formada pelo conjunto das zonas urbanas de Goiânia, Anápolis e Brasília e suas hinterlândias integradas pela BR 060, desencadeou uma ampla reorganização territorial em Goiás – e no Brasil. Além dos fatores de polarização demográfica e econômica que a dinâmica urbana por si própria denota em sua construção e as relações internas de comércio, esses núcleos assumiram funcionalidades estratégicas e foram estabelecidos como centros de comando do território.

Em um primeiro plano, evidencia-se a centralidade política que as sedes administrativas do governo goiano e brasileiro exercem em suas respectivas regiões de influência. Observando mais a fundo, as funcionalidades pelas quais esses centros foram se especializando no decorrer dos anos, estão relacionadas aos interesses dos grupos hegemônicos que induziram essa formação regional.

Nessa arena política, prevaleceram os interesses difundidos, prioritariamente, por integrantes do Estado e do meio corporativo. Esses atores sociais se beneficiaram por meio de uma lógica de produção regional que é fundamentalmente desigual, tanto em suas feições intra-urbanas quanto em relação às suas zonas de influência inter-regionais. A notória polarização que o Centro-Goiano exerce, sobretudo, no centro-norte brasileiro, como revelam os sucessivos estudos do IBGE sobre as Regiões de Influência das Cidades (REGIC), é resultado dessa histórica articulação de investimentos e estímulos fiscais do Estado e de entes privados nessa porção do espaço que foi territorialmente privilegiada.

Essa hierarquia regional foi se consolidando, indica Arrais (2007), conforme essas metrópoles sedimentaram suas bases técnicas e financeiras e articulavam-se aos diversos centros regionais e locais. A urbanização em Goiás ocorreu paralelamente à transformação do cerrado em área produtiva do agronegócio, e o Centro-Goiano reflete esse processo, pois notadamente essa região passou a atender demandas de modernização da agricultura: tanto com a função de alocar as pessoas que migravam do campo e de centros urbanos menores, como também em fornecer suporte técnicos-científicos e financeiros para a produção agrícola.

Outros elementos de influência regional que também merecem destaque são: a centralização da prestação de serviços médicos, escolas, universidades, lojas com imensa variedade de itens de consumo duráveis e não-duráveis, e outras atividades que induzem essa potente polarização inter-regional. Diante disso, ocorre um amplo processo de drenagem de força de trabalho e da renda fundiária das zonas interioranas para esse eixo central.

Aqui, cabe mencionar que as regiões goianas não foram apenas diferenciadas por um processo histórico de formação territorial, elas constituíram-se com profundas desigualdades entre si. Enquanto determinadas porções do espaço foram privilegiadas e concentravam os investimentos do Estado por se adequarem aos projetos de modernização e a cadeia produtiva do agronegócio, seja por características físico-naturais como relevo, clima, solo e recursos minerais, ou mesmo pela atuação de agentes sociais com influência política, em outros lugares, essa dinamização econômica impulsionada, principalmente, pelos agentes do poder público não obteve a mesma amplitude. Na perspectiva de Arrais (2007, p. 227)

O território goiano mudou radicalmente nas últimas décadas. De certa forma, o arranjo regional brasileiro se reproduziu aqui, forjando uma estrutura regional fortemente desigual, com partes integradas diferencialmente à economia nacional e internacional. Na verdade, a atual hierarquia regional goiana parece estar ancorada no discurso da competitividade. Existem regiões competitivas que exibem indicadores econômicos de destaque, como o Sudoeste goiano, amparado pelo agronegócio, especialmente no complexo soja-carne. Outras regiões, ditas atrasadas, como o Nordeste goiano, não apresentam um potencial que concorra, em qualquer que seja o indicador econômico analisado, com as demais regiões (ARRAIS, 2007, pg. 227).

Em outro trabalho, Arrais (2002, p.17) observa que o convencional discurso regional sobre o Nordeste goiano (referindo-se também ao Vão do Paranã) sofre de “uma espécie de determinismo histórico, justificado pelas condições ambientais (especialmente a topografia irregular) que inibiram durante décadas a circulação e a produção de bens em escala comercial”. É como se a região, por si própria, já estivesse desqualificada e condenada. A ideia de uma região “personagem” inibe a compreensão das dinâmicas contraditórias nos processos sociais externos e internos da região, condicionando o futuro por meio desses determinismos que povoam o discurso regional. Em referência a obra de Lipietz, Arrais (2002) destaca:

Não há região pobre, há apenas regiões de pobres, e, se há região de pobres, é porque há regiões de ricos e relações sociais que polarizam riqueza e

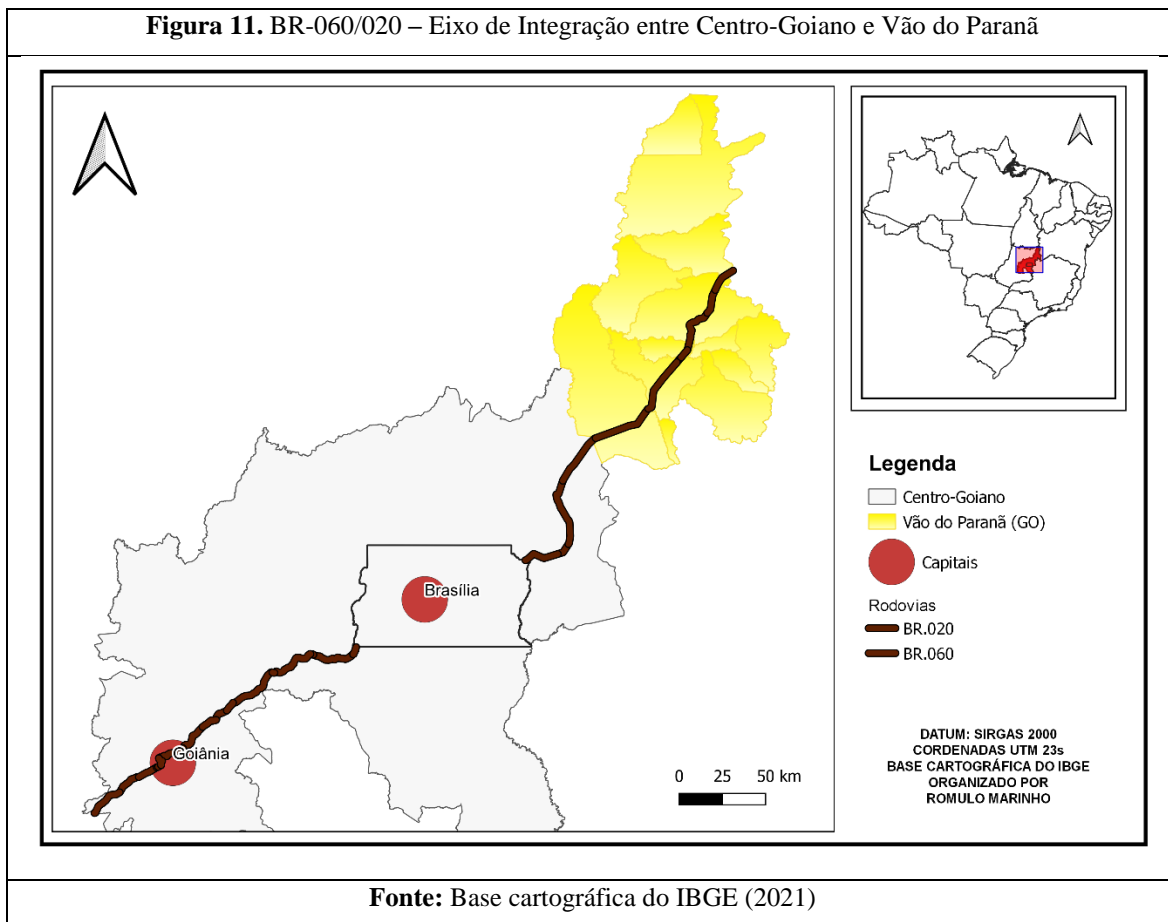
pobreza e as dispõem diferencialmente no espaço (LIPIETZ, 1988, p.20 *apud* ARRAIS, 2002, p 14).

Com essa perspectiva, Barreira (2002) ressalta que o Nordeste goiano e, mais especificamente, o Vão do Paranã foi a última das regiões goianas a serem integradas efetivamente à dinâmica econômica de Goiás. Somente a partir da década de 70 ocorreram mudanças que associaram a região a um contexto mais articulado que foi rompendo às distancias e o lastro do isolamento e fortaleceu a modernização nas décadas seguintes. Apesar disso, como não foram amplas as políticas de geração e distribuição de renda, houve uma acentuada imigração na região, que não se desenvolveu em um sentido amplo e isso reforçou sua dependência a recursos e serviços externos (BARREIRA, 2002).

Na dimensão inter-regional, percebe-se um notável imbricamento entre as transformações territoriais no Vão do Paranã por meio de sua interação com o Centro-Goiano. A construção e pavimentação da BR 020 que conecta o Distrito Federal e atravessa o Nordeste brasileiro em direção a Fortaleza (CE), foi um importante vetor da modernização territorial nessa região, demonstra a figura 11. São aproximadamente 170 km entre o distrito de Pé-da-Serra (alusiva toponímia da entrada no Vão do Paranã) situado em Flores de Goiás e a fronteira com o Oeste baiano no outro lado do vale, próximo à cidade de Posse.

A rodovia Presidente JK, como também é denominada de 020, foi um divisor de águas para a economia regional e desencadeou significativas transformações na formação territorial do Vão do Paranã, tanto do ponto de vista do arranjo espacial como também da organização produtiva, social, política, econômica e cultural. Com a abertura dessa via, progressivamente, meios técnicos de circulação e comunicação foram adentrando o espaço regional. Houveram duas frentes de construção dessa rodovia, a primeira de Brasília a Formosa e a segunda partiu de Fortaleza (CE) e adentrou aos rincões do sertão nordestino até chegar ao Vão do Paranã na fronteira de Goiás e seguir até o planalto central. De acordo com Siqueira Júnior (2014), a construção começou em 1975 até em 1978 de Barreiras a Posse e, depois, de 1978 a 1983 de Posse a Formosa. Assim, a realização desse megaprojeto mobilizou milhares de famílias de trabalhadores e estimulou o fluxo migratório do Nordeste brasileiro em direção ao Centro Goiano.

**Figura 11.** BR-060/020 – Eixo de Integração entre Centro-Goiano e Vão do Paranã



### 2.3. As transformações socioespaciais no Vão do Paranã (GO)

Entre meados do século XIX até a década de 1950, como discutiu-se no capítulo 1, a composição regional do Vão do Paranã esteve associada ao avanço das fazendas de gado do São Francisco na altura do Oeste Baiano e Norte Mineiro. Nesse período, apesar da pecuária extensiva figurar-se como importante atividade econômica, a parte mais central da região foi, de certa forma, evitada e contornada pelas principais rotas e caminhos que integravam o território nacional (BARREIRA, 2002).

Isso aconteceu porque, além das dificuldades impostas pela morfologia do terreno, o gado se "auto transportava" e não necessitava de estradas. Também não era necessária muita mão-de-obra para o manejo. Assim, com exceção dos núcleos históricos, a ocupação era rarefeita e dispersa no espaço rural. Essa incipiente articulação espacial foi reflexo do isolamento administrativo do Estado na região, onde, por muito tempo, prevaleceu (e de certo modo ainda prevalece) o poder oligárquico de coronéis (BARREIRA, 2002).

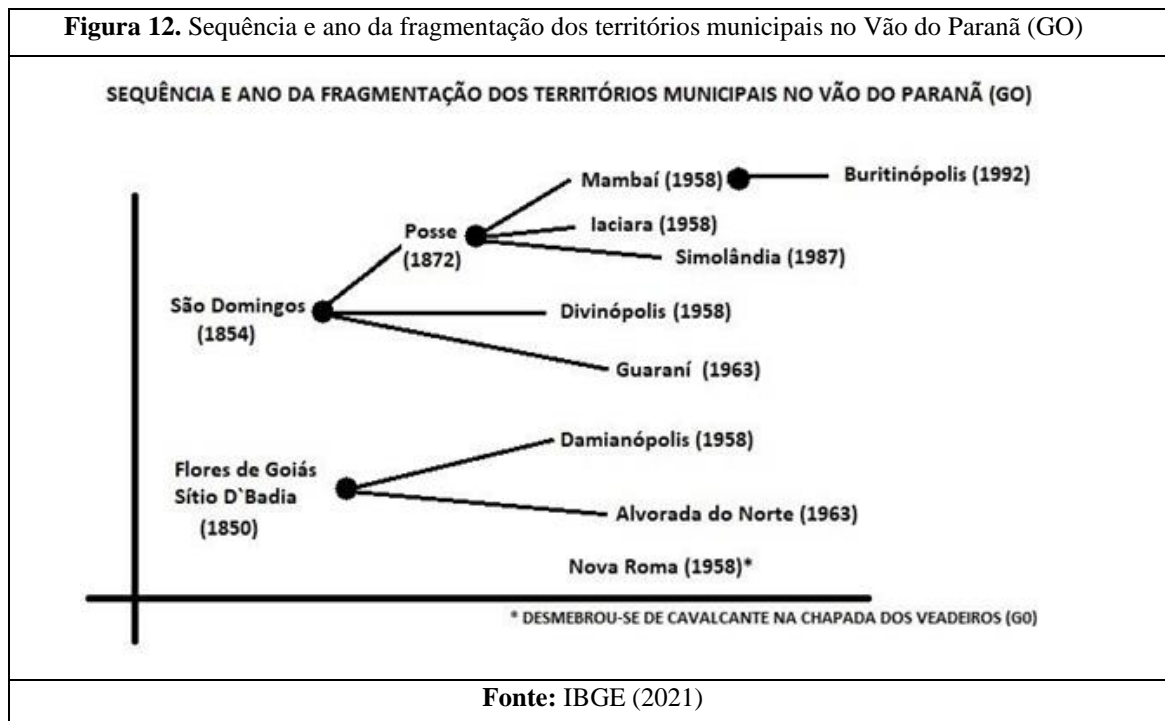
Diante desse contexto, a implementação de sistemas técnicos no Vão do Paranã ocorreu de maneira tardia em relação ao restante do estado e dependente da integração com o Centro-Goiano. As transformações socioespaciais decorrentes da implementação de meios técnicos e políticos, fizeram com que o arranjo espacial combinasse diferentes temporalidades. Distintas relações de produção, trabalho e consumo integraram-se na composição regional. Com isso, as novas formas e funções urbanas emergentes do período também se expandem para a vida no campo.

Rodovias, veículos de transporte, hidroelétricas e redes de transmissão de energia, antenas de rádio (e posteriormente de televisão e internet) induziram a integração de padrões de vida modernos na região que vislumbram aspectos sociais consumistas. Assim, Barreira (2002) analisa que uma nova região se formou sob a estrutura antiga. Isso, no entanto, não resultou em um fortalecimento significativo nas bases econômicas e produtivas regionais de um modo geral. O que houve em um primeiro momento, foi uma ampliação nos processos de disputa pela terra devido à chegada de grileiros interessados, principalmente, na abertura de novas áreas de produção agropecuárias e na exploração de recursos naturais como madeiras nativas e o calcário.

Nesse raciocínio, Barreira (2002) observa que mesmo com notável processo migratório em direção ao Centro-Goiano, alguns núcleos urbanos no Vão do Paranã tiveram incremento populacional e econômico. Isso ocorreu, segundo a autora, por conta da expropriação de populações do campo e dos estímulos à urbanização oriundos da fragmentação do espaço regional com a criação de novos municípios. Esse processo reflete a atuação do Estado na produção do território que ampliou sua participação no poder local mediante a implementação de prefeituras. Se antes coexistiam apenas as divisões municipais de Posse, São Domingos e Flores-Sítio D'abadia (área que esteve em um longo período em litígio), com a reforma administrativa que ocorreu no território goiano na segunda metade do século XX, como demonstra o organograma da figura 12, o número de divisões municipais dessa região passou para treze.

Esse rearranjo na configuração do espaço regional está relacionado à abertura da BR 020 e de rodovias adjacentes que posicionaram a região no intermédio entre o ascendente Centro-Goiano e o Nordeste brasileiro. Ao longo dessa rodovia surgiram diversos povoamentos integrados à dinâmica dos fluxos de automóveis como postos de combustíveis, rodoviárias, oficinas mecânicas, restaurantes, hotéis, etc. Na extensa área municipal que esteve em disputa por agentes políticos de Flores e Sítio D'abadia, além

do citado distrito de Pé-da-Serra, foram construídas no leito dessa via as povoações de Vila Boa, Santa Maria e Alvorada do Norte.



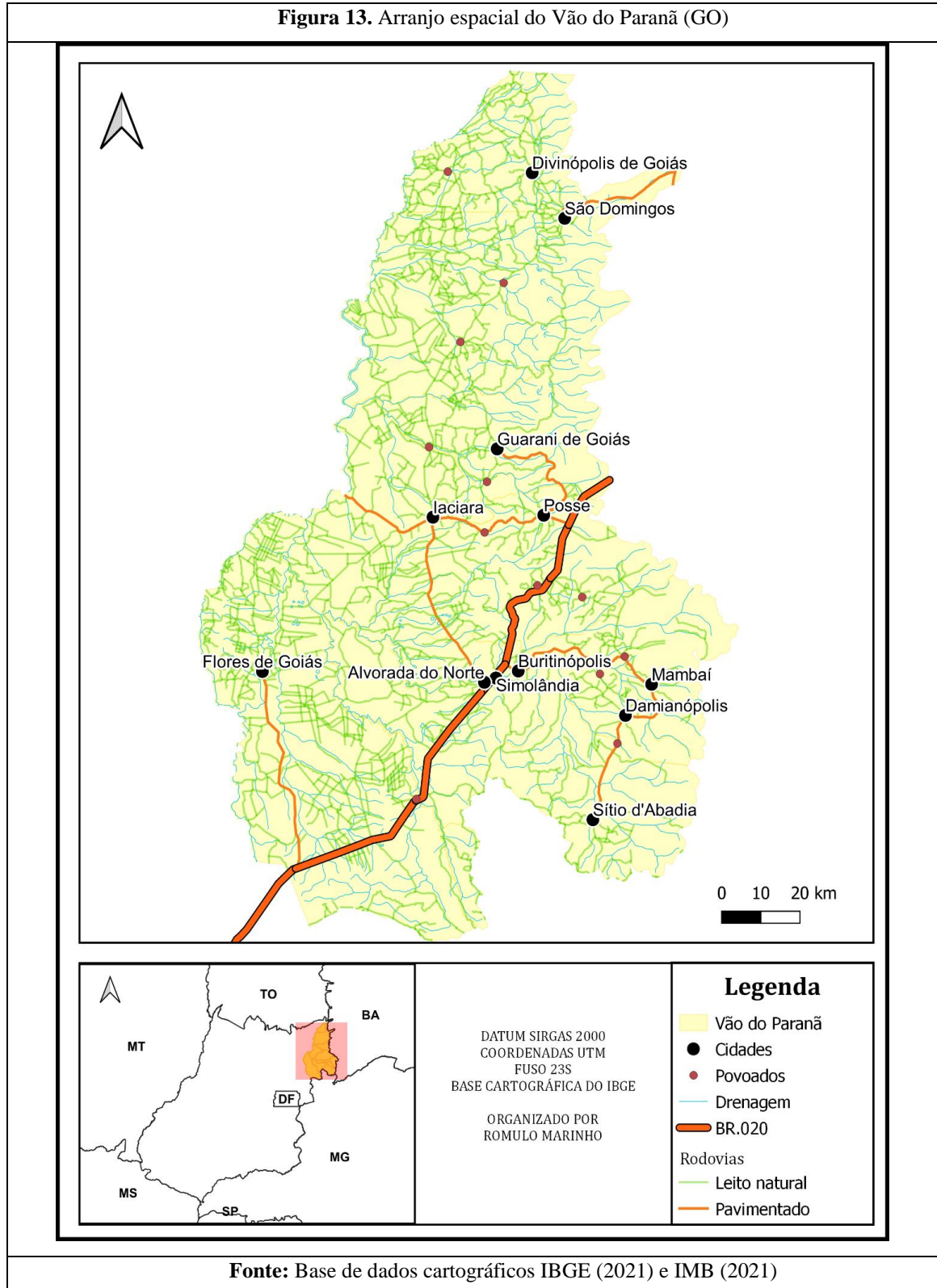
Na outra margem do rio Corrente, área que no passado pertenceu a Posse, emergiram Simolândia e mais adiante o distrito de Rodovilândia. A partir dessa rodovia federal, como demonstra figura 13, foram abertas estradas perpendiculares em sentido norte-sul, essas geridas pelos governos estadual e municipais, que conectaram os povoados preexistentes e as áreas produtivas com esse eixo central. Com isso, configura-se um novo arranjo espacial na região.

As principais rodovias de conexão intra-regional são a GO 108 que se intersecta com a 020 e na direção sudeste contorna o cânion do Rio Vermelho (afluente do rio Corrente) e alcança as cidades de Buritinópolis e Mambai onde há uma bifurcação de um lado para o Oeste baiano e de outro segue por Damianópolis e Sítio D'abadia até a fronteira com o município de Formoso (MG). Em outra ponta, sentido norte, integra a área urbana de Posse e mais adiante alcança Guarani de Goiás; GO 112 que sai de Simolândia em sentido noroeste e passa por Iaciara, Nova Roma e sobe em direção a Chapada dos Veadeiros; GO 114 que liga Flores de Goiás ao eixo rodoviário da 020.

No entanto, parte considerável dessas vias depois de terem seus leitos abertos permaneceram por muito tempo sem pavimentação adequada, fato que reflete o abandono

administrativo por parte do Estado. Muitas outras estradas de ligação intra-regional, demonstra a figura 13, ainda permanecem em leito natural, o que traz inúmeras dificuldades para os deslocamentos e o rompimento das distâncias.

**Figura 13.** Arranjo espacial do Vão do Paranã (GO)



Essas precárias condições de fluidez tornam-se um entrave significativo para o desenvolvimento e a ampliação de atividades econômicas nos diversos assentamentos rurais, nos distritos e povoados. Isso também impõe restrições sobre a mobilidade que dificulta (e por vezes impossibilita) o acesso a serviços essenciais como saúde, educação e lazer, principalmente para a parte da população que historicamente foi menos favorecida – ou mais explorada.

O contraste entre duas realidades urbanas simboliza a reestruturação do espaço regional a partir da modernização. De um lado, o núcleo histórico de Sítio D’abadia, que durante a ocupação baiana nos séculos XIX e primeira metade do XX na região foi um importante centro que compunha a rota de migração e de trocas comerciais de Goiás com o mercado do Nordeste brasileiro, estabelecidos por meio do rio São Francisco. Com a construção dessas novas redes, esse sítio ficou em uma posição periférica na rede urbana regional, distante dos principais fluxos. Por conta disso, a cidade entrou em declínio econômico e demográfico. Como bem representa a figura 14, a imagem da rodoviária abandonada na entrada dessa cidade é o reflexo de uma rearticulação espacial que culminou na diminuição nos fluxos de mercadorias e passageiros.

**Figura 14.** Rodoviária municipal abandonada em Sítio D’abadia (GO)



**Fonte:** Fotografia do autor (2021)

Às margens da BR 020, por outro lado, a expansão da zona urbana de Alvorada-Simolândia, localizada em um vale escavado pelo rio Corrente numa das escarpas da

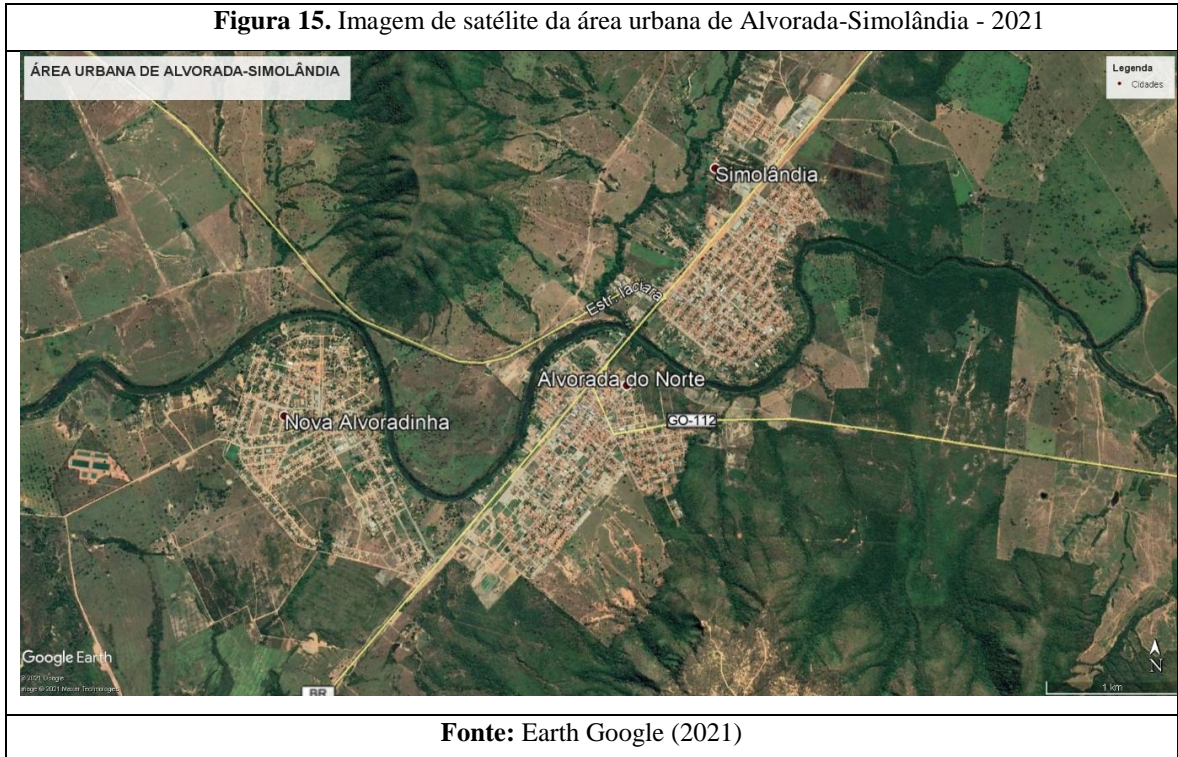
Serra Geral, retrata a ascensão de uma área urbana mais bem integrada e dinâmica. Como observa-se na figura 15, esses dois núcleos formam um entroncamento e figuram-se como o atual centro logístico da região. Ali ocorre um nó entre as principais rotas que compõem o espaço regional, separado em três blocos de municípios que se integram por meio da rodovia federal: 1) Buritinópolis, Mambaí, Damianópolis e Sítio d'Abadia. 2) Posse, Guarani e Iaciara. 3) São Domingos, Divinópolis e Nova Roma. Segundo o relato de Vieira (2015), a formação dessas cidades-siamesas de Alvorada do Norte e Simolândia resulta de disputas políticas em diferentes conjunturas municipais.

A cidade de Alvorada surgiu como sonho de um *alvorecer* para a nova sede municipal de Sítio d' Abadia, mas antes que isso acontecesse, foi transformada em outro município. Simolândia surgiu com o nome de Nova Posse, como extensão fiscal do município de Posse. O nome atual é em homenagem ao histórico prefeito de Posse, Simão Soares. O raciocínio que justifica o surgimento de Simolândia, foi impedir o crescimento de Alvorada para o outro lado do rio, ocupando área do município de Posse. Na verdade, o então distrito de Posse constituía um apêndice de Alvorada do Norte e sua emancipação aliviou tanto Posse quanto Alvorada de encargos sociais, sobretudo nos setores de educação, saúde e transporte (VIEIRA, 2015, p. 88).

A formação dessa área urbana no leito da 020, que também contempla o distrito de Nova Alvoradinha, ocorreu no sopé de um típico relevo de cuesta, nos moldes que detalhou Casseti (1990). Nesse vale escarpado, por onde desenham-se os meandros do rio Corrente, figura 15, residem aproximadamente, de acordo estimativa do IBGE (2021), cerca de 20.000 habitantes que sustentam direta ou indiretamente esse polo regional de comércio e prestação de serviços. Essa exuberante paisagem resultante da interação entre o meio físico-natural e projetos territoriais, revela um dos principais e mais estratégicos elementos socioespaciais do tipo de modernização territorial no Vão do Paranã.

Enquanto a zona urbana de Alvorada-Simolândia posiciona-se como centro logístico, a cidade de Posse é o principal centro econômico e administrativo da região. Essa cidade, assim como o Sítio D'Abadia, foi uma importante “porta de entrada” de migrantes no período da ocupação baiana. Mas ao contrário do que ocorreu no outro município, esse lugar foi integrado de forma vertiginosa à dinâmica da modernização e assim firmou-se como principal polo da economia regional. Inicialmente, o pastoreio, o curral, a lavoura e o engenho constituíram as bases econômicas de sua povoação pioneira. Durante esse período, destaca Vieira (2015), há relatos de passagens no município de ilustres viajantes e diferentes comitivas como a dos Bandeirantes e a Coluna Prestes.

**Figura 15.** Imagem de satélite da área urbana de Alvorada-Simolândia - 2021



A partir da década 1970, Siqueira Júnior (2014) observa que uma nova onda de nordestinos chegou à região. Dentre esses migrantes, encontravam-se militares do 4º Batalhão de Engenharia e Construção da BR020 (sediado em Barreiras-BA) e também civis que foram contratados em diferentes cidades dos estados do Ceará, Piauí, Pernambuco e Paraíba para realizar a abertura e a pavimentação dessa rodovia federal. Antes de chegar até Brasília, muitos destes trabalhadores construíram famílias, compraram terras e estabeleceram laços sociais que fizeram com que se fixassem nos povoamentos próximos a esse eixo de circulação.

Em Posse, um bairro inteiro, denominado de Vila dos Funcionários, foi construído para abrigar essas famílias. Com o passar do tempo, esses novos moradores foram se adaptando ao estilo de vida local ao mesmo tempo em que traziam mercadorias e prestavam serviços que antes não eram facilmente encontrados na região. Ao que tudo indica, isso foi fundamental para fortalecer ainda mais a posição dessa cidade como o principal empório regional. Na visão de uma migrante do período, entrevistada por Siqueira Júnior (2014), antes da chegada desses novos habitantes, a cidade era bastante pacata e ainda não possuía infraestrutura urbana básica.

Muitas famílias vieram, muitos ficaram, uns voltaram, nós voltamos para Barreiras e depois voltamos para Posse. Quando nós chegamos eu achei muito ruim, vim para um lugar para uma casa que não tinha água, energia,

a rua era escura, isso aqui só era areia, era esquisito, única luz que tinha era nas casinhas em volta da Igreja do Divino. Posse era só ali. Tinha uma ou outra casinha, eram poucas casas que tinha energia (SIQUEIRA JÚNIOR, 2014, p.32).

Já na década seguinte, meados de 1980, com o avanço na implementação das redes técnicas e informacionais que possibilitaram a estruturação comercial da cidade, mais uma significativa leva de migrantes começou a chegar em Posse. Dessa vez, composta por sulistas interessados na exploração agrícola das terras e da água nos chapadões que delimitam a fronteira entre o Vão do Paranã e o Oeste baiano. De imediato, por conta da proximidade entre esse núcleo e as áreas de expansão da fronteira agrícola, houve forte impulso na economia local e no arranjo espacial da cidade. Nesse contexto, essa área urbana acumulou temporalidades e formou-se em meio a um severo contraste socioespacial (esse tema ainda será retomado no próximo capítulo). Ao ilustrar essa situação, Barreira (2002, p. 48) descreve

Em Posse, o contraste é bastante acentuado e chega a chocar o observador. Nesta cidade tem-se a presença maciça de gaúchos. No bairro (ou área) onde se concentram têm casas enormes, luxuosas e modernas, com antenas parabólicas, de rádio, e grandes muros que criam um microcosmo particular que chega a ser agressivo. É uma forma de segregação que se impõe à paisagem urbana tradicional (BARREIRA, 1997, p. 48)

A territorialização dos migrantes sulistas na região foi mais expressiva em Posse, mas também ocorreu em outras cidades que interagem com o Oeste baiano, como Iaciara e Mambáí. Nesses lugares, Barreira (2002) observa que foram desenvolvidos equipamentos urbanos e uma dinâmica comercial minimamente diversificada para atender essa população recém-chegada como: agências bancárias, churrascarias, lojas com roupas e objetos de grife, revendedoras de maquinários e outros insumos agrícolas, algumas franquias nacionais e internacionais, etc.

Em análise a diáspora dos Gaúchos para o Nordeste brasileiro, Haesbaert (1997) pontua que, a partir da década de 1970, a chegada de grupos sulistas aos cerrados nordestinos articula-se em múltiplas escalas: mundial, nacional e regional; e dimensões: econômicas, políticas e culturais. Os arranjos dos mercados internacionais, as políticas territoriais implantadas no país pelo Estado e por grupos empresariais e a incorporação desses elementos em determinadas porções do espaço ocorrem paralelamente à mudança nas relações de trabalho e nos hábitos culturais dos lugares. Haesbaert (1997) ainda complementa que

Trata-se antes de tudo de um processo de expansão dos espaços capitalistas na fase da globalização agroindustrial, financeira e técnico-informacional, e não simplesmente uma “modernização sulista”, como alguns ainda apregoam, ignorando o papel de outros grupos capitalistas, de caráter nacional ou transnacional, provenientes do Sudeste do país (incluindo descendentes de japoneses) e da própria região Nordeste (HAESBAERT, 1997, p.129).

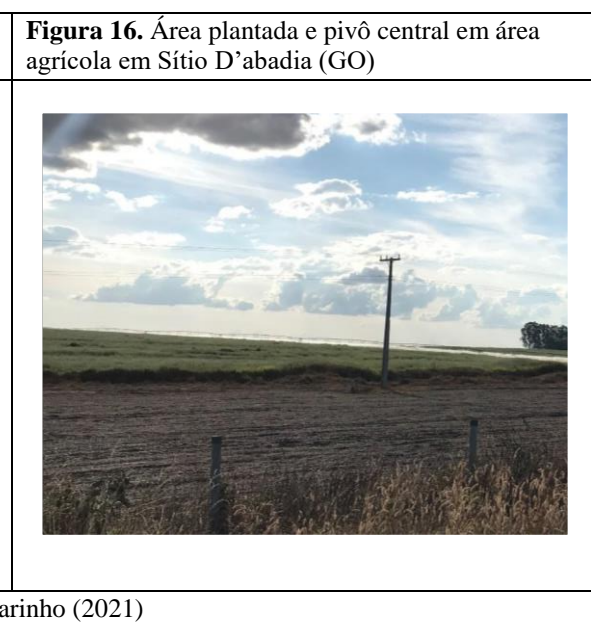
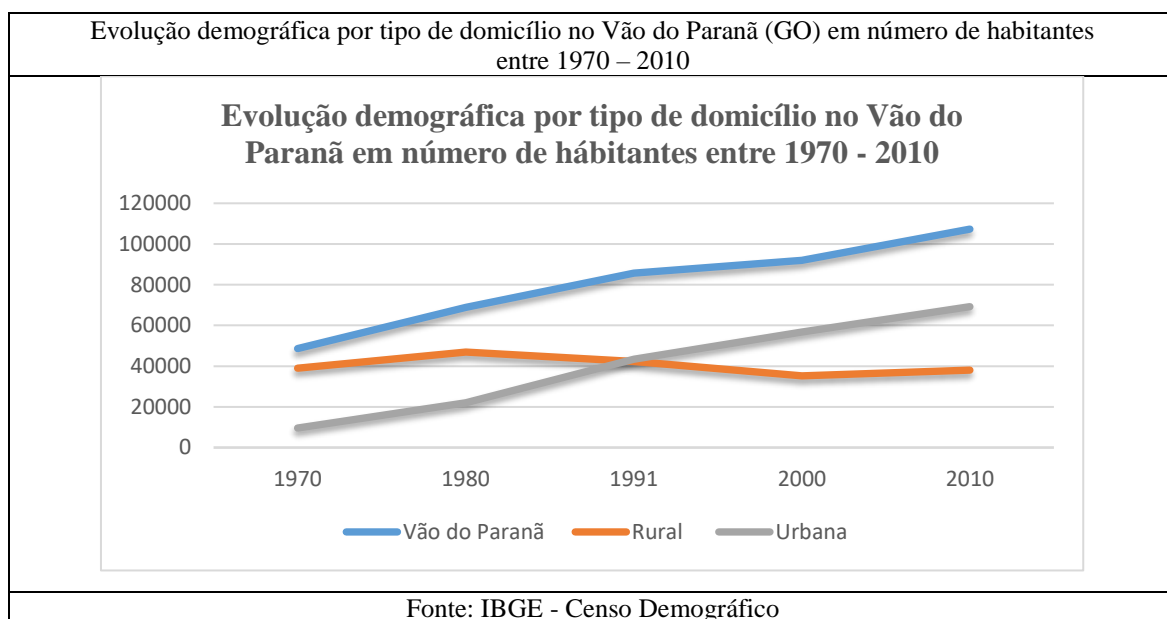
Por tanto, infere-se que o evidente contraste socioespacial na cidade é fruto dos processos de expropriação oriundos da apropriação do agronegócio no campo. Como verificaram Moysés e Silva (2007, p. 20), a transformação do cerrado em área produtiva de *commodities* internacionais, intensificou o fluxo de populações camponesas para cidades-polo que foram inchando e formaram “espaços ocupados por enormes ‘manchas de pobrezas’ cada vez mais inseridas num processo crescente de segregação social, em que imperam a insegurança alimentar, a criminalidade incontrolável, o alcoolismo, os desajustes familiares e o desemprego crescente.” Com essa perspectiva, Vieira (2015, p. 65) relata que:

Essa convergência populacional, com nítidas características de polarização regional, acarretou para Posse graves problemas sociais, notadamente nos setores de habitação, saúde, educação, abastecimento e transporte, em consequência do inchamento da cidade. Tais problemas comprometem a administração pública diante as situações novas e emergenciais e se avolumam em desproporção aos já acumulados na vida administrativa do município, que não fora preparado para um crescimento tão vertiginoso (VIEIRA, 2015, p. 65)

A crescente urbanização, detalha o gráfico 6, revela outro importante aspecto da modernização no espaço regional. Com exceção de Flores de Goiás, onde foram implementados diversos assentamentos rurais de reforma agrária, em todos os outros municípios houve um aumento da população urbana em relação à população total (urbana e rural). Esse movimento reflete o cerceamento e a falta de incentivos fiscais, financeiros e técnicos por parte do Estado com os camponeses (pequenos proprietários de terras) ao passo que as cidades se tornaram cada vez mais o palco da vida social. Mesmo nos centros locais, onde a chegada de “forasteiros” foi quase irrelevante, os espaços urbanos foram expandidos e, assim como as relações de produção no campo, também foram integrados às contraditórias dinâmicas da modernização.

Esse processo de migração campo-cidade, analisa Barreira (2002), resulta também da abertura de novas fazendas de gado em um sistema de criação semi-intensivo e da

implantação da agricultura comercial a partir da década de 80 na faixa sudeste da região (onde o relevo é mais aplainado) que afetou principalmente os municípios de Sítio D’Abadia, Mambai e Damianópolis e se desenvolveu a esteira dos processos ocorridos no Oeste baiano e Noroeste de Minas Gerais. As figuras 15 e 16, retratam a imagem de uma fazenda que pertence ao grupo Globo, no percurso de Damianópolis à Sítio D’Abadia, às margens da GO 108.



Fonte: Marinho (2021)

Em decorrência das transformações territoriais na região, é latente o enfraquecimento da cultura popular em contraposição a cultura global de massa que é

“enlatada” e difundida pelas tecnologias da informação. Esse tema, fio condutor do trabalho de Vieira (2015), inspira um olhar diferenciado para o contexto regional. As tradições moldadas durante mais de um século na intersecção (ou no intercâmbio) cultural entre Goiás-Bahia nesse vale, contemplam uma esplendorosa galeria de saberes e costumes tradicionais que estão intrinsecamente relacionados às condições de vida nesse espaço. Assim, apesar da globalização, ressalta o autor, o Vão do Paranã ainda é uma das regiões de Goiás onde os valores tradicionais do folclore resistem.

### **Considerações parciais**

Nesse capítulo, buscou-se compreender algumas dinâmicas regionais e locais do Vão do Paranã a partir da segunda metade do século XX com base nos processos que perpassam sua formação territorial. Assim, analisamos as primeiras manifestações da modernização no arranjo socioespacial da rede urbana da microrregião do Vão do Paranã a partir de sua interação espacial com a região Centro-Goiano. Em geral, a difusão desse processo, de acordo com Corrêa (2004), decorre de um lado com a criação de novos centros e, de outro, com alterações funcionais ou refuncionalização dos pequenos centros existentes.

No caso de nossa região em estudo, como foi destacada, a aglomeração urbana de Alvorada-Simolândia, emergiu como principal entroncamento logístico da rede urbana regional. Enquanto isso, a cidade de Posse firmou-se como polo econômico em meio a um significativo processo de refuncionalização e expansão de suas formas e funções urbanas com a centralização administrativa, comercial e da prestação de serviços no âmbito regional. Associado a isso, ocorrem processos de drenagem da renda fundiária das atividades agropecuárias nas hinterlândias desses municípios. Dessa forma, pode-se considerar que esses dois núcleos, que são interligados à BR 020, figuram-se atualmente como os principais centros urbanos dessa região.

A intenção principal, com este capítulo, foi “varrer a poeira” das convencionais narrativas deterministas que classificam a região simplesmente como atrasada e pontuar os principais elementos e as contradições intra e inter-regionais que foram reconfigurando o arranjo espacial, as paisagens, as relações de poder e de produção, assim como as condições de vida nos diversos lugares. Essa modernização é resultado de um processo

de formação territorial bastante específico e conjugado por níveis distintos de interações espaciais articulados em diferentes escalas.

No próximo e último capítulo, buscaremos analisar a composição regional no seguimento da rede urbana no Vão do Paranã e suas interações espaciais com o Centro-goiano, o Oeste baiano e averiguar como esses arranjos afetam as articulações intra-regionais. Em linhas gerais, investiga-se a organização socioeconômica, os arranjos espaciais da produção e os processos de drenagem da renda fundiária para algumas cidades do Vão do Paranã no século XXI.

## **CAPÍTULO 3**

### **REDE URBANA E AS ARTICULAÇÕES REGIONAIS NO VÃO DO PARANÃ (GO)**

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 (CORREA, 2015, p. 256).

## **Apresentação**

Na primeira seção deste capítulo, analisa-se a articulação espacial do arranjo populacional estabelecido mediante a classificação do Estudo de Região de influência das Cidades (REGIC 2008/2020), elaborado pelo IBGE, e sua relação com a economia regional. Com base nisso, na segunda parte, contextualiza-se os processos de polarização socioeconômica desde Posse, a centralidade regional que essa cidade exerce sobre sua região de influência e os efeitos socioespaciais das articulações regionais na formação e na organização desse núcleo urbano. Já na última seção, a partir da análise do contexto político-econômico contemporâneo da globalização, busca-se compreender a dinâmica de uso do território e a drenagem da renda fundiária para a rede de cidades no Vão do Paranã. Desse modo, investiga-se algumas das diversas articulações inter e intra-regionais que foram desenvolvidas na esteira do neoliberalismo durante o século XXI na microrregião Vão do Paranã e as suas persistentes contradições.

### 3.1. A rede urbana e a economia regional

No final do século XX e início do XXI, analisam Santos e Silveira (2014), houveram em várias regiões do Brasil um avanço significativo nas infraestruturas de comunicação e circulação que abrangeram tanto as técnicas que se tornaram território, com sua incorporação ao solo (rodovias, ferrovias, hidrelétricas, telecomunicações, emissoras de rádio e TV etc.), como os objetos técnicos ligados à produção (veículos e implementos) e os insumos técnicos-científicos (sementes, adubos, propaganda, consultoria) para aumentar a eficácia, a divisão e a especialização do trabalho nos lugares.

De acordo com esses autores, a implementação desses meios técnicos no país está associada a interesses de usos dos territórios guiados pela coalização entre alguns agentes que representam o Estado brasileiro em seus diversos níveis administrativos e grupos vinculados às grandes corporações internacionais que usufruem economicamente desse território. Assim, Santos & 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 reconstruem 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 (SANTOS e SILVEIRA, 2014, p. 21, 22).

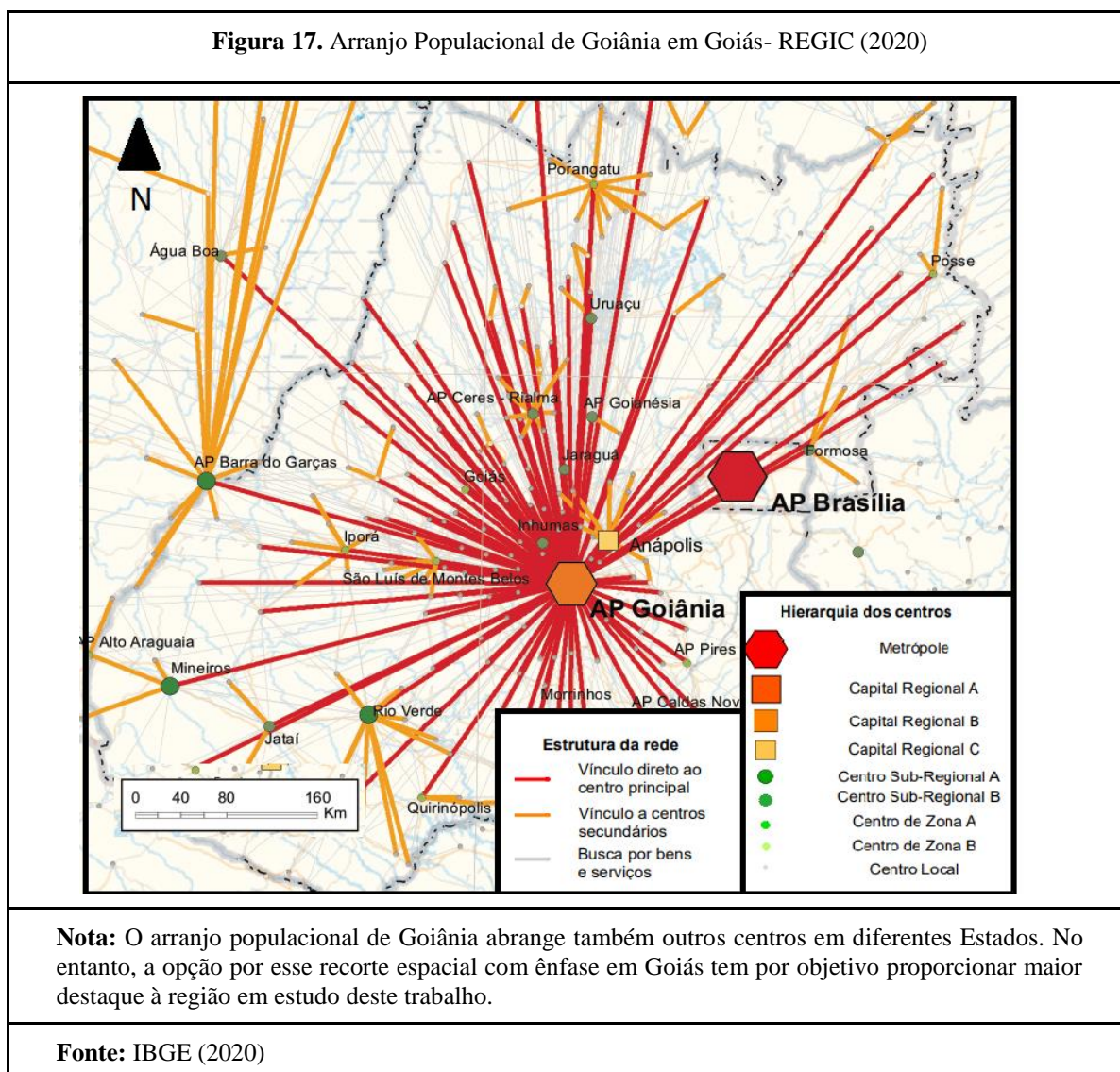
A inserção econômica do Brasil na divisão internacional do trabalho numa posição de exportador de *commodities* agrícolas, indica Huertas (2007), demanda constantemente maior fluidez e integração na rede de circulação nacional entre os principais centros de comando do território e das zonas portuárias com as áreas de expansão da fronteira agrícola. Isso indica a composição de um padrão de articulação espacial centralizado e hierárquico, pois o investimento público em sistemas de transportes atende predominantemente a lógica de formação dos corredores de exportação em detrimento das variadas demandas de mobilidade espacial que abrangem a sociedade.

Com esse jogo de forças que, de um lado, intensifica concentração demográfica nas áreas urbanas e, de outro, amplia uma estrutura agrária baseada em grandes áreas de produção intensiva, as interações espaciais que mediam a relação campo-cidade vêm sendo dominadas pela lógica corporativa de uso do território. Dessa forma, Corrêa (2015)

explica que 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 para o campo: capitais, novos usos da terra, força de trabalho, ideias, valores, bens e serviços (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. Na rede urbana goiana, como ilustra a figura 17, Goiânia constitui-se como principal centro de articulação espacial do arranjo populacional (e econômico) do estado.

**Figura 17.** Arranjo Populacional de Goiânia em Goiás- REGIC (2020)



A metrópole goiana, observa Araújo (2013), possui enorme capacidade em oferecer bens e serviços e isso 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 meio-norte brasileiro direta ou indiretamente, passando por centros menos articulados na hierarquia da rede urbana, para o comércio e a prestação de serviços na metrópole. Há, como já destacado, elementos de regulação do território que seguem o fluxo inverso, devido à condição de capital e a concentração de instituições públicas e privadas que ocorre nessa metrópole regional e afeta os pequenos e médios centros urbanos.

Em relação a rede urbana goiana, Luz (2012) esclarece que há uma dinâmica entre as duas metrópoles do Centro Goiano que interagem e articulam-se espacialmente em diferentes escalas, ultrapassando os limites políticos usuais do território. Seja em seus próprios interiores, zonas metropolitanas, ou mesmo nos centros regionais e locais, especialmente aqueles situados no centro-norte brasileiro, as ações políticas, econômicas e logísticas do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília exercem enorme influência na dinâmica dos mercados nacionais.

Na outra ponta dessa hierarquia, as cidades ditas pequenas (esse dado pode ser relativo a depender da região onde se localiza a cidade), tornam-se dependentes de atividades primárias e dos repasses da arrecadação da União e dos estados para os municípios. Nesse cenário de escassez de oportunidades, uma parcela significativa de jovens migra frequentemente para os grandes centros urbanos, onde vende-se a expectativa de melhores possibilidades de inserção no mercado de trabalho. Porém, a realidade para muitos é desoladora, como bem ilustrou Belchior em sua célebre canção “Fotografia 3x4”.

Eu me lembro muito bem do dia em que eu cheguei  
Jovem que desce do Norte pra cidade grande  
Os pés cansados e feridos de andar légua tirana  
E lágrimas nos olhos de ler o Pessoa  
E de ver o verde da cana

Fotografia 3x4 – Belchior

Por outro ângulo, Corrêa (2015) reforça a ideia de que as corporações globais estão enraizadas no território e detém enorme influência sob sua configuração espacial e sob os circuitos de produção, distribuição e consumo. Assim, o autor avalia que a atuação dessas empresas mobiliza populações nos mais diversos lugares em função de suas necessidades produtivas e mercadológicas. Nesse sentido, 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.

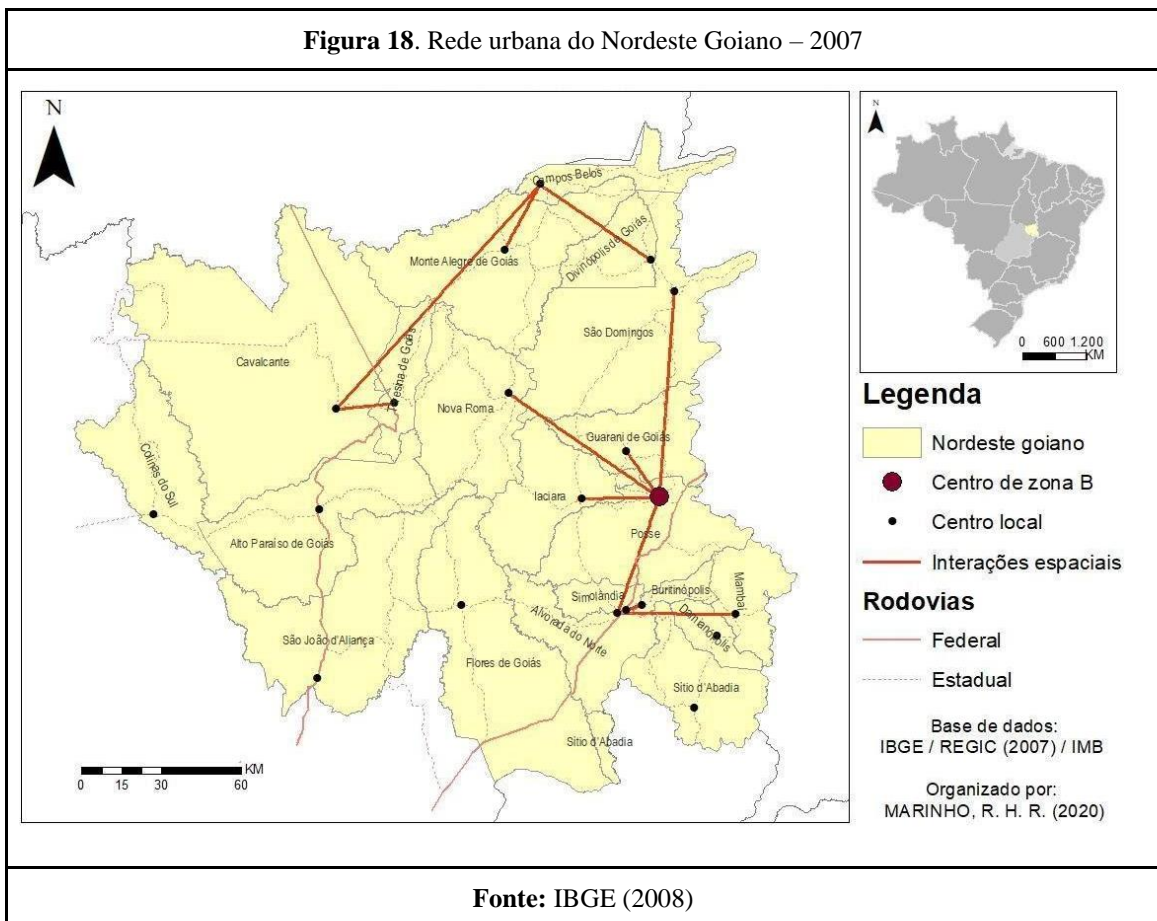
Trata-se, em toda parte, de uma rede urbana impactada pela globalização, na qual cada centro, por minúsculo que seja, participa, ainda que não exclusivamente de um ou mais circuitos espaciais de produção: produzindo, distribuindo ou apenas consumindo bens, serviços e informações que, crescentemente, 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 (CORREA, 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, uma enorme demanda de bens e serviços se prolifera com a expansão das atividades de mercado para as áreas interioranas. Uma característica marcante com a configuração espacial das pequenas cidades e suas interrelações é que numerosas que são, “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.” (CORREA, 2015, p. 258)

De volta à figura 17, segundo a classificação do REGIC (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 centros têm abrangência local e polarizam apenas os pequenos povoamentos rurais situados no interior de suas áreas municipais. Esse 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 é mais preponderante a influência direta da metrópole goianiense.

Esse cenário reflete uma pequena mudança de nível hierárquico nos dois principais centros da rede urbana dessa região em relação ao REGIC (2008), como demonstra na figura 18. Na pesquisa realizada em 2007, Posse foi classificada como Centro de Zona B e Alvorada ainda figurava-se como um centro local, apesar de já possuir ligações evidentes com outros núcleos urbanos. Esse movimento na configuração da rede urbana reflete o desenvolvimento de atividades produtivas primárias e a ação de políticas públicas e programas sociais que impulsionaram o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro e que, conseqüentemente, impactaram os municípios sediados nessa microrregião.

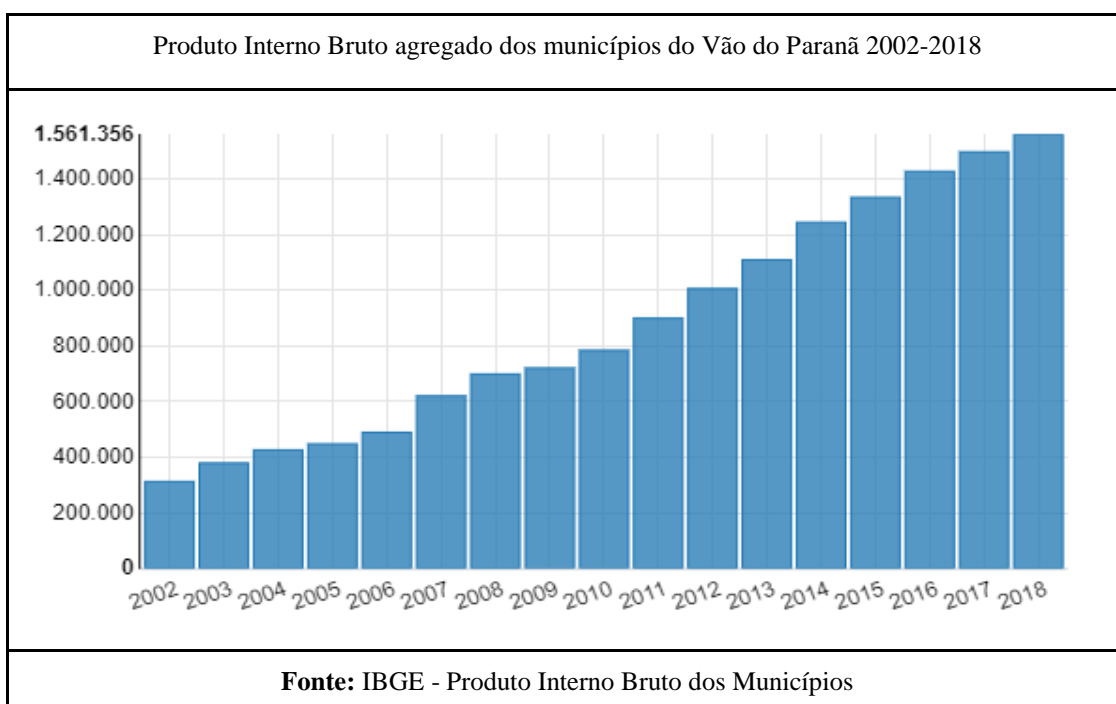
As cidades de Flores de Goiás e Divinópolis de Goiás são mais desarticuladas desse contexto regional, pois possuem poucas interações espaciais com Posse em comparação aos outros centros urbanos. No primeiro caso, em função da distância e do próprio processo de formação regional, Flores de Goiás interage 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 forte polarização nos municípios situados próximo ao extremo leste da fronteira Goiás-Tocantins, como São Domingos (GO), Divinópolis de Goiás (GO), Cavalcante (GO), Nova Roma (GO), Monte Alegre de Goiás (GO), Arraias (TO), Pouso Alegre (TO), Cachoeirinha (TO), Novo Alegre (TO) e Brejão (TO).



Outra novidade apresentada no REGIC (2020), é que agora as classificações regionais da rede de influência das cidades são divididas entre imediatas ou intermediárias. Essas definições levam em conta as escalas de articulação da rede urbana e as interações espaciais entre as cidades que ocupam diferentes posições na hierarquia urbana. Com esse parâmetro, essa zona que compartilha a polarização entre os dois

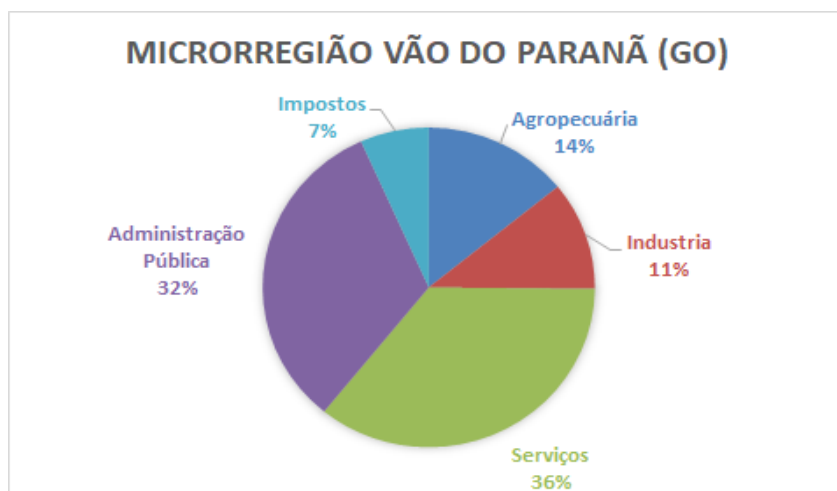
maiores núcleos urbanos do Nordeste goiano, na classificação do IMB, passa a ser definida como arranjo populacional Posse/Campos Belos.

A análise do PIB regional expresso no gráfico 7, revela que no intervalo entre os REGICs (2007) e (2018) houve um aumento de aproximadamente 40% neste indicador, considerando os valores totais agregados dos municípios do Vão do Paranã. Se levarmos em conta os números a partir de 2002, os números foram quintuplicados. Todavia, de acordo com dados do IBGE (2021), esse avanço acompanhou a ascensão do PIB brasileiro, pois apresenta índices proporcionalmente similares. Diante disso, percebe-se que esse crescimento não resulta apenas de fatores endógenos do contexto regional, mas também é fruto de uma conjuntura político-econômica favorável.



O gráfico 8 detalha a composição do PIB agregado da microrregião com o percentual de participação de cada atividade econômica. As principais fontes de receitas, como demonstra, advém dos setores de serviços e da administração pública que juntos compõem 68% de todo o orçamento. Também, chama atenção a baixa participação do setor primário no que abrange a Agropecuária (14%) e do secundário na Indústria (11%).

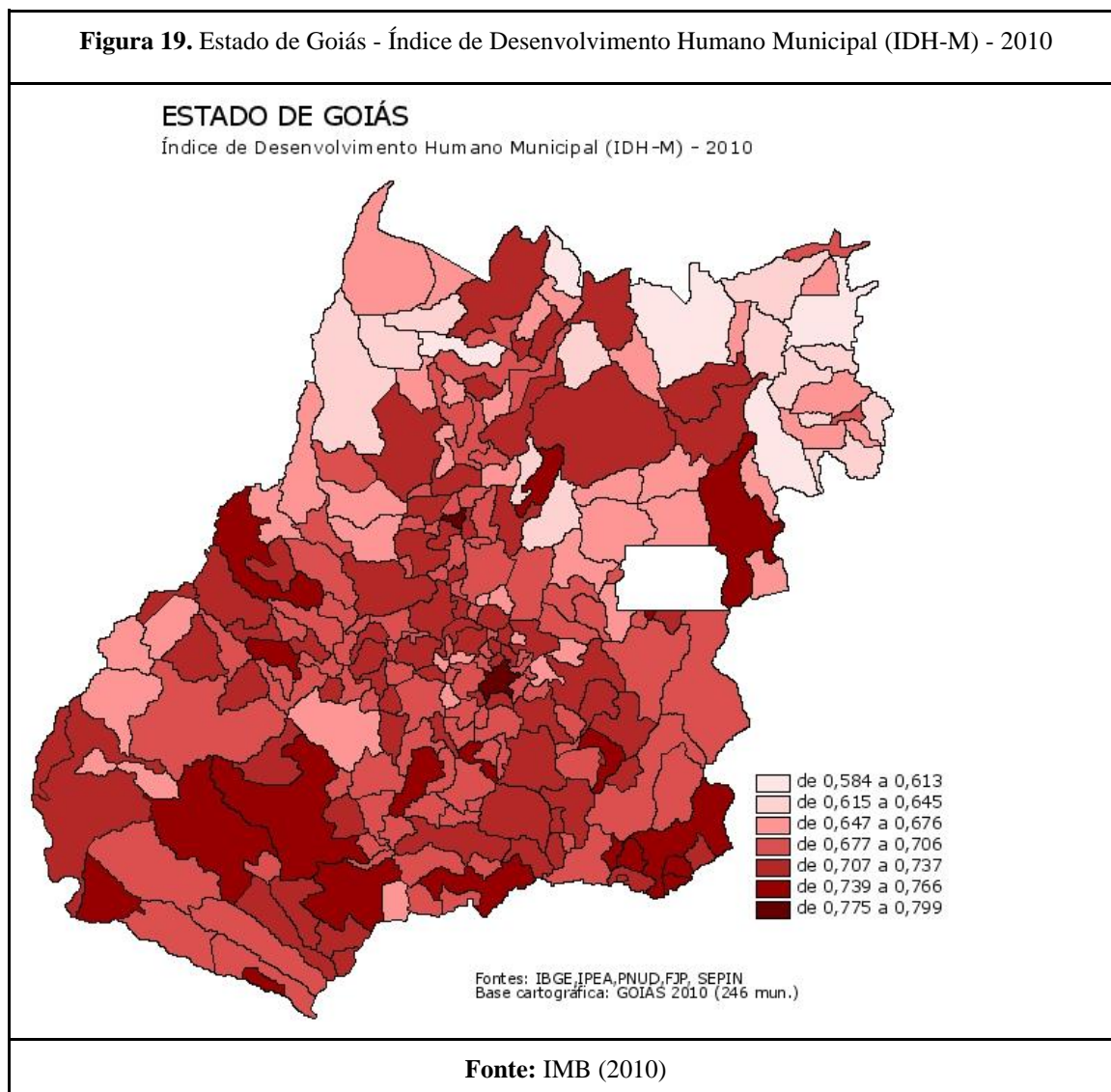
**Gráfico 8.** (%) de participação dos setores econômicos na composição do PIB agregado dos municípios da microrregião Vão do Paranã (2018)



**Fonte:** IBGE - Produto Interno Bruto dos Municípios

Entretanto, vale destacar que mesmo com esse significativo crescimento econômico, como exibe a figura 19, os indicadores sociais comparados a outras regiões de Goiás demonstram que os municípios dessa região figuram-se entre as últimas posições no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Isso evidencia que, em geral, o crescimento econômico de um município ou região não representa, necessariamente, o desenvolvimento social desses lugares. Assim, apesar da considerável relação de proximidade que há entre os aglomerados urbanos, os baixos níveis de renda e a escassez de empregos inviabilizam maior dinamicidade nos mercados intermediários. Isso ocorre devido às severas restrições socioeconômicas que afetam maior parte da população e emperram seu poder de acesso ao consumo.

**Figura 19.** Estado de Goiás - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) - 2010



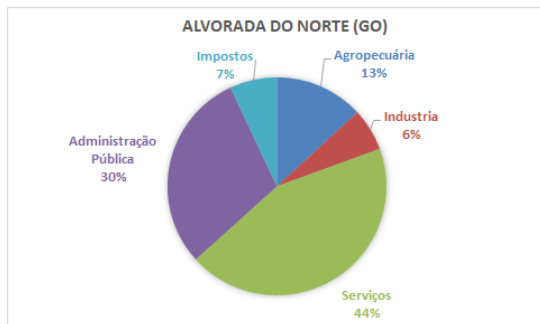
Numa apuração mais detalhada dos dados econômicos, organizada no mosaico da figura 19, revelam-se perfis diferenciados entre os municípios. O setor de serviços, por exemplo, só é mais preponderante no eixo da BR 020 em Alvorada, Simolândia e em Posse. Já a elevada participação da atividade industrial no PIB de Buritinópolis deve-se à produção de energia elétrica na Pequena Central Hidrelétrica (PCH) Riachão. Em Sítio d'Abadia, a atividade agropecuária ganha destaque devido às fazendas agrícolas (mencionadas no capítulo anterior) e os 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.

**Figura 19.** Mosaico dos PIBs dos municípios da Microrregião Vão do Paranã categorizado por (%) das atividades econômicas - 2018

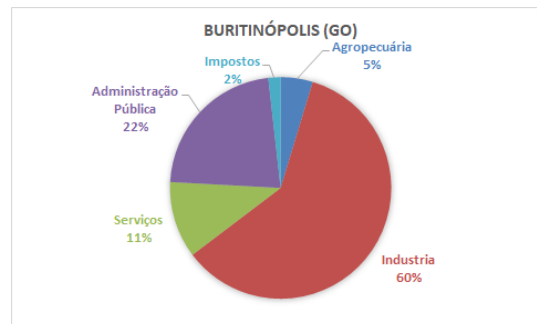
**Descrição das atividades que compõem o PIB:**

1. **Impostos**, líquidos de subsídios, sobre produtos a preços correntes (%);
2. Valor adicionado bruto a preços correntes da **agropecuária** (%);
3. Valor adicionado bruto a preços correntes da **indústria** (%);
4. Valor adicionado bruto a preços correntes dos **serviços**, exclusive administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social (%);
5. Valor adicionado bruto a preços correntes da **administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social** (%);

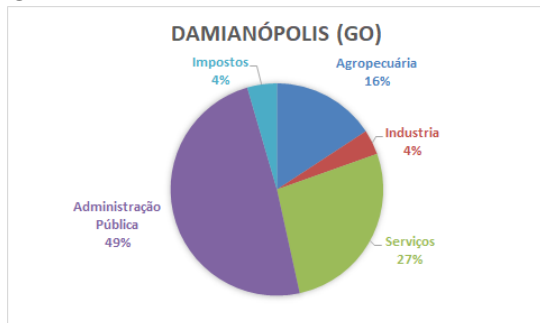
A



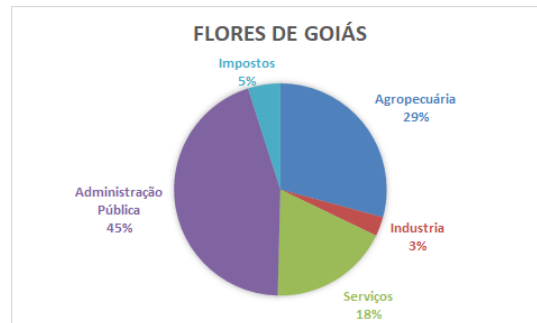
B

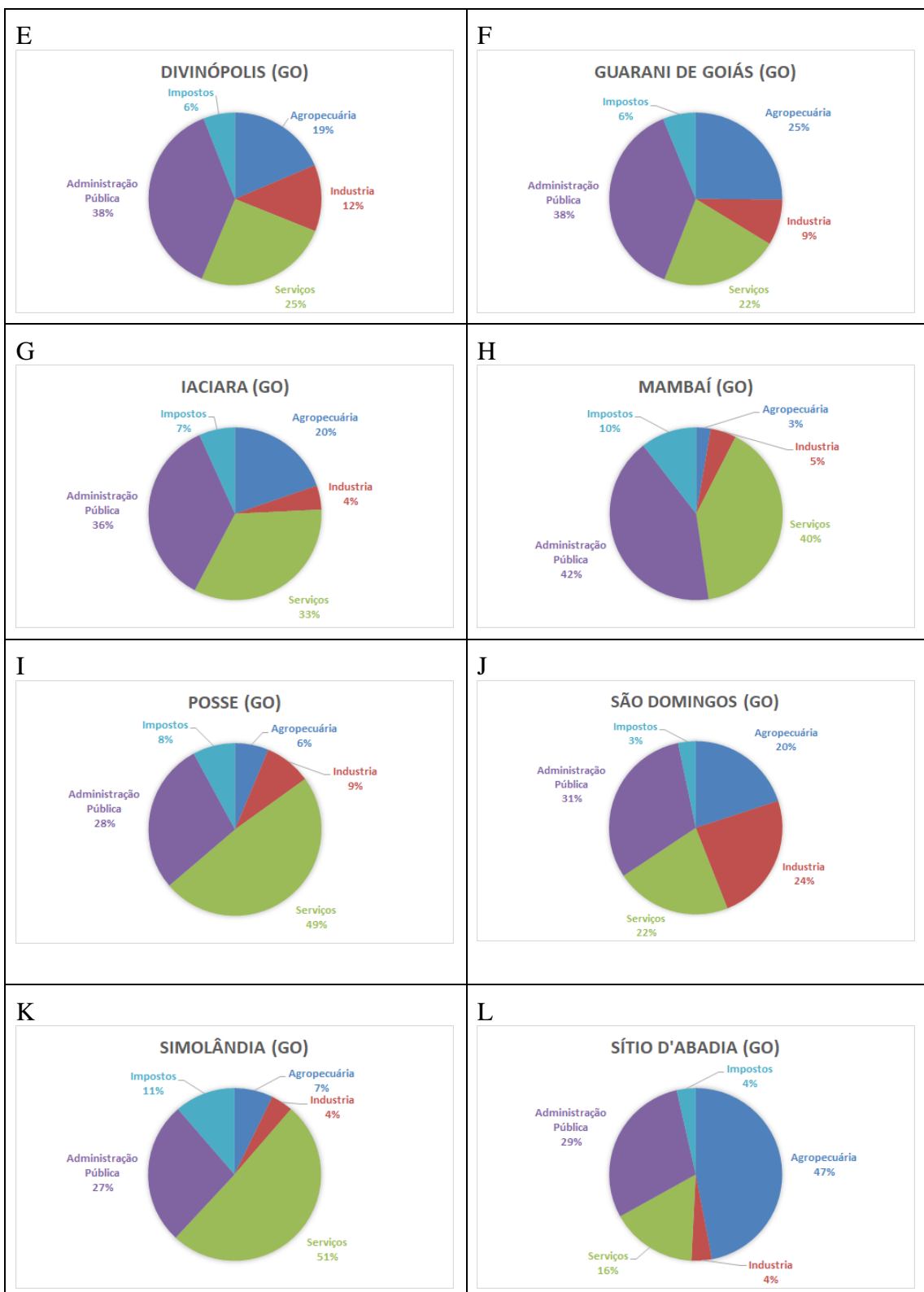


C



D





**Fonte:** IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística e Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA

Nesse contexto, as políticas sociais de transferência de renda direta representam uma importante fonte de recursos da população associada 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 que possui enorme capilaridade no país. Esse tripé, segundo Arrais (2019), de um lado atua 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 possibilitam o custeio de pequenas propriedades rurais, de idosos e de pessoas com necessidades especiais, além de permitir maior circulação de capital no comércio das pequenas cidades – o que é drenado por polos como Posse. Feita essa análise, o autor alerta para o processo atual de corrosão do Estado Social brasileiro em função do avanço da agenda neoliberal com as reformas que vêm sendo impostas a partir do cenário político que emerge em 2016.

Esse é o paradoxo de um modelo de desenvolvimento que não cessa de produzir pobreza e, por conseguinte, aumentar a desigualdade de renda. Esse paradoxo ensina que o trabalho importa, mas recusa, a despeito do aumento da produtividade do trabalho, a socialização dos lucros, impondo uma agenda de reformas que promove a precarização e o desemprego. Esse paradoxo proclama o fim do Estado Previdenciário, mas se recusa a tocar nos privilégios corporativos do Legislativo, do Judiciário, dos Militares e de segmentos do Executivo Federal, mirando sua ira para a parcela mais pobre da população, justamente aquela que mais dependerá dos seguros sociais (ARRAIS, 2019, p. 16).

Caso esse processo de corrosão dos programas de distribuição de renda propague-se ainda mais, a vida socioeconômica desses municípios poderá ser severamente afetada. Em seu doutoramento, Alencar (2020) demonstrou 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, destaca também que as condicionalidades que o programa apresenta formam uma importante rede de proteção social que atua diretamente no combate ao analfabetismo, à fome e à pobreza ao passo que estimula políticas preventivas de controle de endemias e oferece assistência social para as famílias beneficiárias.

A tabela 2 expõe o número de inscritos nesses programas sociais e o percentual em relação à população total nos municípios do Vão do Paranã. 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, com maior destaque, quase metade da população (44%) é beneficiária. Isso dimensiona a importância dessa capilaridade dos programas sociais em uma região que, como tantas outras, foi historicamente relegada pelas forças públicas que compuseram o Estado brasileiro.

**Tabela 2.** Número de inscritos nesses programas sociais e o percentual (%) em relação à população total nos municípios do Vão do Paranã - 2019

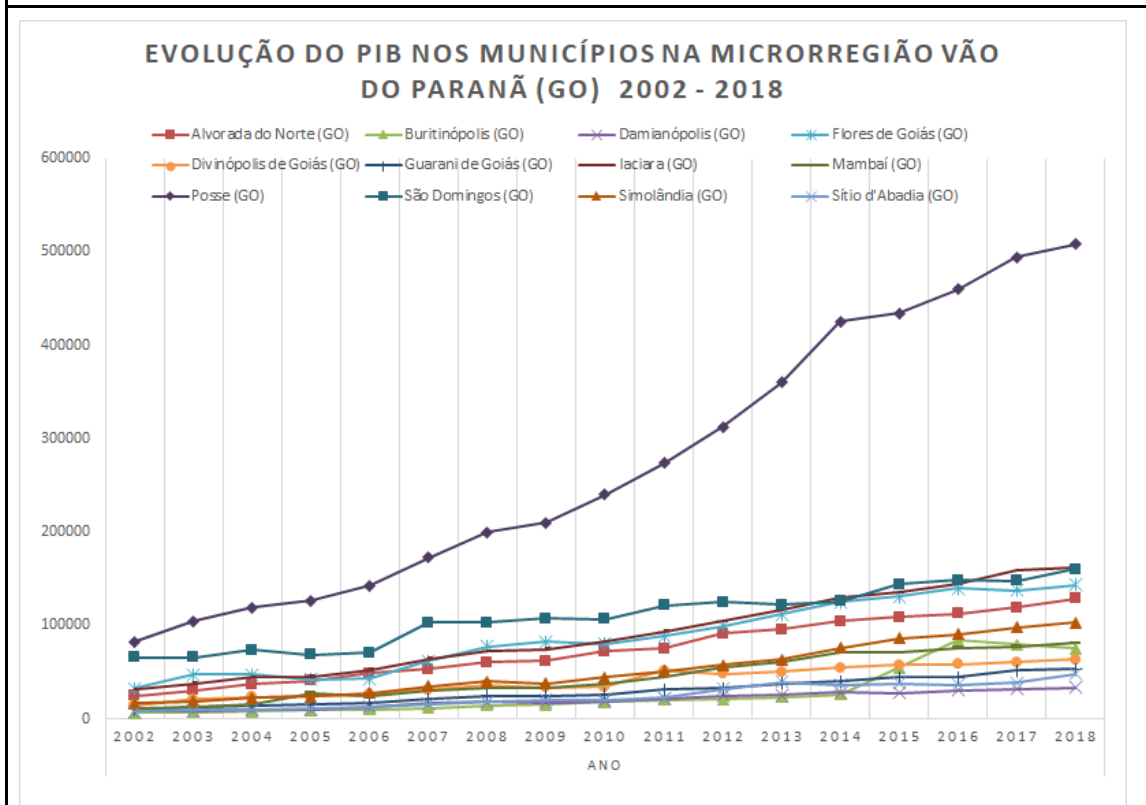
	Aposentadoria Rural		BPC		Bolsa Família		Total	
	benefícios	%	benefícios	%	benefícios	%	benefícios	%
Alvorada do Norte	2.409	27,5	632	7,2	818	9,3	3859	44,1
Buritinópolis	697	21,3	81	2,5	481	14,7	1259	38,5
Damianópolis	193	5,8	44	1,3	504	15,3	741	22,4
Flores de Goiás	672	3,9	168	1,0	1501	8,6	2341	13,4
Divinópolis de Goiás	475	10,1	153	3,3	906	19,3	1534	32,6
Guarani de Goiás	638	16,8	75	2,0	558	14,7	1271	33,4
Iaciara	1.582	11,1	487	3,4	1661	11,7	3730	26,2
Mambai	389	4,2	144	1,6	1122	12,1	1655	17,8
Posse	3.101	8,2	1044	2,8	3209	8,5	7354	19,4
São Domingos	1.594	12,0	260	2,0	1491	11,2	3345	25,1
Simolândia	420	6,1	114	1,7	1038	15,1	1572	22,8
Sítio d'Abadia	83	2,7	13	0,4	441	14,5	537	17,7
Vão do Paranã	12.253	9,7	3215	2,6	13730	10,9	29198	23,2

**Fonte:** Ministério da Cidadania (2021) e DataPrev (2019)

Em pesquisa sobre a implementação de políticas públicas no Vão do Paranã, Ataides (2017, p. 96) observa avanços e entraves no Programa Território da Cidadania durante o século XXI. Segundo a 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, pondera-se que apesar dos avanços infraestruturais, "essa tentativa de conciliar modelo de participação, construção social por meio de políticas públicas, desconsiderou e negou a perspectiva dos conflitos e a questão agrária."

Em uma visão comparativa da evolução dos PIBs municipais, expressa no gráfico 9, nota-se 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 de baixo", os PIBs de Iaciara, São Domingos e Flores tiveram os maiores soerguimentos. Logo depois, os índices em Alvorada do Norte, Buritinópolis, Mambai e em Simolândia também apresentaram considerável ascensão. Já em Damianópolis, Divinópolis, Guarani e Sítio d'Abadia a variação desse indicador foi ainda mais discreta.

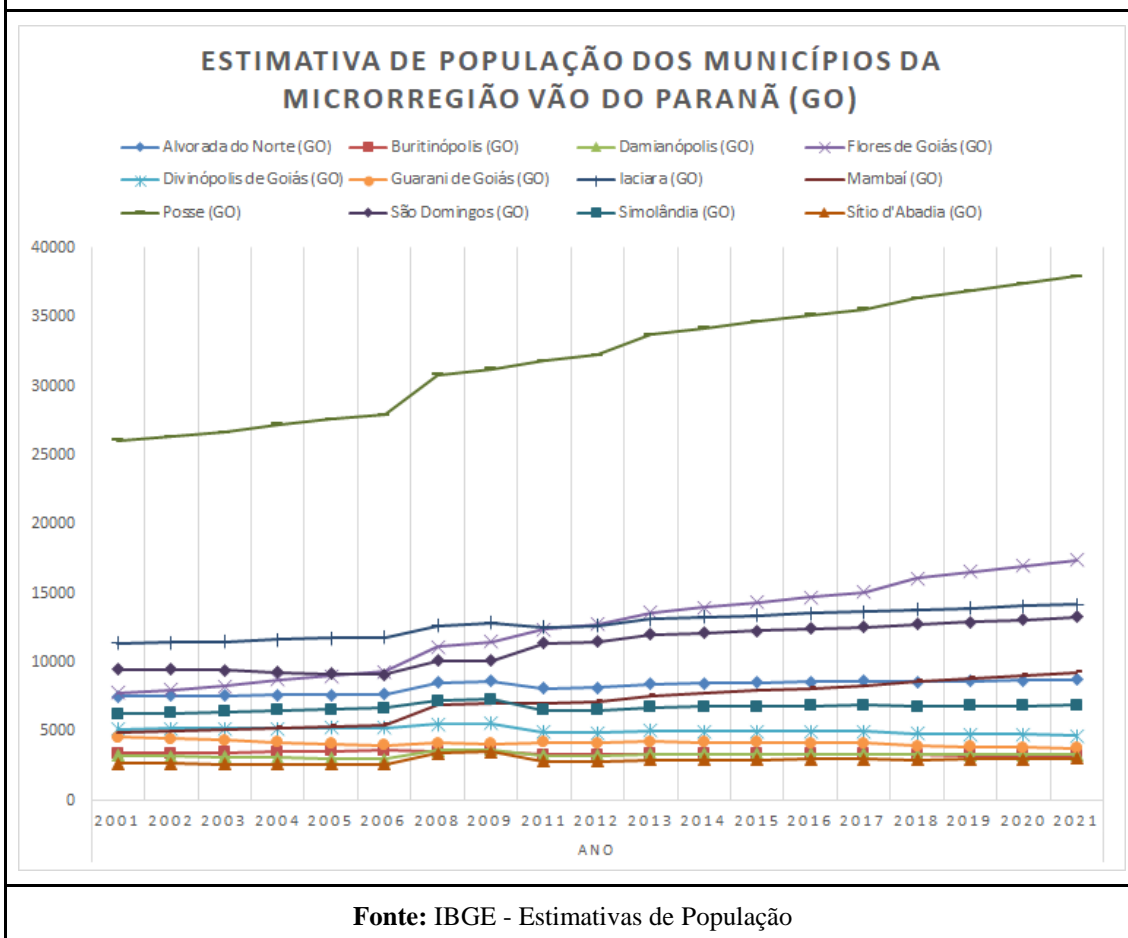
**Gráfico 9.** Evolução do Produto Interno Bruto dos municípios do Vão do Paranã 2002 – 2018



**Fonte:** IBGE - Produto Interno Bruto dos Municípios

Esse quadro de concentração econômica também reflete na dinâmica demográfica. Segundo as estimativas apresentadas no gráfico 10, atualmente 43% da população regional reside em Posse. Todavia, os maiores crescimentos proporcionais no número de pessoas nesse período foram em Flores de Goiás (56%), Mambai (46%), Posse (31%) e São Domingos (28%). Nos demais municípios o índice manteve-se estável, com variação em torno de 20% de acréscimo ou decréscimo no contingente de habitantes. As estimativas do IBGE, em 2021, indicam que a microrregião possui cerca de 125.896 habitantes e apresenta baixa densidade demográfica, com apenas 7,2 hab/km<sup>2</sup>.

**Gráfico 10.** População residente estimada na microrregião Vão do Paranã 2001 - 2021



Com base nesse panorama da economia e da demografia regional, chama atenção a concentração financeira e populacional na cidade de Posse. Enquanto na maioria dos municípios o desenvolvimento ocorre a passos lentos e com enorme dependência das ações do Estado, na cidade-polo o crescimento traduz a consolidação e difusão de uma estrutura de rede urbana que canaliza recursos das esferas pública e privada destacadamente em um único centro. No próximo tópico, buscaremos compreender melhor as razões e alguns dos efeitos socioespaciais resultantes dessa centralização.

### 3.2. A centralidade de Posse na rede urbana regional

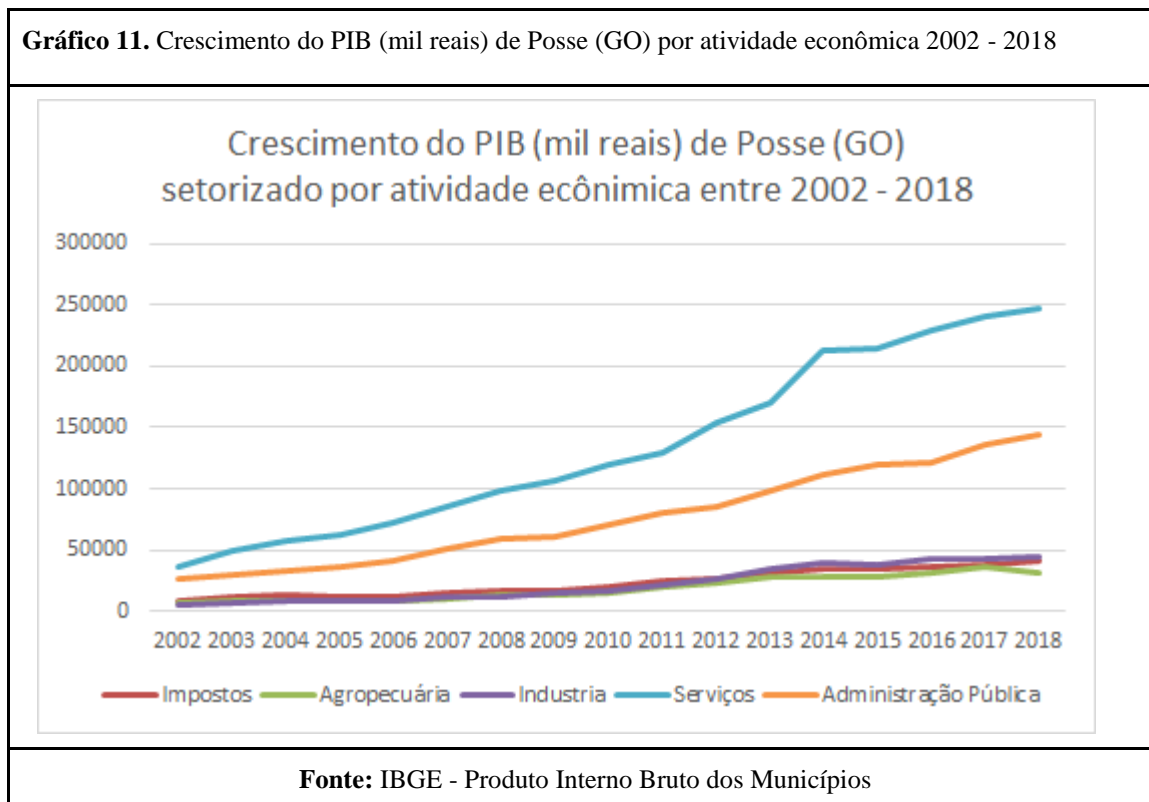
Em sintonia com a abordagem sobre a modernização regional realizada no capítulo anterior, a refuncionalização das formas e funções urbanas em Posse foi um dos mais importantes elementos das transformações ocorridas no Vão do Paranã durante a segunda metade do século XX. Os processos históricos de formação territorial da microrregião goiana integrada ao “Além São Francisco” e a proximidade com a BR 020 condicionaram a posição de centro econômico dessa cidade no contexto regional.

Com a virada de século que, como já foi dito, acompanhou uma melhora significativa nos sistemas de circulação e comunicação, a cidade aglutinou diversas empresas públicas e privadas dedicadas aos mais variados setores do comércio e de prestação de serviços que passaram a atuar cada vez mais em escala regional. Dessa forma, esse centro urbano concentra uma boa parte das verbas atribuídas à região pelo poder público e, ao mesmo tempo, drena parte dos recursos oriundos da renda fundiária que é extraída em suas hinterlândias.

O gráfico 11 demonstra que, de fato, foram os serviços, o comércio e a administração pública que mais alavancaram as receitas de Posse. Um aspecto conjuntural que ajuda a explicar esse rápido crescimento deve-se ao fato de que a partir de 2002, as políticas neoliberais causaram um “boom” de linhas de crédito e de acesso ao consumo, voltadas tanto para a população urbana como para as pessoas que vivem no campo. Associado a isso, 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, principalmente em Posse.

Em pesquisa de campo, verificou-se que do ponto de vista da administração pública, várias instituições governamentais atuam regionalmente. Na área do ensino destacam-se a Universidade Estadual de Goiás, o Instituto Federal de Goiás e a Secretaria das Escolas Estaduais. As agências da EMATER, Agrodefesa, IBGE, Vapt Vupt são exemplos de empresas voltadas à prestação de serviços. Já na área da saúde, a Policlínica é o maior centro de atendimento hospitalar da região. No setor financeiro, as principais agências bancárias como a Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil, Itaú, Bradesco, entre outros, 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 fortemente as atividades terciárias.



O mosaico das figuras 20, 21, 22 e 23, revela quatro importantes referências da articulação regional que ocorrem em Posse. Na figura 20, 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 21, fornece os mais variados serviços de regulação de documentos junto ao Estado. No canto direito dessa mesma figura, encontra-se a casa agropecuária Boi Forte, grande fornecedora de insumos para as atividades produtivas no campo. A Universidade Estadual de Goiás (UEG), exibida na figura 22, representa as instituições de ensino superior que também concentram-se nesse centro urbano. Por fim, a figura 23 traz a imagem da Policlínica Regional Nordeste II, um equipado centro médico do Sistema Único de Saúde (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 que essas e outras instituições oferecem atraem sujeitos de toda a região para a cidade-polo. Assim, de modo indireto, outras atividades terciárias são

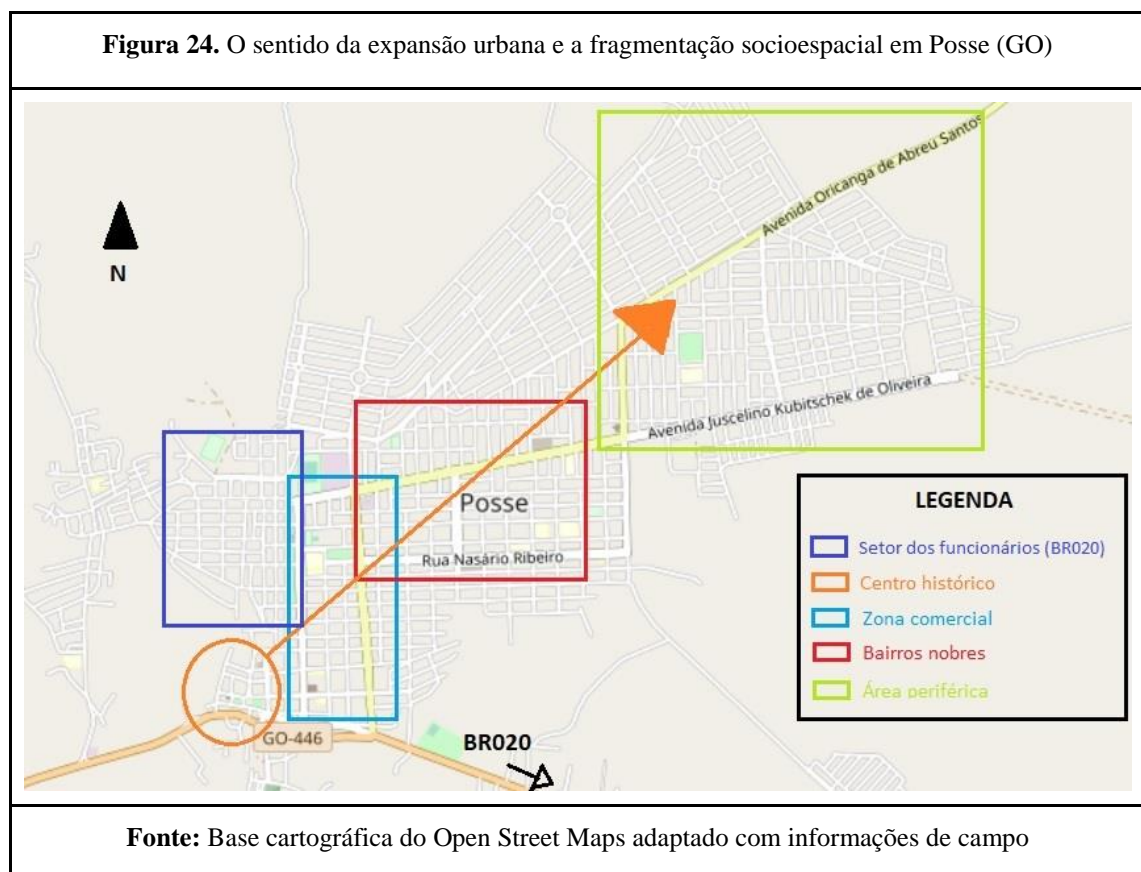
acionadas por conta dessa polarização. As pessoas que buscam na cidade algum serviço especializado, por necessidade ou ocasião, também realizam compras no varejo e procuram serviços como alimentação, hospedagem, lazer, etc. Com isso, forma-se no entorno desses prédios públicos uma rede de estabelecimentos comerciais que abrange empreendimentos formais e informais dedicados a atender principalmente os sujeitos que chegam da zona rural ou de outras cidades próximas.

<p><b>Figura 20.</b> Agência da Caixa Econômica federal</p>	<p><b>Figura 21.</b> Vapt Vupt e Boi Forte Agropecuária</p>
	
<p><b>Figura 22.</b> Universidade Estadual de Goiás</p>	<p><b>Figura 23.</b> Policlínica</p>
	
<p><b>Fonte:</b> Marinho (2021)</p>	

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 a cadeia produtiva das *commodities* que fornecem maquinários e insumos para essa atividade agrícola. Os grupos que detém loteamentos, empreiteiras,

lojas de materiais para construção e 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, frigoríficos, supermercados, centros médicos, odontológicos e laboratórios clínicos.

A conjugação dessas empresas públicas e privadas na cidade resulta em uma formação fragmentada do espaço urbano. Como demonstra a figura 24, os contrastes 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 que servem à especulação imobiliária. A seta que indica o sentido de irradiação da cidade, também aponta para a direção da segregação intra-urbana. De certo modo, esse tipo de organização espacial é reflexo da concentração da renda fundiária nas mãos de poucos e do abismo da desigualdade social.



Como constata Dourado (2013), houve nessa cidade 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 e córregos. Nesse contexto, as populações mais

vulneráveis economicamente foram levadas para as frentes de expansão da cidade onde os terrenos são mais baratos, arenosos e cada vez mais distantes do centro comercial.

Entretanto, inúmeros lotes permanecem abandonados dentro do núcleo estruturado da cidade sem exercer função social, como propõe o Estatuto da Cidade (2001), e servem apenas como reserva patrimonial especulativa. Isso implica na ausência de saneamento e de acesso aos serviços urbanos para os bairros mais distantes, uma vez que os agentes públicos geralmente não direcionam esforços suficientes para atender a crescente demanda por infraestruturas e serviços como transporte, asfalto, esgoto, iluminação, água encanada, praças, parques e escolas nesses lugares.

O aspecto sociocultural é também um 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 dedicadas à pecuária extensiva de bovinos. No quadro dos bairros nobres, majoritariamente vivem os “gaúchos” que trabalham para o agronegócio na Bahia, os grandes empresários do comércio e o alto e médio escalão do funcionalismo público. Dessa forma, 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.

Nas palavras de 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 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 do centro regional, que afetam a organização fundiária, produtiva e comercial dos municípios conectados a esse núcleo por meio da rede urbana. Com isso, entende-se que a formação da cidade-polo reflete as dinâmicas territoriais que ocorrem em sua região de influência e vice-versa.

Em seguida, iremos analisar dois processos de uso do território no Vão do Paranã para entender os mecanismos de drenagem da renda fundiária para a rede de cidades que se integram à lógica internacional de divisão do trabalho. A dinâmica do circuito espacial da pecuária de corte bovino e as interações socioespaciais entre as cidades da fronteira goiana com as áreas de produção agrícola no Oeste baiano serão nossos próximos temas.

### 3.3. O uso do território e a drenagem da renda fundiária

A partir da década de 1990, com o avanço do neoliberalismo, a economia brasileira entrou em processo de desindustrialização. Assim como ocorria na época da colonização, a inserção econômica do Brasil volta a ser cada vez mais dependente de atividades de produção primárias. É o que discute Escher e Wilkinson (2019), ao analisarem que esse processo de reprimarização da pauta de exportações, neste século, esteve associado com a ascensão econômica e industrial da China, que foi impulsionada pela articulação de um bloco econômico de países emergentes composto por China, Brasil, Rússia, Índia e África do Sul (BRICS). Por conta da demanda chinesa, essa associação valorizou os preços das *commodities* energéticas, minerais e agrícolas no mercado internacional e isso causou um “boom” na economia agroexportadora brasileira.

Nesse contexto, Salama (2016) demonstra que a aproximação comercial sino-brasileira vem atuando como uma “faca de dois” gumes na estrutura econômica tupiniquim. Por um lado, o aumento no volume das exportações e o superávit da balança comercial impulsionou o crescimento do PIB e permitiu por certo período, que dentro de uma política de mitigação do neoliberalismo o Estado brasileiro usasse as “migalhas” desse lucro para aumentar progressivamente o salário mínimo. Também, houveram tentativas para enfrentar, ainda que de maneira incipiente, algumas feridas sociais históricas por meio de políticas públicas e programas de distribuição de renda e combate à miséria.

Por outro lado, as atividades industriais decaíram no país e perderam espaço no próprio mercado nacional devido à massiva entrada dos produtos das indústrias chinesas. De acordo Salama (2016), isso vem impulsionando uma especialização regressiva da economia nacional que se torna cada vez mais financeirizada e dependente da exportação de recursos ambientais e menos de atividades manufatureiras e tecnológicas que são capazes de ampliar a cadeia de empregos formais e, conseqüentemente, alavancar investimentos em áreas estratégicas como educação e ciência. No seguinte trecho de seu artigo, Salama (2016) resume o que foi o estopim da crise econômica nos governos petistas:

A economia do Brasil de fato se reprimarizou, o peso das exportações dos produtos primários cresceu significativamente. A alta sustentada do salário mínimo e a diminuição do desemprego na primeira década do século XXI contribuíram muito para a diminuição da pobreza, o que do ponto de vista político deve ser creditado na conta dos governos de Lula 1 e 2 e de Dilma 1. No entanto, na falta de um aumento da produtividade do trabalho,

decorrente de uma política cambial mais favorável às exportações do que as importações, esta alta dos salários traduziu-se em um forte aumento das importações. (...) o wage led ao invés de estimular o mercado interno conduziu de 2008 a 2014 a um déficit da balança comercial de produtos na indústria de transformação e a dificuldades crescentes para exportar produtos industriais mais ou menos sofisticados (...). Foi apenas após 2014 que o déficit se reduziu, primeiro por conta de uma diminuição das importações superior à diminuição das exportações, e em seguida por um aumento das exportações devido à maxi-desvalorização da moeda nacional (SALAMA, 2016, p. 133-134).

Mesmo apesar da instabilidade, a relação entre Brasil e China se manteve aquecida e com alto volume de trocas comerciais. Com o avanço da estratégia de desvalorização cambial do Real brasileiro que foi incorporada no mandato de Michel Temer e agora caminha a passos largos com a trupe do governo Bolsonaro, as atividades agroexportadoras seguiram bastante lucrativas para os grandes produtores rurais. O que mudou, segundo Fatorelli (2021), foi que com a ampliação da influência do mercado financeiro no orçamento do Estado e a atuação legislativa do congresso e do senado que impuseram um “teto” aos investimentos sociais com a PEC 55/2016, agora até mesmo as migalhas são sugadas para o esquema não-auditado da dívida pública.

Desse modo, Fatorelli (2021) analisa que as classes populares se encontram endividadas e inseridas em situação de empobrecimento devido ao aumento constante da inflação e a alta taxa de juros que vem sendo praticada pelos bancos. A autora ainda explica que a elevação acelerada dos preços no mercado interno está relacionada à queda do câmbio da moeda nacional e a subida de custos em itens estratégicos como combustíveis, energia elétrica e transportes. Em consequência disso, Fatorelli (2021, p. 5) pontua que ocorre uma “alta dos preços de alimentos, também em razão da política agrícola e agrária que favorece o agronegócio de exportação, descuida de estoques reguladores de alimentos e não estabelece uma política séria de segurança alimentar.”

Outra face perversa dessa política neoliberal contemporânea está nas reformas que atuam para o desmonte de direitos trabalhistas, sociais e ambientais dos povos, que foram consolidados na Constituição Federal de 1988. Nas cidades, os vínculos nas relações empregatícias vêm sendo precarizados e a força de trabalho empurrada para a informalidade em um processo que Franco e Ferraz (2019) identificam como uberização. No campo, Carvalho (2013) analisa que as áreas de proteção ambiental e os territórios de camponeses e populações tradicionais são frequentemente grillados para atender a crescente demanda de exportação de itens primários que favorecem banqueiros e

latifundiários. Nesse engodo, as desigualdades socioespaciais vêm sendo ampliadas, fato que vem tornando o fosso social brasileiro ainda mais profundo.

Sob a ideologia neoliberal da globalização e do estado mínimo, ocorre uma crescente financeirização da riqueza (fundos de investimentos, instrumentos de hedge, derivativos cambiais, mercados futuros), tanto com os atores financeiros atuando nos ramos de agricultura, alimentação e mercado de terras, quanto com empresas agroalimentares atuando em atividades e operações com instrumentos financeiros. As corporações transnacionais passam, então, a dominar não só as indústrias a montante (máquinas, biotecnologias e agroquímicos) e a jusante da agricultura (processamento de alimentos) da agricultura, mas também os grandes canais de distribuição do comércio varejista (revolução dos supermercados), pelo que lhes cabe a alcunha de “impérios alimentares” (ESCHER & WILKINSON, 2019, p. 659).

Diante dessa conjuntura político-econômica de uso do território, como demonstrou-se, os municípios do Vão do Paranã tiveram seus PIBs alavancados nas duas primeiras décadas do século XXI. Isso porque os investimentos no complexo soja-carne, municiado principalmente pela demanda chinesa e de outros mercados exteriores, afetaram os sistemas agropecuários da região. Nessa perspectiva, Corrêa (2014, p.270) explica que

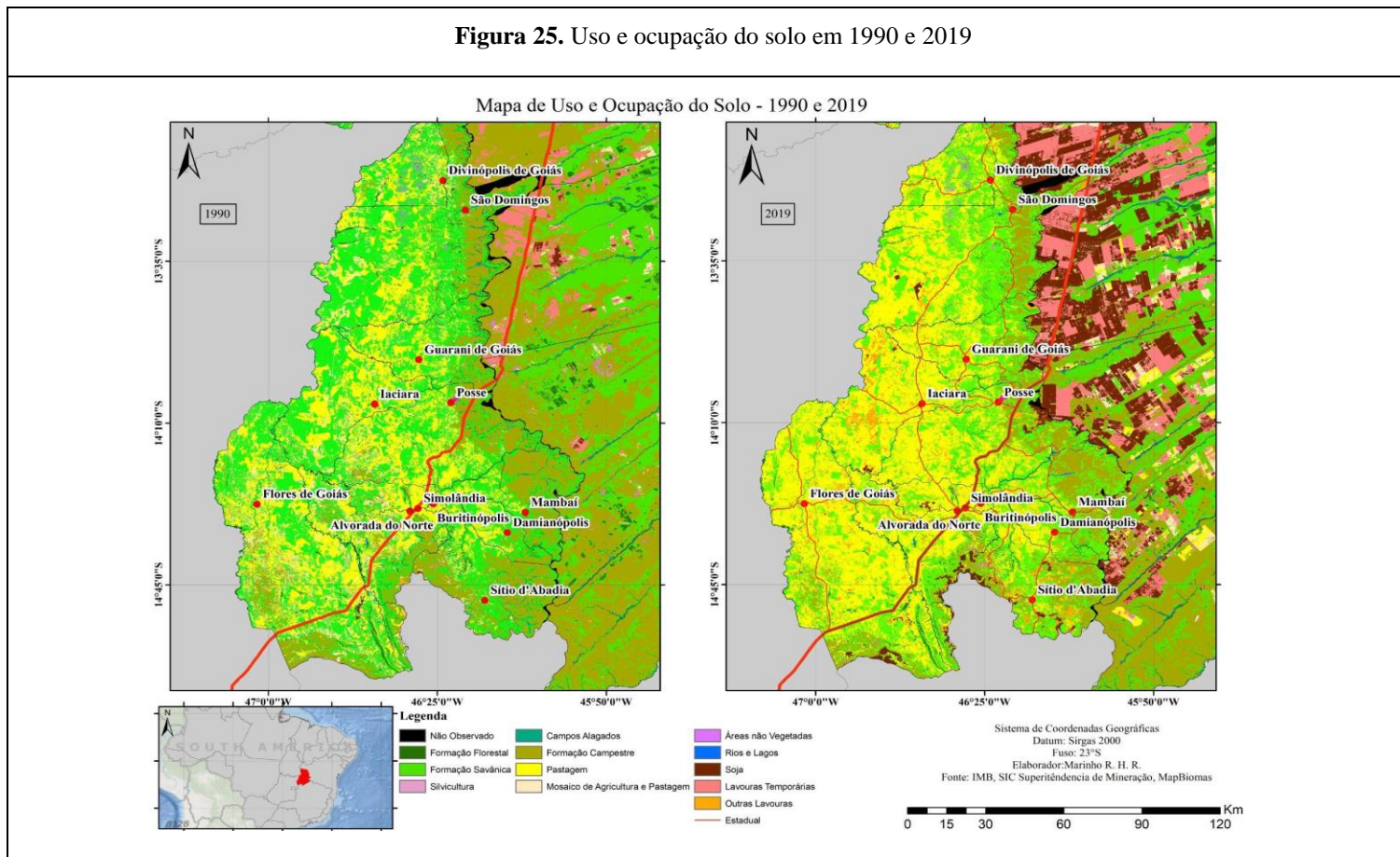
A distribuição espacial das atividades engendradas pela globalização obedece a uma combinação que envolve, de um lado, uma lógica própria às corporações, que não exclui a natureza da atividade a ser implantada e, de outro, as possibilidades de cada lugar, que incluem as suas heranças e a ação empreendedora de grupos locais. As pequenas cidades, criadas em um contexto socioespacial pré-globalização, devem adaptar-se às novas demandas externamente formuladas (CORRÊA, 2014, p. 270).

Assim, com base em imagens de satélites geoprocessadas no projeto MapBiomias (2021), a figura 25 demonstra as intensas transformações na ocupação do solo no período mencionado, entre 1990 e 2019. Nota-se que no interior do vale, onde a pecuária tradicional foi uma atividade essencial para a formação regional, os métodos de criação de gado foram intensificados e proporcionaram um aumento significativo nas áreas de pastagem. Já na parte de cima, nos topos aplainados das chapadas, imensas áreas de cerrado foram desmatadas para a implementação de monoculturas de soja e outras produções agrícolas. Por estarem próximos a essas áreas produtivas, alguns núcleos populacionais dessa região fornecem suporte com infraestruturas, insumos e mão-de-obra. Dessa forma, essas cidades drenam uma pequena parcela dos recursos da renda

fundiária, ainda que de maneira bastante restrita comparado aos centros que se encontram na outra ponta da hierarquia urbana.

Nesse arranjo, as rodovias estaduais GO 110/112 e GO 108/236 funcionam como artérias secundárias que conectam os sistemas agropecuários à BR 020, principal eixo de integração regional. Todavia, elas possuem suas singularidades locais e são acionadas por diferentes atores sociais e circuitos espaciais de produção. Vejamos.

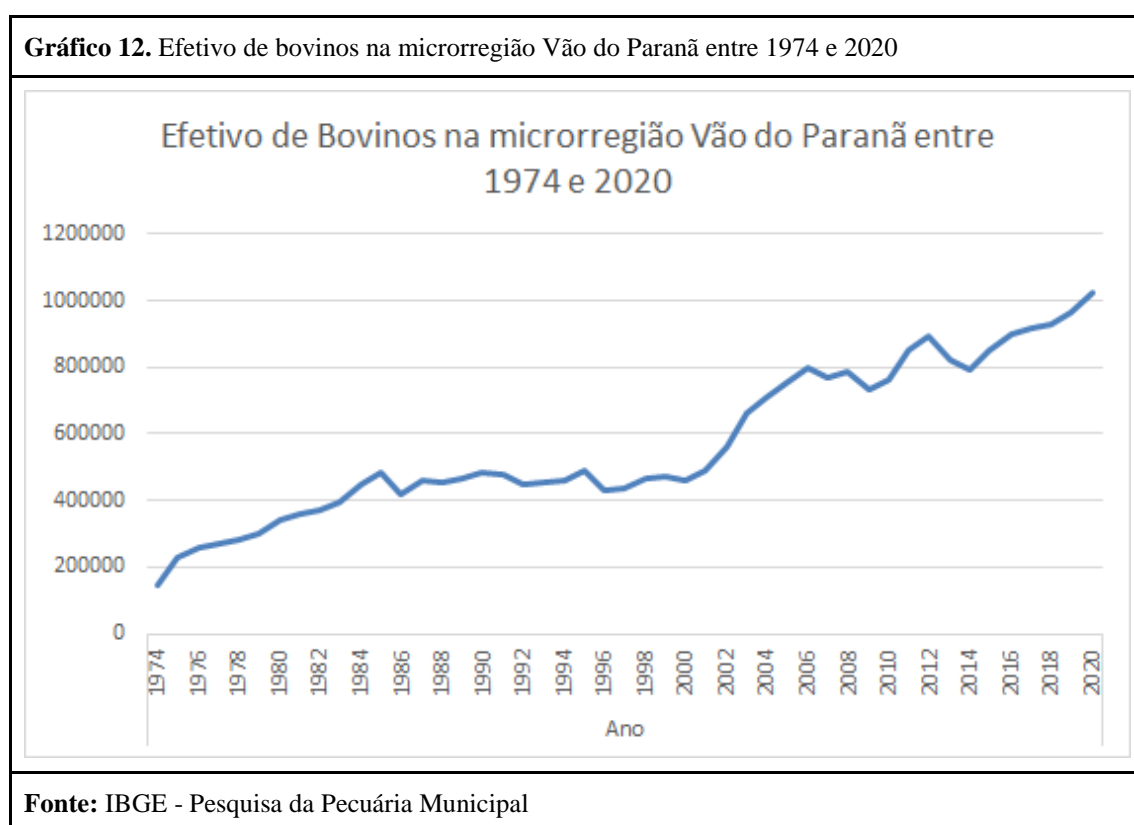
**Figura 25.** Uso e ocupação do solo em 1990 e 2019



Fonte: MapBiomas, IMB e IBGE

### 3.3.1. O circuito espacial da pecuária bovina de corte

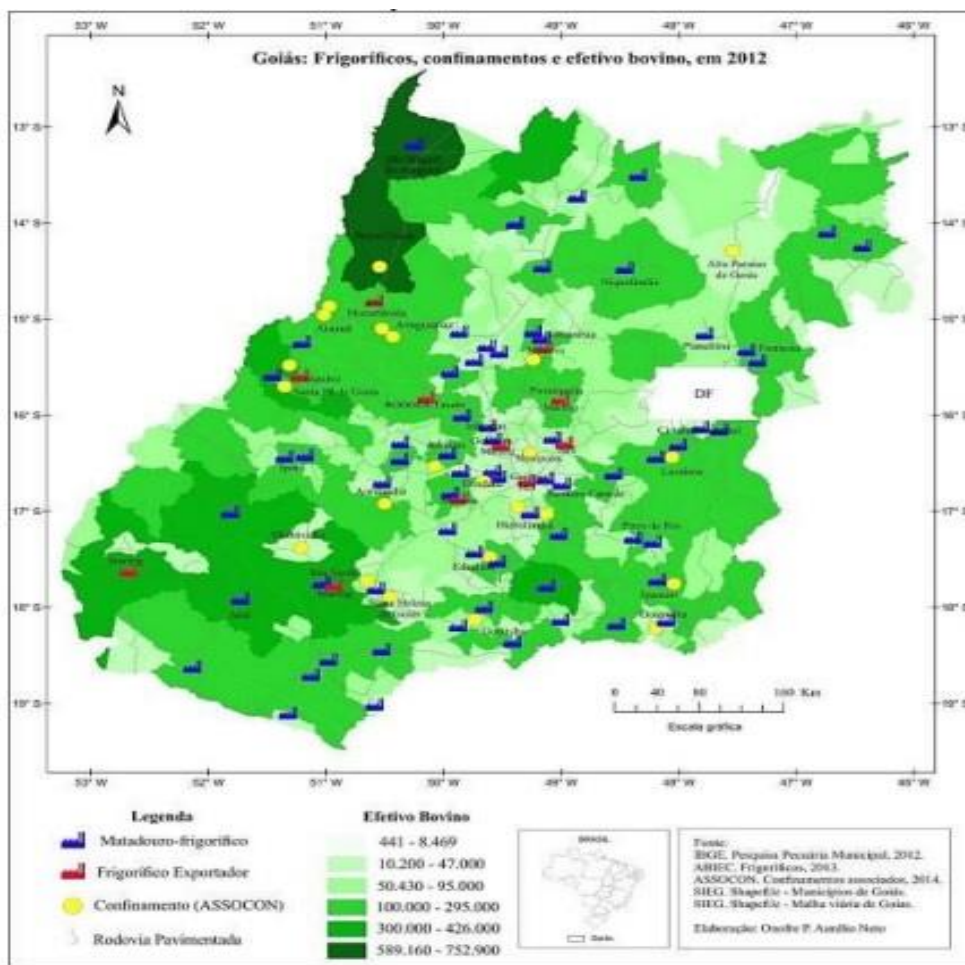
De acordo com a Pesquisa da Pecuária Municipal, realizada pelo IBGE, o número de bovinos entre 1990 e 2020 no Vão do Paranã passou de 484.800 para 1.023.701. Esses números representam um crescimento de 53% no rebanho durante esses 30 anos. O gráfico 12 demonstra uma nítida ascensão na quantidade de cabeças de gado a partir da virada de século, que ocorreu em função da ampliação do mercado nacional e da abertura de novos mercados na Europa e na Ásia para a carne brasileira. Nesse período, Aurélio Neto e Soares (2015) destacam que houve uma reestruturação na cadeia produtiva da pecuária bovina de corte em Goiás, com inovações tecnológicas de manejo e melhoramento genético destinada à engorda do gado e qualidade da carne. O propósito foi aumentar a competitividade dessa produção e atender as exigências sanitárias estabelecidas pelos compradores estrangeiros.



Em consonância, a figura 25 demonstra a distribuição e concentração do rebanho bovino nos municípios goianos e a posição de algumas fazendas de confinamento associadas a Associação Nacional dos Confinadores (ASSOCON) e que abastecem os matadouros frigoríficos regionais e os frigoríficos exportadores de Goiás.

Estrategicamente articulada no território por meio das rodovias, essa rede de criação, engorda e abate de animais visa atender as demandas internas (oriundas principalmente do crescimento demográfico no eixo Goiânia-Anápolis-Brasília) e de compradores internacionais.

**Figura 26.** Goiás: Frigoríficos, confinamentos e efetivo de bovinos, em 2012



**Fonte:** Aurélio Neto e Soares (2015)

A diferença entre a classificação dos frigoríficos, segundo Aurélio Neto e Soares (2015), justifica-se por conta das regulamentações e dos rígidos protocolos sanitários que os países compradores estabelecem. No entanto, a maior parte dos abatedouros não consegue ou não possui interesse em se adequar a tais parâmetros de qualidade internacionais e restringem sua comercialização ao mercado nacional, onde as regras de manuseio dos animais são mais flexíveis. Nesse aspecto, os confinamentos atendem

melhor aos padrões internacionais, tendo em vista que aceleram e homogeneízam os processos de produção da bovinocultura (AURÉLIO NETO & SOARES, 2015).

Em sua tese, Aurélio Neto (2018) analisa as estratégias espaciais de internacionalização de agroindústrias como a JBS-Friboi, Marfrig, Minerva, BRF, Perdigão e Sadia. Impulsionadas pelo Banco Nacional Do Desenvolvimento (BNDES) e pela abertura de capital na bolsa de valores, essas empresas reestruturaram seus complexos de produção, alocando escritórios, plantas de abate e processamento de carnes em vários países. Desse modo, as companhias originárias do setor frigorífico brasileiro se tornaram multinacionais e aumentaram significativamente a demanda pela criação de novilhos e garrotes nas áreas do território nacional reconhecidas como zonas livres de febre aftosa.

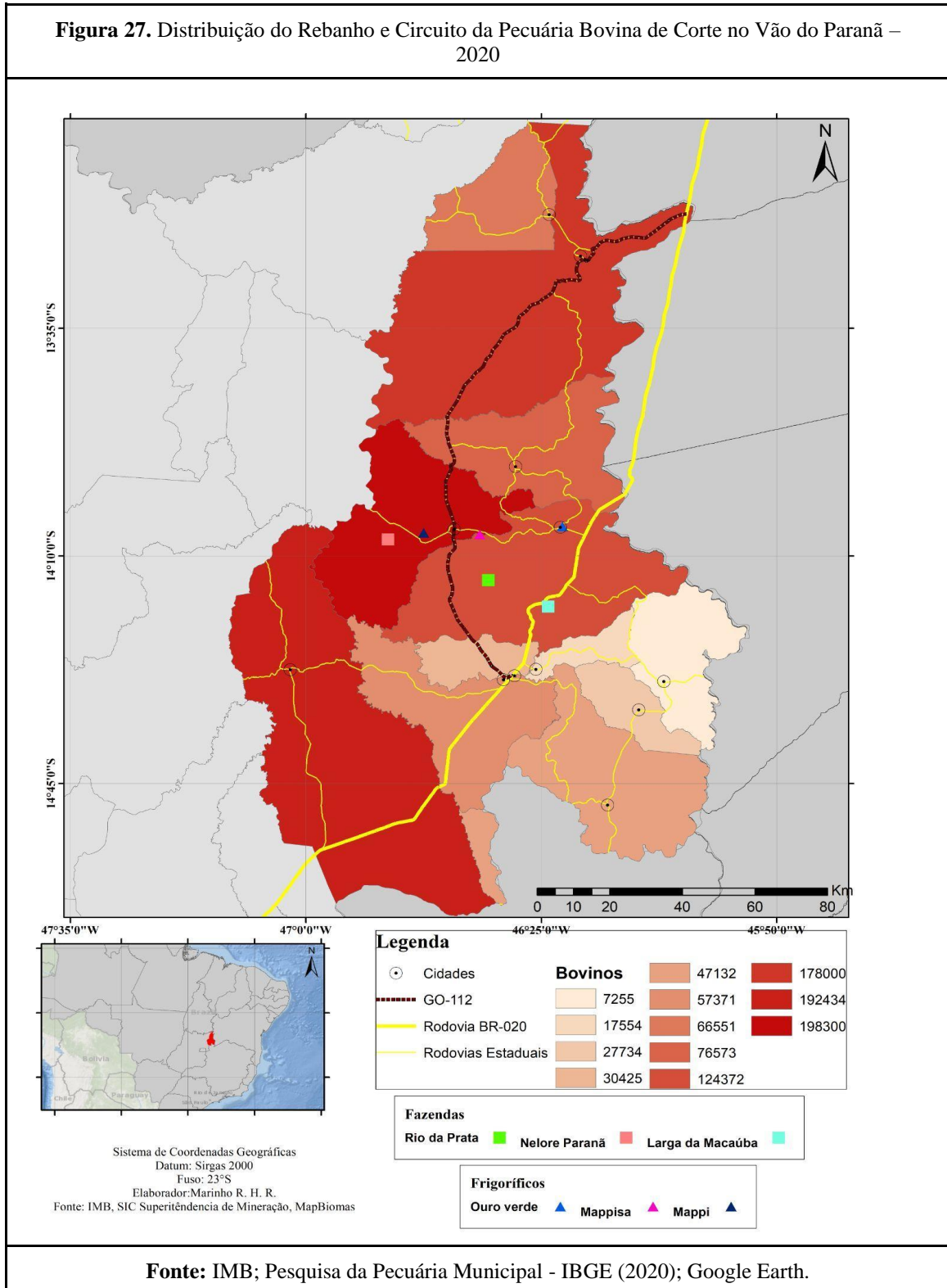
No Vão do Paranã, essa articulação do mercado mundial de carnes é sobreposta à pecuária tradicional. O reflexo direto dessa reorganização da estrutura produtiva foi uma constante incorporação de novas áreas para a pastagem que demandou maior fluidez e integração nos sistemas de circulação intra-regionais. O mapa elaborado na figura 26 demonstra a distribuição do rebanho entre os municípios, a localização de algumas das principais fazendas e a posição dos frigoríficos que compõem o circuito espacial da pecuária bovina de corte na região.

A rota da GO 110/112, em destaque na figura 27, é conhecida como “Estrada do Boi” e perpassa os municípios de Alvorada do Norte, Posse, Iaciara, Guarani de Goiás e São Domingos. Nesse percurso, encontram-se fazendas com enormes rebanhos de bovinos que conectam-se à BR 020 por meio dessa rodovia para acessar seus principais mercados consumidores. De um lado, a produção bovina pode ser direcionada para o Centro-Goiano, onde encontram-se os principais frigoríficos exportadores e grandes aglomerações urbanas. Por outra direção, rumo ao Nordeste brasileiro, ocorre também o deslocamento das carnes principalmente para abastecer os distritos agrícolas do Oeste baiano como Rosário, Roda Velha e Luís Eduardo Magalhães.

A fazenda Nelore Paranã, situada em Iaciara, possui um complexo agropecuário com extensão de 37.000 hectares. Nessa empresa, trabalha-se com o ciclo bovino completo, que vai de uma ponta à outra no sistema produtivo. Desde a seleção genética com a inseminação artificial até os processos de criação e engorda do gado. De lá, os animais são leiloados para outros produtores ou já saem direto para o abate nos grandes frigoríficos. As rações que servem de suplementação proteico-energéticas para os

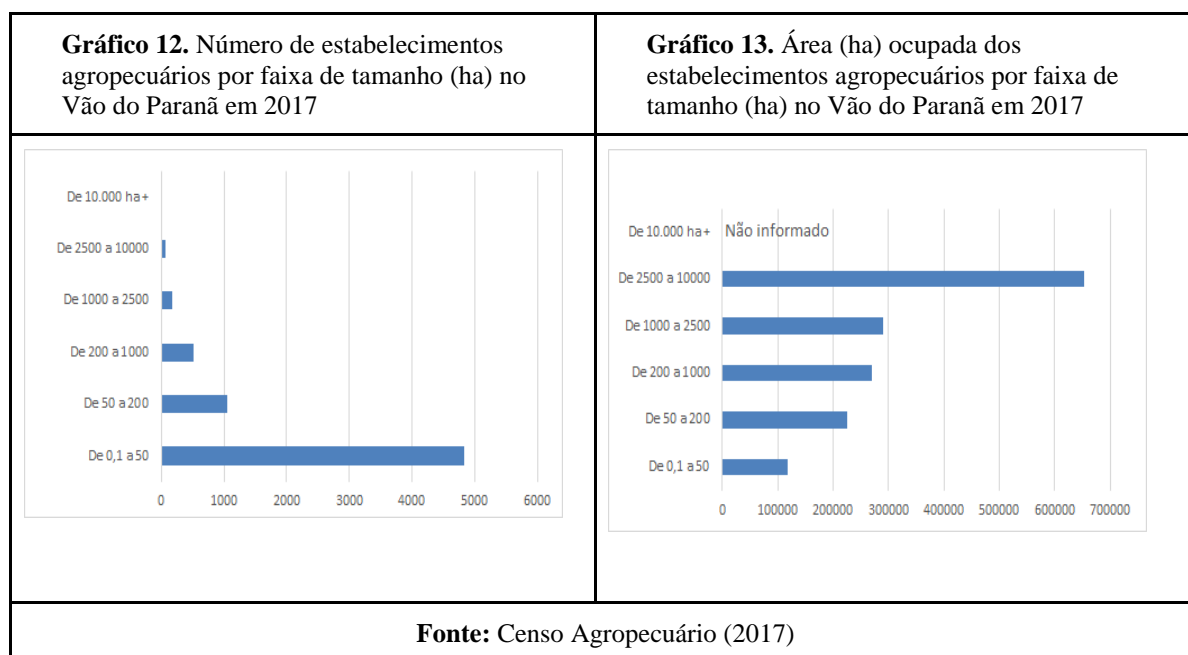
confinamentos (que suportam até 35.000 cabeças), também são produzidas no local em uma área que conta com 1.400 hectares e utiliza 14 pivôs de irrigação (NELORE PARANÃ, 2021).

**Figura 27.** Distribuição do Rebanho e Circuito da Pecuária Bovina de Corte no Vão do Paranã – 2020



Na zona rural de Posse, as fazendas Larga da Macaúba e Rio da Prata integram a rede de produção da JBJ agropecuária, que faz parte do grupo JBS-Friboi. Focadas na criação, essas propriedades trabalham em sistema extensivo e fazem a seleção e cria dos bezerros das raças Nelore e Angus com estação de monta definida e 100% das matrizes com Inseminação Artificial em Tempo Fixo (IATF). Essas terras somam juntas cerca de 12.000 hectares e possuem 17.422 matrizes bovinas. Quando atingem certo ponto de crescimento, os garrotes e as novilhas são transferidos via caminhão para outras unidades que se dedicam à recria e ao confinamento situadas em Nazário (GO) e Aruanã (GO). Depois, seguem para o abate nos grandes matadouros frigoríficos regionais e para os frigoríficos exportadores (JBJ AGROPECUÁRIA, 2021).

Segundo os dados do Censo Agropecuário (2017), além desses mencionados, ainda encontram-se mais seis estabelecimentos voltados para a pecuária que ultrapassam os 10.000 hectares e outros 65 com áreas entre 2.500 ha e 10.000 ha que estão espalhados pelo Vão do Paranã. Embasado nesse estudo, o gráfico 12 demonstra a quantidade de propriedades rurais que se empenham para a criação bovina de acordo com cada intervalo de área total. A maior parte das 6656 propriedades possui entre 0,1 e 50 hectares. Nesse sentido, com os dados organizados no gráfico 13, tem-se um panorama da concentração fundiária na região, onde uma minúscula parcela dos estabelecimentos agropecuários concentra a maior parte das áreas rurais ocupadas.



Contudo, o sistema de produção da carne bovina de corte possui um circuito inferior que atua em uma escala mais reduzida. Como os municípios de Posse e de Iaciara possuem os únicos frigoríficos licenciados na região, o gado de corte dos pecuaristas de diferentes lugares que possuem pequenas e médias propriedades acaba direcionado para o abate nesses centros que, como foi demonstrado anteriormente, concentram quase 50% de toda a população regional e também demandam dessa proteína animal para abastecer os seus mercados internos. Nos demais municípios, onde a pecuária tradicional é uma atividade muito arraigada e possui valor de troca, verificou-se que a comercialização da carne, por vezes, ocorre dos produtores direto para os açougues locais.

As figuras 28, 29, 30 e 31 retratam algumas das diferentes etapas dos circuitos de produção/circulação da bovinocultura de corte na região. Na imagem da figura 28, tem-se uma pequena propriedade rural no município de Damianópolis (GO) que trabalha com a pecuária extensiva tradicional. Em contraste, a figura 29 representa a produção intensiva de um confinamento em Nova Roma (GO). O caminhão boiadeiro, apresentado na figura 30, demonstra o modo como ocorre a circulação dos bovinos que são comercializados com os frigoríficos regionais e exportadores. Por último, a figura 31 expõe cortes da carne JBS-Friboi comercializadas no varejo em Posse (GO), onde um único pacote com 5kg chega a custar R\$150,00 ou quase 13% do valor atual do salário mínimo em 2021.

Essa alta no preço das carnes tem escancarado as contradições desse modelo de produção baseado no latifúndio, que estimula a concentração da renda fundiária, causa sérios impactos ambientais e prioriza a comercialização para os mercados internacionais. Em Iaciara, por exemplo, apesar de a cidade ser rodeada por enormes fazendas de gado que capitalizam milhões de reais, o município apresenta baixo IDH devido ao caráter concentrador da atividade econômica que não gera tantos empregos e a baixa inserção dessa renda fundiária na economia real da cidade. Acontece que os grandes proprietários de terras, em geral, residem nos bairros nobres em Posse ou mesmo em outros centros maiores onde acessam infraestruturas e serviços urbanos mais diversificados.

Comparando os dados apresentados nos gráficos 10 e 12, constata-se que para cada pessoa no Vão do Paranã existem, em média, 10 cabeças de gado. No entanto, com o desmonte dos sistemas de controle e de regulação interna dos preços, a desvalorização da moeda nacional e o favorecimento ao mercado externo, muitas famílias que vivem e trabalham em meio a esse imenso rebanho não possuem renda suficiente para se alimentarem dessa proteína animal, pois ela vem sendo comercializada a preço de dólar.

Essa alienação no processo produtivo, na perspectiva de Santos & Silveira (2014), não se trata apenas de uma exteriorização ou abertura comercial, ela é resultado da atuação direta de forças “alienígenas” da globalização que usam o território, mas que, via de regra, não se preocupam com os impactos socioambientais e nem com as condições de trabalho e de reprodução da vida das pessoas que habitam esses lugares.

<p><b>Figura 28.</b> Pecuária tradicional extensiva em Damianópolis- GO</p>	<p><b>Figura 29.</b> Confinamento em Nova Roma- GO</p>
	
<p><b>Figura 30.</b> Caminhões boiadeiros em Iaciara- GO</p>	<p><b>Figura 31.</b> Corte Friboi no varejo em Posse- GO</p>
	
<p style="text-align: center;"><b>Fonte:</b> Marinho (2021)</p>	

A análise da implementação dessa cadeia tecnológica da pecuária expõe que aquela ideia de um Nordeste Goiano como lugar “atrasado”, do ponto de vista do desenvolvimento das relações de produção globais, vai dando lugar a esses pontos privilegiados do território que incorporaram muita técnica e integram-se a divisão internacional do trabalho. Em contraponto a perspectiva tradicional, evidencia-se que, de fato, a região possui enormes

carências infraestruturais, mas, mesmo assim, as cadeias produtivas e comerciais da região estão fortemente integradas e conectadas aos fluxos globais. A ideia de “atraso”, portanto, não é suficiente para explicar as latentes contradições que cerceiam a vida da maior parte da população regional para garantir a manutenção de um sistema de privilégios calcado em heranças fundiárias.

### **3.2. Interações socioespaciais com a produção agropecuária no Oeste Baiano**

A expansão da fronteira agrícola em direção ao Norte e ao Nordeste brasileiro, mais especificamente na região entre o Maranhão, Piauí, Bahia e Tocantins (MATOPIBA), segundo Pereira e Pauli (2016), tem ocasionado uma significativa reestruturação em diversas cadeias produtivas locais/regionais. Os principais efeitos são: a estrangeirização das terras, o uso intensivo do solo e da água, a implementação de tecnologias, insumos agrícolas e a absorção da força de trabalho dos municípios circunvizinhos.

Nesse contexto, como mencionamos, a BR 020 figura-se como uma importante rota de escoamento da produção do Centro-Oeste e do MATOPIBA que segue em direção aos portos do Nordeste brasileiro. Essa rede de circulação, semelhante a um sistema hidrográfico, possui afluentes secundários que conectam as nascentes (áreas produtivas) com o leito principal (BR 020) e que aumenta o volume e a intensidade do fluxo conforme avança em direção à foz no litoral (portos).

Integrada a esse eixo, o trecho da rodovia GO 108/236 configura-se como um tributário no percurso de escoamento dos grãos e de outros insumos agropecuários para a exportação. Essa rota, que possui o formato de meandro no trecho entre Sítio d’Abadia, Damianópolis, Mambaí e Buritinópolis, foi incorporada como um subtrecho de empresas do agronegócio instaladas próximas a fronteira Goiás-Bahia. Com ênfase no recorte espacial desses municípios que margeiam a rodovia estadual e nos dados apresentados nos gráficos 9 e 10, Mambaí possui o maior PIB e o maior contingente populacional. Porém, como evidencia-se na figura 27, o município detém o menor rebanho de cabeças de gado da região. Dois fatores explicam esse crescimento destoante do padrão econômico regional, historicamente atrelado à pecuária bovina.

Primeiro, uma parte considerável da zona rural do município encontra-se dentro da APA das Nascentes do Rio Vermelho. Assim, como mostra a figura 32, na ocupação do solo predominam as formações campestres do cerrado resguardadas em meio ao relevo cárstico nas encostas dos patamares que fazem divisão entre as bacias hidrográficas dos rios São

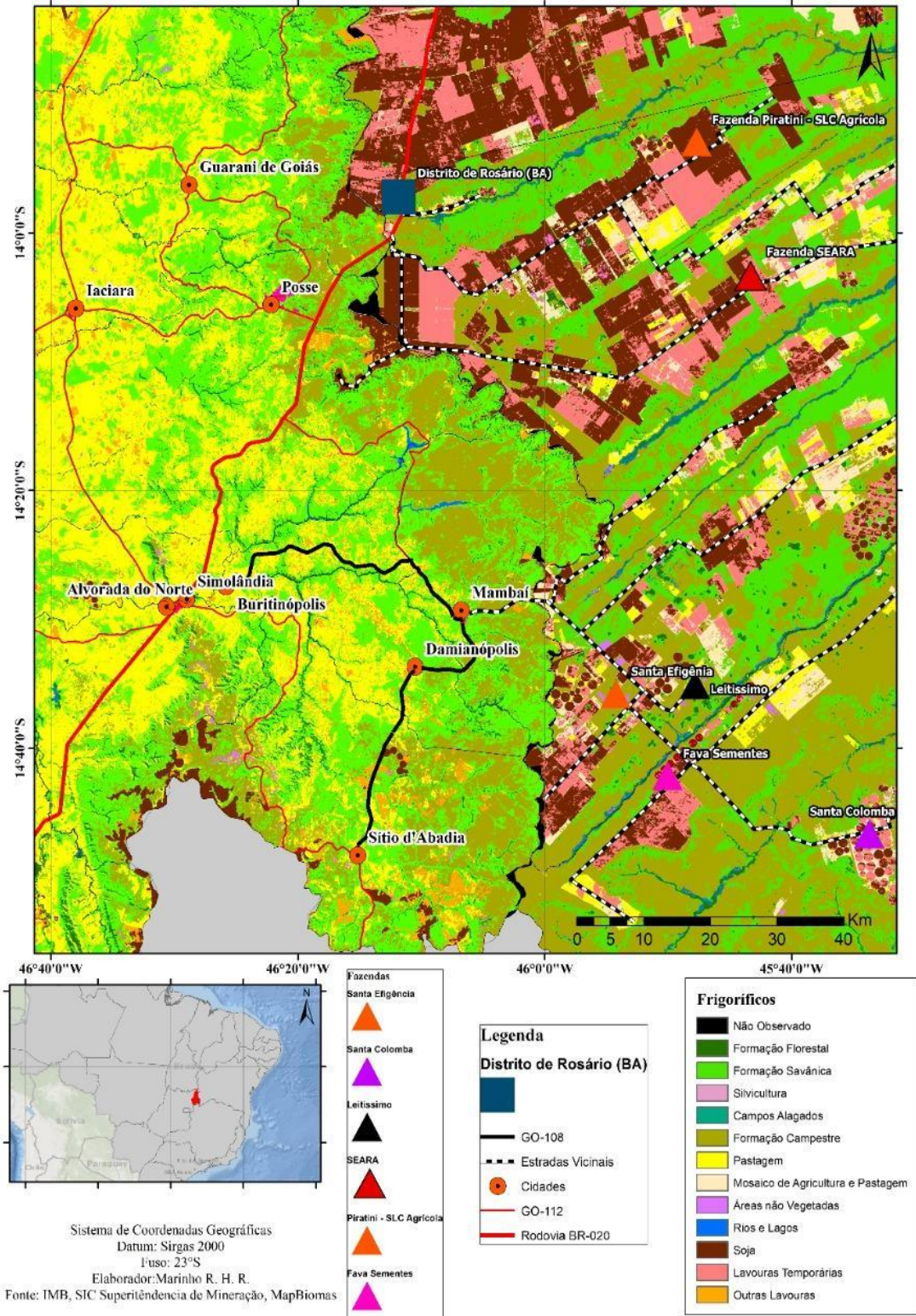
Francisco e Tocantins. Nessa área, pratica-se tradicionalmente o extrativismo vegetal do Pequi e de outros frutos nativos que são comercializados no Centro-Goiano. Ali também, as empresas de turismo instaladas na cidade exploram as variadas formações de cavernas, grutas, rios e cachoeiras como atrativos para a visitação (PREFEITURA DE MAMBAÍ, 2021).

O segundo aspecto, como pode-se observar na figura 32, refere-se ao fato de que o trajeto por onde “desce” a produção agropecuária das chapadas no Oeste baiano atravessa a cidade e impacta diretamente a infraestrutura e a organização do espaço urbano. Essa dinâmica de circulação, associada ao turismo, aquece a economia municipal nos setores do comércio e na prestação de serviços. Desse modo, como demonstrou-se com os dados do IBGE (2021), essas atividades terciárias representam 40% do PIB municipal, os repasses da administração pública 42%, os impostos 10%, a indústria 5% e a agropecuária apenas 3%.

A rota de escoamento da estrada vicinal que atravessa Mambaí para acessar a GO 108 e depois a BR 020 abrange enormes propriedades rurais com variadas produções de grãos e outros insumos agropecuários. Na fazenda Santa Efigênia, por exemplo, a principal atividade é o cultivo de fumo. Já na Leitíssimo, tem-se uma agroindústria, implementada por neozelandeses, que executa todo o ciclo produtivo do leite: criação do gado em áreas de pastagens irrigadas por pivôs; ordenha mecanizada, pasteurização e armazenamento do leite; organização de embalagens; distribuição para o varejo nacional. Os estabelecimentos da Santa Colomba e da Fava Sementes produzem principalmente soja, mas também realizam outros cultivos como o cacau e o algodão. Assim, com as demandas sazonais e perenes de plantio, manejo e colheita nessas e em outras fazendas agropecuárias da região, geram-se vagas de empregos com diferentes níveis de exigência técnica e profissional.

**Figura 32.** Interações entre a produção agrícola do Oeste Baiano com os núcleos urbanos no Vão do Paranã – 2019

Interações entre a produção agrícola do Oeste Baiano com os núcleos urbanos do Vão do Paranã - 2019



Fonte: MapBiomias; Google Earth

Os jovens que habitam as povoações cercanas e são contratados por essas empresas tendem a ocupar os cargos de serviços gerais. Enquanto isso, engenheiros e outros profissionais especializados do agronegócio são transferidos para as cidades com o objetivo de realizar os serviços técnicos que demandam mão de obra qualificada. Desse modo, a absorção desses salários pelo varejo e por outros setores das economias municipais torna-se a principal forma de drenagem dessa renda fundiária para as cidades do Vão do Paranã. Isso porque os tributos como o Imposto Territorial Rural (ITR) são pagos aos municípios baianos e o “grosso” do lucro da comercialização das *commodities* no mercado internacional fica retido nos escritórios dessas empresas que são sediadas nas grandes metrópoles, onde são especuladas no mercado financeiro.

A figura 32 demonstra também que ocorrem outros circuitos de escoamento das lavouras nos limites municipais de Cocos (BA), Jaborandi (BA) e Correntina (BA) que, pela proximidade e pela articulação rodoviária, integram-se também com São Domingos, Posse e outros centros urbanos no Vão do Paranã. Contudo, os tipos de interações socioespaciais que ocorrem nesses centros próximos da fronteira com as áreas agrícolas causam diferentes efeitos, com menor ou maior intensidade nessas localidades. Para observar as condições de circulação e outros aspectos dessas interações socioespaciais entre a produção agrícola do extremo Oeste baiano e as cidades próximas à fronteira goiana, duas visitas *in loco* foram realizadas em Mambaí e no distrito de Rosário (BA). As figuras 16, 17, 18 e 19 apresentam alguns dos registros fotográficos que foram obtidos por meio desta pesquisa de campo.

No percurso entre o núcleo urbano de Mambaí e as fazendas agrícolas do Oeste baiano, verificamos que a rodovia se encontra pavimentada somente nos 15 km do lado goiano. Porém, conforme a placa na figura 33, localizada no limite dos municípios, em 2020 o governo federal investiu quase 22 milhões de reais para a execução de serviços de manutenção e recuperação de 90,2 km na estrada Mambaí-Cocos que, ao todo, possui 208 km de extensão. A previsão é que a obra seja finalizada em meados de 2023 e favoreça o escoamento dessas *commodities*.

Além dos caminhões, demonstra a figura 34, nessa rota ocorre um frequente traslado de Ônibus das empresas agropecuárias que transportam os trabalhadores não só de Mambaí, mas também das outras cidades próximas como Damianópolis, Buritinópolis e Sítio d’Abadia. Entretanto, apesar de asfaltada, a estrutura de circulação na rota da GO 108/236 encontra-se frequentemente danificada por conta da elevada movimentação desses veículos

pesados que causam buracos e deformações na pista. As figuras 35 e 36, sacadas no percurso da BR 020, demonstram aspectos paisagísticos do distrito de Rosário, localizado no limite municipal de Correntina (BA), mas que, como é possível observar na figura 30, situa-se bem próximo e interage diretamente com a cidade de Posse.

<p><b>Figura 33.</b> Divisa Mambáí (GO)/Cocos (BA)</p>	<p><b>Figura 34.</b> Ônibus na estrada Mambáí-Cocos em direção às fazendas agrícolas</p>
	
<p><b>Figura 35.</b> Caminhões no Posto Rosário (BA)</p>	<p><b>Figura 36.</b> Silo/Armazém Bunge - Rosário (BA)</p>
	
<p><b>Fonte:</b> Marinho (2021)</p>	

Em análise à rede urbana do Oeste baiano, Santos (2020) observa que esse centro, intercalado com a rodovia federal, possui um importante papel no arranjo de produção agrícola do Oeste baiano, cujos principais centros dinâmicos são as cidades de Luís Eduardo

Magalhães (BA) e Barreiras (BA). Esse aglomerado, que emergiu por demanda da agricultura globalizada, possui enorme relevância locacional para as agroindústrias da região pois concentra sub-sedes de empresas multinacionais com silos de armazenagem e distribuidoras de combustíveis, maquinários, fertilizantes e agrotóxicos.

Em síntese, a estrutura regional do Vão do Paranã funciona como suporte na prestação de serviços e disponibilização de força de trabalho para o desenvolvimento de atividades de produção e expansão da fronteira agrícola nos imensos chapadões do rio São Francisco, no Oeste baiano. Para a região goiana, isso significou uma nova articulação econômica na rede urbana, principalmente nos centros mais próximos a fronteira GO/BA, como Posse e Mambaí. Assim, nesses municípios foram articulados processos de drenagem da renda fundiária das fazendas agrícolas para os núcleos urbanos. Isso, porém, acentuou disputas pela posse da terra no Oeste baiano e no Vão do Paranã, ocasionou um deslocamento da força de trabalho jovem para as fazendas do agronegócio. Nota-se nas rodovias estaduais os constantes deslocamentos sazonais dos trabalhadores e trabalhadoras para as fazendas e a movimentação de caminhões que chegam carregados de insumos e agrotóxicos e retornam com a produção para as cidades portuárias.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer dos três capítulos que compõem esta dissertação, buscou-se identificar e analisar pelo viés teórico e empírico (na medida do possível por conta das restrições sanitárias impostas pela pandemia de covid-19) alguns dos diversos aspectos socioespaciais que permeiam a formação territorial da microrregião do Vão do Paranã. A chegada dos habitantes pioneiros e a articulação da embrionária rede de vilas e arraiais por meio dos caminhos coloniais foram os temas centrais da primeira parte desta pesquisa. Posteriormente, no capítulo 2, analisou-se as transformações que ocorreram na região durante a segunda metade do século XX, com base no conceito de modernização territorial. Por fim, no terceiro e último capítulo, o traçou-se um panorama socioeconômico da região e das principais articulações regionais que ocorrem atualmente nesse segmento da rede urbana por diferentes escalas.

De modo geral, entende-se que não é a “ausência de modernização” que faz com que os municípios do Vão do Paranã compunham os mais baixos Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) no estado de Goiás. A contradição está no tipo de modernização que foi produzida e sobre quais grupos ou classes sociais ela favorece. No caso dessa região, discute Ataiades (2017), as oligarquias locais/regionais, historicamente vinculadas à política, mantiveram seus privilégios. De acordo com a autora, esses sujeitos controlam os sistemas técnicos e, devido a sua iminente atuação como deputados, prefeitos e vereadores, coordenam de maneira seletiva a implementação de programas e verbas oriundos do Estado em forma de política pública. Desse modo, se beneficiam com relações de poder conservadoras ainda fincadas no coronelismo, clientelismo e patrimonialismo.

Portanto, o discurso regional que associa o Vão do Paranã (e o Nordeste goiano de modo geral) à ideia de um lugar atrasado, onde não há modernização, mostra-se insuficiente para a análise. A região, apesar dos problemas infraestruturais, como demonstrou-se, está amplamente articulada e integrada aos principais circuitos de produção e consumo da economia nacional – e mundial. Isso evidencia que os problemas sociais associados a desigualdades como a pobreza, a fome, a ausência de serviços básicos, etc. têm raízes mais profundas.

A partir da década de 1990, incrementa-se territorialmente no país um modelo de desenvolvimento regional que foi conduzido para o avanço produtivo do agronegócio. Nesse contexto de extrema vulnerabilidade socioambiental, a histórica desigualdade

social vem se aprofundando na região. Enquanto os trabalhadores pobres são expropriados de suas terras por falta de recursos e induzidos a migrar para os grandes centros urbanos ou então “vender sua saúde” para o agronegócio em troca de um salário mínimo. Com essa renda, os empresários locais absorvem algumas “migalhas” da produção de *commodities* por meio do varejo local. Esses processos, como observou-se, são bastante evidentes principalmente nas cidades de Posse e em Mambáí.

Na perspectiva da rede urbana, constatou-se que as principais articulações regionais que alimentam a circulação no Vão do Paranã são os setores do comércio e da prestação de serviços; a cadeia produtiva da pecuária bovina de corte; as interações de algumas cidades com sistemas de produção agrícolas instalados no extremo Oeste baiano; o circuitos espaciais do turismo em Mambáí (Área de Proteção Ambiental das Nascentes do Rio Vermelho) e São Domingos (Parque Estadual Terra Ronca); o extrativismo mineral de calcário e vegetal de frutos nativos como o pequi; e a agricultura familiar nas pequenas propriedades rurais e nos assentamentos de reforma agrária que estão espalhados pela região.

Além da contaminação no ar, no solo, na água e, conseqüentemente, nas pessoas, também é preciso um olhar para outros impactos socioambientais como a perda da biodiversidade, o uso intensivo do solo e a desregulação do funcionamento dos sistemas hidrográficos. O crescente desmatamento, somado à exposição e a compactação do solo dificultam a infiltração da água para os mananciais subterrâneos e provocam erosões que assoreiam o leito dos rios. Assim, com a perda de nutrientes do solo, o acúmulo de sedimentos nos rios, o sequestro dos lençóis freáticos pelos pivôs do agronegócio que reduzem a disponibilidade hídrica e a falta de estímulos para as políticas públicas de apoio técnico e financeiro voltadas a contornar essa situação, torna-se cada vez mais complexo para os pequenos proprietários rurais manterem seu modo de vida no campo.

De acordo com Pessoa e Rigotto (2012, p. 66), a agricultura familiar sempre dependeu da presença da chuva por falta de apoio estatal de incentivo para a fixação no campo. Por conta disso, atualmente, onde há estímulo ao emprego formal ao invés de apoio ao empreendedorismo dos pequenos produtores, apresenta-se por parte de algumas pessoas uma noção determinista de conformidade e aceitação do agronegócio como alternativa satisfatória. Porém, com base no estudo realizado por esses autores em algumas cidades cearenses, infere-se que a cooptação de trabalhadores rurais pelos empreendimentos agropecuários globalizados têm gerado conseqüências negativas

associadas à “exploração do trabalho de moradores e migrantes e à contaminação ambiental, promovendo impactos na saúde humana, ocasionando mortes, intoxicações agudas e efeitos crônicos do uso descuidado dos agrotóxicos entre outros agravos”. Logo, nesses lugares, para a maior parte da população local, trabalhar no agronegócio torna-se, no fundo, uma alternativa de sobrevivência precária e adoecida.

Esses projetos de uso predatório do território articulados pelos grandes proprietários de terras e os seus vários representantes no Estado e no mercado financeiro com as corporações globais reforçam a posição de celeiro agroexportador que o Brasil ocupa na DIT. Todavia, os efeitos contraditórios da territorialização dessas atividades econômicas são ofuscados pelas narrativas neoliberais que predominam nos grandes canais de comunicação. Por exemplo, a geração de empregos formais é, de fato, algo muito necessário para essa região. Entretanto, carece-se de uma análise mais ampla desse processo no que pese a qualidade, as condições e a segurança desses postos de trabalho. Uma vez que a ação do Estado exerce um papel central na facilitação desse modelo de organização produtiva do território que privilegia e investe cada vez mais no agronegócio em detrimento de outras formas de produção mais sustentáveis, como a agricultura familiar, as cooperativas de produção, etc.

Apesar das dificuldades sistêmicas, com a consolidação das políticas de proteção social que foram instituídas na Constituição Federal (1988) e a estabilização da moeda nacional na virada de século, o Estado Social brasileiro conseguiu ampliar a estrutura pública de saúde e o acesso ao ensino em diferentes níveis, reduzir o analfabetismo, diminuir o déficit por moradia e combater a pobreza e a fome. Mesmo em meio às contradições, esse modelo sustentou-se até a crise político-econômica instaurada em meados de 2014 e que tem se agravado com as bizarrices do governo miliciano de Jair Bolsonaro na gestão do país em meio a uma pandemia mundial. Desde então, com as políticas neoliberais que restringem investimentos sociais para alimentar ainda mais os bancos por meio da dívida pública, a desvalorização da moeda nacional que culmina na inflação de itens estratégicos e a corrosão das políticas públicas, as desigualdades sociais no país, novamente, têm-se aprofundado.

Nesse cenário de devastação ambiental e cultural, onde avançam as monoculturas da produção e das mentalidades, fica evidente que o Vão do Paranã carece de alternativas socioeconômicas que permitam gerar renda de maneira mais ampla, descentralizada e sustentável. As políticas de reforma agrária associadas a programas de apoio técnico e

financeiro à agricultura familiar e a formação de cooperativas populares são possibilidades necessárias. O turismo é outra atividade importante que vem crescendo no cenário regional, mas ainda possui um enorme potencial de expansão. Esses são alguns exemplos de práticas que, ao invés de arruinar os patrimônios físico-naturais e histórico-culturais (materiais e imateriais), têm o potencial de valorizar e ampliar a conservação desses bens para gerar recursos e oportunidades nas comunidades locais.

## Referências bibliográficas

**A Informação Goiana.** (2001) [Livro em CD-ROM]. Agência Goiana de Cultura “Pedro Ludovico Teixeira” – AGEPEL.

ALENCAR, Diego Pinheiro. **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.

ALONSO, Ângela. **Flores, votos e balas: o movimento abolicionista brasileiro (1868-1888).** São Paulo, Companhia das Letras. 2015. 568 p.  
Atlas Histórico do Brasil. **O nordeste da cana e do gado no século 17.** FGV: Rio de Janeiro, 2016.

ARAÚJO, Leonardo de Castro. **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, Tadeu. **Desigualdade de renda, emprego público e transferências de renda no Brasil contemporâneo.** Fortaleza: Mercator, v. 18, 2019.

ARRAIS, Tadeu Alencar. **A região como arena política: um estudo sobre a produção da região urbana Centro-Goiano.** Coleção Linhas Temática. 01. ed. Goiânia: EV. Editora - Série Ensaio Temáticos, 2007. v. 01. 259p.

ARRAIS, Tadeu Alencar. **Goiás: Novas regiões, ou novas formas de olhar velhas regiões.** Observatório Geográfico de Goiás. Goiânia: UFG, 2002.

ARRAIS, C. A.; OLIVEIRA, E. C.; ARRAIS, T. A. **O século XX em Goiás: o advento da modernização –** Goiânia: Cênone Editorial, 2016

ATAÍDES, Ludmila Lélis. **Políticas públicas no território da cidadania do Vale do Paranã - Goiás.** Dissertação (mestrado). UFG, Goiânia: 2017

AURÉLIO NETO, O. P.; SOARES, P. H. DOS S. **As fazendas de confinamento na reestruturação produtiva da pecuária de corte em Goiás.** Sociedade e Território, v. 27, n. 2, p. 168–188, 2015.

AURÉLIO NETO, O. P. **Estratégia espacial no mercado mundial de carne: a internacionalização do setor frigorífico brasileiro.** 2018. 380 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2018.

BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

BARREIRA, Celene Cunha Monteiro Antunes. **Vão do Paranã**: a estruturação de uma região. Brasília: Ministério da Integração Nacional: Universidade Federal de Goiás, 2002.

BESSA, Kelly. **Os processos de diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana**: tipos e exemplos brasileiros. *Brazilian Geographical Journal*, v. 3, p. 90-101, 2012.

BORGES, Barsanufu Gomides. **O despertar dos Dormentes**: um estudo sobre a Estrada de Ferro Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais. Goiânia: CEGRAF/UFG, 1990 (Coleção Documentos Goianos)

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Centro Gráfico, 1988.

**CARRO de Bois**. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2020. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra24408/carro-de-bois>>. Acesso em: 21 de Jul. 2020. Verbete da Enciclopédia.

CARVALHO, H. M. **A expansão do capitalismo no campo e a desnacionalização do agrário no Brasil**. Boletim DATALUTA, dez. 2013.

CASSETI, Valter. **Ambiente e apropriação do relevo**. São Paulo: UFG, 1990.

CASTILHO, Denis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2. ed. Goiânia: UFG, 2017. 232p.

CORRÊA, Roberto Lobato. Globalização e reestruturação da rede urbana – uma nota sobre as pequenas cidades. In: **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. Processos, formas e interações espaciais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 61, n. 1, p. 127-134, jan./jun. 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Redes geográficas**: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Caminhos Paralelos e Entrecruzados**. 1. ed. São Paulo: Editora da UNESP, 2018. v. 1. 321p.

DOURADO, Ever da Silva Pereira. **Diagnóstico ambiental da vereda do Córrego Passagem, município de Posse-GO**. 2013. xii, 77 f., il. Monografia (Licenciatura em Geografia) —Universidade de Brasília, Posse-GO, 2013.

ELEUTÉRIO, Robson. **Caminhos e descaminhos no Brasil Central**: a história da região do DF; I ed. - Brasília, DF: Ed. Teixeira, 2018. 152p.

**ENGENHO de Açúcar**. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2020. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra24589/engennho-de-açucar>>. Acesso em: 21 de Jul. 2020. Verbetes da Enciclopédia.

ESCHER, F.; WILKINSON, J. (2019). **A economia política do complexo soja-carne Brasil-China**. Revista de Economia e Sociologia Rural, 57(4), 656-678.

**ESTATUTO DA CIDADE**. Guia para implementação pelos municípios e cidades. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.

FATORELLI, Maria Lucia. **O agronegócio e a dívida pública**. Auditoria Cidadã da Dívida, 2021. Disponível em: <https://auditoriacidadada.org.br/conteudo/agronegocio-e-a-divida-publica>. Acesso em: outubro de 2021.

FERREIRA, I. M.; MENDES, E. P. P. **Organização do Espaço Agrário em Goiás**: povoamento e colonização (do século XVII ao XX). XIX Encontro Nacional de Geografia Agrária – XIX. Pág. 1-27. São Paulo, 2009.

FRANCO, David Silva e FERRAZ, Deise Luiza da Silva. **Uberização do trabalho e acumulação capitalista**. Cad. EBAPE.BR, v. 17, Edição Especial, Rio de Janeiro, nov. 2019.

HAESBAERT, Rogério. **Des-territorialização e identidade**: a rede gaúcha no Nordeste. Niterói: Eduff, 1997.

HAESBAERT, Rogério. **Região, diversidade territorial e globalização**. Geographia, Niterói, v.1, n.1 p. 1 - 25. 1999.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Tradução de Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.

**HISTÓRIA**. Prefeitura de Mambai, 2021. Disponível em: <https://www.mambai.go.gov.br/pagina/287-historico>. Acesso em: 20 de novembro de 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. **Censos demográficos**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020b, 2010, 1980 e 1900.

IBGE. **Censo Agropecuário 2017**. Disponível em: <https://censoagro2017.ibge.gov.br/>. Acesso em: 15 ago. 2021.

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020a.

IBGE. **Pesquisa Pecuária Municipal - PPM**. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/ppm/2020>. Acesso em: 10 de outubro de 2021

IBGE. **Censo Demográfico, 1991 – Percentual de população rural e urbana em Goiás**. Disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em: 25 jun. 2020.

IBGE. **Censo Demográfico, 2010 - Percentual de população rural e urbana em Goiás**. Disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em: 25 jun. 2020.

IMB. **Goiás em dados**. Goiânia: Seplan. 2017.

IMB. **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)**. Goiânia: Seplan. 2010.

IMB. **Regiões de Planejamento do Estado de Goiás**. Goiânia: Seplan. 2010.

KRENAK, Ailton. **Recuperação física e ambiental da terra Krenak**. In: RICARDO, Carlos Alberto (Ed.). Povos Indígenas no Brasil: 1991/1995. São Paulo: Instituto Socioambiental, 1996. p. 697-9.

LEMES, Fernando Lobo. **Poder local e rede urbana nas minas de Goiás**. História [online]. 2009, vol.28, n.1, pp.381-413.

LEONARDI, Victor Paes de Barros. **Entre Árvores e Esquecimentos: história social nos sertões do Brasil**. Brasília: Paralelo 15 Editores, 1996.

LISTA DE EMPRESAS EM POSSE, GO. **Econodata**, 2021. Disponível em: <https://www.econodata.com.br/lista-empresas/GOIAS/POSSE> . Acesso em: 15 de outubro de 2021

LUZ, Janes Socorro. **A configuração da rede urbana goiana na dimensão das cidades médias**. Anais do II Simpósio Nacional Espaço, Economia e Políticas Públicas “Cidade e Questão Ambiental: velhos desafios, novos paradigmas. p. 12-22, out. 2012.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Bases da formação territorial do Brasil. Geografares**. Vitória. N° 2., junho/2001, p. 105-113.

Nossa História. **Nelore Paranã**, 2021. Disponível em: <https://neloreparana.com.br/nossa-historia>. Acesso em: 15 de outubro de 2021.

PALACÍN, Luís G. **Coronelismo no Extremo Norte de Goiás: Padre João e as três revoluções de Boa Vista**. São Paulo: Loyola, 1990.

PEREIRA, L. I., e PAULI, L. (2016). **O processo de estrangeirização da terra e expansão do agronegócio na região do Matopiba**. CAMPO - TERRITÓRIO: REVISTA DE GEOGRAFIA AGRÁRIA, 11 (23 Jul.). <https://doi.org/10.14393/>

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

SALAMA, P. **Reprimarização sem industrialização, uma crise estrutural no Brasil**. Argum, v. 8, n. 2, p. 127-139, maio/ago. 2016

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 17. ed. Rio de Janeiro: Record, 2014

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual: A especificidades do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos**. Tradução de Antônia Déa Erdens e Márcia Auxiliadora da Silva – 3° ed. 2° reimpressão - São Paulo: Editora da USP, 2018. 140p.

SANTOS, Suzana Marinho. **Trabalhadores no contexto das revoltas de Boa Vista norte de Goiás (1870 - 1930)**. XXVII Simpósio Nacional de História. ANPUH: Natal, 2013.

SIQUEIRA JUNIOR, Otoniel Lopes. **Migração de nordestinos para Posse-GO a partir da década de 1970**. Monografia (Licenciatura em Geografia) —Universidade de Brasília, Posse-GO, 2014.

SILVA, Maria Aparecida Daniel. **Terra "Sem Lei, Nem Rei" - Goiás (1822 - 1850)**. Dissertação (mestrado) - Faculdade de História, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, p. 153. 2000.

SOUZA, Jessé. **A elite do atraso: da escravidão à Lava Jato**. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

TEIXEIRA, Jodernir Calixto. **Modernização da agricultura no Brasil:** Impactos econômicos, sociais e ambientais. Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Três Lagoas Três Lagoas (MS), V 2 – n.º 2, setembro de 2005.

TEIXEIRA NETO, Antônio. **Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocantins.** Boletim Goiano de Geografia, v. 21, n. 1, 2001.

TEIXEIRA NETO, Antônio. **Anotações sobre o espaço goiano-tocantinense.** Observatório Geográfico de Goiás. IESA-UFG: Goiânia, 2006.

TEIXEIRA NETO, Antônio. **Estrutura fundiária do estado de Goiás - 2003.** Boletim goiano de geografia. Goiânia, v. 31, n. 2, p. 129-160, jul./dez. 2011

Unidades de Produção. **JBJ agropecuária,** 2021. Disponível em: <https://jbjagropecuaria.com.br/unidades-de-producao>. Acesso em 16 de outubro de 2021.

VIEIRA, Emílio. **Intersecção Goiás-Bahia** – cultura popular no Vale do Paranã. 2º ed. Goiânia: Kelps, 2015.