

## **INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES TERRESTRES E MODERNIZAÇÃO DO CAMPO NO SUDOESTE DE GOIÁS**

**LIMA**, Adriana Figueiredo<sup>1</sup>; **CALAÇA**, Manoel<sup>2</sup>.

Palavras-chave: Rodovias, Microrregião Sudoeste, fronteira agrícola.

### **1. INTRODUÇÃO**

O estudo das redes viárias na Microrregião Sudoeste de Goiás faz-se se muito importante, pois a implementação de rodovias - segundo o histórico de desenvolvimento da agricultura e os índices demográficos nesta área,, apresentados pelo IBGE - está diretamente relacionada à reorganização espacial destas áreas em suas especificidades econômicas e sociais. Este processo remonta a década de 1950, quando deu-se início aos projetos de desenvolvimento nacional. A análise é entendida a partir do desenvolvimento da agricultura paralelamente ao surgimento das malhas rodoviárias na microrregião em estudo. Torna-se basilar também, em decorrência da área escolhida para estudo, o entendimento de como se deu a consolidação de um território com estes limites, a partir de um termo denominado regionalização, entendendo aqui por regionalização o processo pelo qual faz-se um recorte de dado espaço, em conformidade com algumas especificidades como, por exemplo, cultura, acidente geográfico, clima, vegetação, etc. Conforme Arrais:

“Atualmente o estado de Goiás é regionalizado, segundo critérios do IBGE, em 5 mesorregiões e 18 microrregiões geográficas (...). Das 18 microrregiões de Goiás, 11 delas levam o nome de referência dos municípios, 5 de elementos do quadro natural – duas ligadas ao relevo (Chapada dos Veadeiros e Vão do Paraná) e 3 às bacias hidrográficas (Meia Ponte, Rio Vermelho e Rio dos Bois) -, uma se refere à localização (Sudoeste) e outra ao processo de urbanização decorrente da construção de Brasília”. (Arrais, pág. 32, 2004)

No caso a que nos referimos, trata-se de uma referência ligada à localização. Além disso, essa microrregião foi escolhida pelo seu grande potencial agrícola em relação às demais microrregiões do Estado, revelado em dados (Ver Tabela), sendo seu papel relevante na produção total.

MICRORREGIÃO	TOTAL DA PRODUÇÃO (t)	% EM RELAÇÃO AO ESTADO
<b>Sudoeste de Goiás</b>	<b>4.357.187</b>	<b>44,26</b>
Meia Ponte	1.337.399	13,58
Entorno de Brasília	1.217.300	12,36
Vale do Rio dos Bois	741.254	7,53
Catalão	669.625	6,80
Pires do Rio	444.740	4,52
Anápolis	206.945	2,10
Quirinópolis	200.372	2,04
Ceres	143.344	1,46
Porangatu	126.232	1,28
Anicuns	85.568	0,87
Chapada dos Veadeiros	76.680	0,78
Vão do Paraná	61.317	0,62
Goiânia	58.962	0,60
Rio Vermelho	41.642	0,42

Aragarças	25.832	0,26
Iporá	25.311	0,26
São Miguel do Araguaia	25.167	0,26
Total	9.844.875	100,00

Fonte: Seplan (Economia & Desenvolvimento 2003d), (Brasil, 2003).

## 2. METODOLOGIA

Para atender à demanda dos objetivos propostos, a pesquisa seguiu uma metodologia, baseada em etapas minuciosas, descritas a seguir.

Entre elas, primeiramente, destaca-se uma profusa revisão bibliográfica, de forma a subsidiar material para a elaboração do histórico que intermedeia uma rede de aspectos concernentes a evolução da malha rodoviária na Microrregião Sudoeste de Goiás e suas imbricações na dinâmica da agricultura, captando assim aspectos de âmbitos nacional, regional e microrregional, até compreendermos o processo que resulta no entendimento de questões da ocupação do território da microrregião em estudo, com a finalidade última de dar uma abordagem teórica ao processo de ocupação do território em questão.

Uma outra etapa trata-se de consultas a materiais estatísticos, de modo a confirmar as objeções tratadas na pesquisa, como desenvolvimento das técnicas de produção, censos demográficos a partir da década de 1950, quando da intensificação da dinâmica territorial na MR Sudoeste a partir da construção das malhas ferroviárias até os dias atuais e, por fim, a coleta de dados estatísticos para a constatação da evolução da agricultura brasileira no período de 1950 a 1995/96; ainda, aquisição de materiais via Internet, como mapas de localização das principais rodovias estaduais e federais do Estado de Goiás.

Além disso, houve a elaboração do Relatório Parcial, pautado em todos os levantamentos feitos até o presente momento, resultando em algumas considerações importantes para a reflexão teórica.

## 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Até a década de 1960, o estado de Goiás era eminentemente agrário, sendo sua produção destinada a manutenção interna. A nova configuração produtiva arraigar-se já na década de 1970, com a expansão da fronteira agrícola advinda do Sul. Até o referido momento, as terras de Goiás eram consideradas impróprias para a prática agrícola, mas puderam ser corrigidas com o processo de calagem. Arrais destaca:

“Primeiro ocorreu a conversão dos solos ácidos do cerrado em terras agrícolas, em que o calcário, encontrado em abundância nas terras goianas, foi importante elemento utilizado. As terras planas – os chapadões – favoreceram a mecanização, com uso intensivo de maquinário agrícola, e as sementes foram adaptadas ao solo, graças a evolução da engenharia genética”. (Arrais, 2004)

O uso intensivo de máquinas e implementos agrícolas tornou-se possível graças às condições topográficas favoráveis (formas planas e levemente onduladas), refletindo no aumento do preço das terras do cerrado, que agora proporcionam uma grande produção agrícola. É nesse contexto que há uma intensa intervenção estatal na região, através da superposição de programas de desenvolvimento do Cerrado, a exemplo do Polocentro - 1975 (Programa para o desenvolvimento do Cerrado), que atendeu a 12 áreas que já possuíam infra-estrutura. Já o Prodecer (Programa Cooperativo Nipo-Brasileiro para o

desenvolvimento do Cerrado), implantado em 1970, promoveu o assentamento de agricultores experientes do Sudeste e Sul. Além de outros, como a Fundação Brasil Central (1940), o Plano de Metas (1956), o Sudeco (1967), o Prodoeste, criação do I PND (1972) e o Planoeste, vinculado ao Brasil em Ação. Da importância destes planos governamentais, Casseti destaca:

“Para se ter uma idéia da tendência logística associada à competitividade de mercado, para o Planoeste houve a destinação de quase dois bilhões de reais para a consolidação dos eixos multimodais de transporte do Centro-Oeste, correspondendo a quase 30% do total do investimento do programa”.  
(Casseti, pág. 153, 2002)

O volume de investimentos provindos dos diferentes programas governamentais, além de iniciativas privadas que atuaram como agentes individuais de investimentos, juntamente com a ânsia de incorporação (inclusão) dessas terras na economia exportadora, possibilitaram ampliar em até 10% o volume da malha viária federal pavimentada no estado de Goiás, conectando pontos de interesse e possibilitando maior rentabilidade sobre as mercadorias a partir do transporte multimodal e do barateamento das mercadorias, incentivando com isso, o constante fluxo rodoviário e a pavimentação, criação, recuperação e manutenção das rodovias.

A produção e utilização do território em Goiás devem ser entendidas à luz das questões estatais, sendo seu começo demarcado com o ciclo da mineração quando o estado absolutista burguês “descobre” a região aurífera como rico centro fornecedor de minérios. Já em 1722, é criada a Capitania de Goyaz, com a formação dos primeiros arraiais que ficavam cada vez mais populosos, em especial, ao sul, onde a exploração aurífera era maior. Esses arraiais não tinham seus limites definidos, dificultando assim, o seu controle. Os arraiais que se sobressaem desta época são o de Sant’Ana (atual Cidade de Goiás), da Barra (Buenolândia) e Ouro Fino (Castro, 2002). Paralelamente à extração aurífera surgem outras atividades como forma de abastecimento da mão-de-obra. Maior parte da produção da lavoura e da pecuária destinava-se aos centros exploradores. Com o desenvolvimento da Capitania de Goyaz, a migração torna-se constante pelos arraiais, demandando uma maior produção na lavoura e pecuária, dando força maior a estas atividades. Neste íterim, Chaveiro (2002) discorre sobre a ocupação do estado com diversos referenciais a momentos demográficos onde sobressaem a aumentos de fluxos migratórios. Apresenta discussões sobre o arquetipo do sentido colonial, do caipira, enfim, o surgimento do interiorano. Quanto à ocupação demográfica dos territórios da Capitania, cabe ressaltar ainda que se deu de forma desigual, sendo que, ao Norte, aconteceu em menor intensidade, devido a vários aspectos, dentre eles, a dificuldade de acesso a estas áreas. Teixeira Neto (1982) nos leva a ponderar que, de um modo geral, nos estados de grande extensão territorial, de fraco e mal distribuído povoamento, e de forma alongada, principalmente no sentido norte-sul, os contrastes geográficos, aliados a fatores políticos, econômicos e sociais – o caso de Goiás antigo – podem acentuar as dificuldades de gestão do território. Obviamente, sua administração não se faz sempre de maneira uniforme; inexoravelmente, existirão regiões marginalizadas, ou que pelo menos se sentirão assim. Com o aumento populacional há o reforçamento da atividade pecuarista no estado, possibilitando a partir daí a inserção do então Estado de Goiás na economia nacional. Como Goiás tem uma localização estratégica no território nacional,

sua inserção na economia foi facilitada para as exportações e distribuição de produtos agrícolas para outras áreas. Foi daí, então, que o governo começou a projetar o fluxo deste comércio, pois já neste momento, a necessidade de meios de transporte se sobressaía. Cruz ainda ressalta:

“A localização privilegiada do Estado de Goiás o tornou, em diferentes períodos do século XX, alvo de políticas territoriais nacionais. A Marcha para o Oeste, a edificação de Goiânia, os projetos de colonização, o Plano Rodoviário Nacional, seguido da construção de Brasília, da criação do Estado do Tocantins, demonstram a importância desse território do ponto de vista de uma política voltada para a integração nacional. O novo padrão produtivo instalado na região vem destacando a microrregião como celeiro produtivo e atraindo um grande contingente de mão-de-obra, além de modificar as relações de trabalho nestes municípios”. (Cruz, 2005)

Os primeiros trilhos de ferro foram introduzidos em Goiás em 1911, porém excluindo o norte goiano de seu fluxo, fazendo com que o escoamento da produção do norte e centro do que era o estado de Goiás fosse feito por canais fluviais, dificultados por obstáculos naturais. Até 1930, o core brasileiro estava numa pequena faixa litorânea, sendo que entre 1880 e 1930, o Brasil já exportava matérias-primas e alimentos. Porém, em Goiás inexistia eixos de ligação eficazes. O único sistema implantado era a Estrada de Ferro Goiás, um prolongamento da Ferrovia Centro-Atlântica, que chegava a cidade de Anápolis, possibilitando seu pioneirismo no desenvolvimento tecnológico. Mas, este sistema ferroviário passava por um processo de decadência por dois motivos principais: o isolamento do sistema férreo e a deficiência no traçado das vias férreas. Neste mesmo período, o sistema rodoviário fazia o papel de eixo de ligação exclusivamente local, atendendo a centros urbanos e distritos municipais, enquanto que as ferrovias ligavam-se a portos e rodovias, conectando-se a diversos pontos do território. A implantação sistemática dos transportes terrestres somente é impulsionada a partir da década de 1950, sobretudo o rodoviário, coincidindo com o novo paradigma que passa o estado nos anos posteriores. Podemos observar isto pela construção da nova capital no planalto central goiano: com Brasília, os eixos rodoviários nacionais foram avolumando-se e ligando várias localidades. Um exemplo de ligação norte-sul é a Belém-Brasília (BR-153) que é mencionada por Neto como viabilizadora do desenvolvimento do então norte goiano (atual estados de Goiás e Tocantins), estendendo-se ao norte do país.

“O norte de Goiás jamais havia conhecido qualquer política de desenvolvimento ou jamais tinha recebido uma obra governamental que realmente provocasse impacto na sua vida econômica e social. A rodovia [Belém-Brasília, nos anos 1950-1960] introduziu mais fluidez e permeabilidade em uma região até então praticamente ilhada entre um longínquo e difícil litoral a ser atingido (Belém e Salvador, principalmente) e um sul distante política, administrativa e espiritualmente” (Teixeira Neto, A., 2002).

Nos anos posteriores, despontavam investimentos rodoviários numa tentativa de atender à pressão da demanda por serviços de transportes. O volume de investimentos no setor rodoviário federal equivalia a CR\$ 179.000.000.000 já na década de 1970. Em 2000, esse valor se reverte para R\$ 1.840,28. Destes valores, a extensão das rodovias brasileiras saltam de 1.039.779 km, em 1970 para 1.724.929 km, em 2000. Mas o fato mais aludido nesta discussão é a concentração destes benefícios, principalmente no Sul e Sudeste do país. Um exemplo é a extensão das rodovias em São Paulo e Goiás: enquanto em São Paulo possuíam 154.925 km de rodovias, sendo 139.595 km não pavimentadas e 10.457 km pavimentadas, Goiás possuía apenas 36.590 km de rodovias, destes, 35.266 km não pavimentados e 1.324 km pavimentados. Mesmo com a

separação de Goiás e Tocantins, o quadro rodoviário goiano amplia-se consideravelmente, sendo 10.925 km pavimentadas. Atualmente, as principais artérias rodoviárias são:

- BR-364: Inicia no Sudoeste goiano, passando pelos municípios de Santa Rita do Araguaia, Mineiros e Jataí, passando a ser BR-060, passando por Floresta, Acreúna, Guapó, Goiânia, Anápolis, Abadiânia, Alexânia, até Brasília, passando a ser BR-020, com saída por posse até o Estado da Bahia. Alimenta a Microrregião Sudoeste e parte da Microrregião Sul, perpassa ainda as cidades de São Simão, Cachoeira Alta, Aparecida do Rio Doce, Naveslândia, até alcançar a BR-060, próximo a Jataí;
- BR-153 (Transbrasiliana): Corta o estado de norte a sul. Sai de Minas Gerais e entra em Goiás, passando por Itumbiara, Rancho Alegre, Professor Jamil, Aparecida de Goiânia e Goiânia. Na porção central, passa por Anápolis e Rialma. Ao norte, corta Uruaçu, Campinorte, Porangatu, Cidade de Goiás e Talismã, rumo ao Tocantins;
- BR-050: Situada no extremo sudeste goiano, vem de Minas Gerais. Já em Goiás, passa por Catalão, Campo Alegre de Goiás até encontrar com a BR-040 em Cristalina. Esta junção ainda procede a BR-050, que se estende até Brasília;
- BR-158: Provêm do estado de Mato Grosso e perpassa as cidades de Aragarças, Bom Jardim de Goiás, Piranhas, Caiapônia, Estância e desemboca também na BR-060. (ver anexo 01)

Quanto às rodovias estaduais, estas limitam-se, em geral, à região metropolitana de Goiânia, estendendo-se no lado oeste da BR-153 até Uruaçu e no Sudoeste em menor intensidade. Isto se explica devido ao fato de estas vias servirem como eixos de ligação entre as principais cidades do estado, concentrando-se estas cidades em sua parcela sudoeste.

Dentre as citadas, as que mais influenciam no transporte de grãos na microrregião estudada são as BR-364 e BR-060, pois cortam os principais distribuidores de grãos do Estado, Rio Verde, sendo também cortada pela BR-452 e pela BR-060 e Jataí, pela BR-060 e BR-364.

#### 4. CONCLUSÃO

Chega-se, por fim, à conclusão de que, no contexto em que se encontra a dinâmica capitalista de gestão dos territórios em escala global, mudam também as relações de trabalho, a relação do homem com a terra, de como ele vai fazer uso dela, e as relações entre os homens. Estas relações são fragmentadas, na medida em que, as novas relações de trabalho incidem em afastar o homem da terra, visto que o maquinário tira a utilidade do trabalho braçal e passa a fazer uso agora do trabalho técnico, diminuindo assim o emprego da mão-de-obra humana. Além disso, a produção deixa de ser voltada para o consumo interno e para o abastecimento dos centros mineradores que giravam em torno dos Arraiais, passando a sua produção agora a ser destinada aos grandes centros consumidores, onde se concentram as indústrias e, principalmente, para atender às demandas do mercado externo. Passa-se a destinar o trabalho agora para o processamento de grãos, entre eles, a soja, o arroz, e o milho, principalmente. Muda-se com isso, também, a paisagem, que passa a ser constituída pela construção de grandes silos, o emprego de rodovias para escoar a produção, um fluxo muito intenso de transportes. Há uma intensa interferência no meio ambiente, com o uso de

agrotóxicos e fertilizantes, alarmando a consciência de ambientalistas e estudiosos, aumentando assim a produção geográfica no estado de Goiás. Outro distúrbio provocado pelo ritmo das mudanças é a intensa migração ocasionada nestas áreas, em virtude da novidade que se instaura, com a falsa promessa de muitos empregos; influencia também em investimentos pelos grupos empresariais, que são apoiados por concessões oferecidas pelo Governo. Mesquita explica que:

“Numa sociedade predominante agrária, as relações estarão sempre ligadas à posse, propriedade e uso da terra. E mesmo o processo de industrialização reflete tais relações”. (Mesquita, pág. 56, 1991)

Agrava as questões da terra, aumentando o número de conflitos entre os trabalhadores rurais, que outrora foram desapossados, e os novos “donos”, crescendo, conseqüentemente, o número de movimentos em favor da Reforma Agrária. Aumenta a concentração de terras. As cidades incham, aumenta o desemprego. E como destaca Calaça (2000), esses problemas todos advêm com a inserção do capital no espaço através de interesses externos, próprios da economia globalizada.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARRAIS, Tadeu Alencar. *Geografia Contemporânea de Goiás*. Editora Vieira. Goiânia, 2004;
- BORGES, Barsanufu G. *Goiás nos quadros da economia nacional: 1930-1960*. Goiânia: UFG, 2000;
- CASSETI, Valter. *Impactos ambientais em Goiás*. In: GOMES, Horieste. (org.) O espaço goiano: abordagens geográficas. AGB Goiânia, 2002;
- CASTRO, João Alves de. *O estado e a apropriação do território de Goiás*. In: GOMES, Horieste. (org.) O espaço goiano: abordagens geográficas. AGB Goiânia, 2002;
- CHAVEIRO, Eguimar Felício. *A urbanização do sertão goiano e a criação de Goiânia*. In: GOMES, Horieste. (org.) O espaço goiano: abordagens geográficas. AGB Goiânia, 2004;
- CRUZ, Renatha. CALAÇA, M. *Mobilidade populacional e relações de trabalho na microrregião Sudoeste de Goiás no período de 1970 a 2000*. Relatório final PIBIC – UFG. Goiânia, 2004;
- MESQUITA, H. A. *A modernização da agricultura: Um caso em Catalão*. Boletim Goiano de Geografia. 11 (1). 54-69. Jan./Dez. 1991;
- RIBEIRO, D. D. et. al. Relações de trabalho na agricultura mecanizada: a monocultura da soja em Goiás. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VI, nº 119 (81), 2002. [ISSN: 1138-9788] <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn119-81.htm>;
- SEPLAN
- TEIXEIRA NETO, Antonio. *O território goiano: formação e processo de povoamento e urbanização*. In: ALMEIDA, Maria Geralda (org.). *Abordagens geográficas de Goiás: o natural e o social na contemporaneidade*. Goiânia, 2002.

<sup>1</sup> Bolsista de iniciação científica. Instituto de Estudos Sócio-Ambientais/IESA/UFG, [adrianageotur@yahoo.com.br](mailto:adrianageotur@yahoo.com.br)

<sup>2</sup> Orientador/Instituto de Estudos Sócio-Ambientais /UFG, [calaca@iesa.ufg.br](mailto:calaca@iesa.ufg.br)