

ESTRADA DE FERRO: o anúncio das metamorfoses de modernização do território no Sudeste Goiano

FERROCARRIL: el anuncio de la metamorfosis de la modernización del territorio en el Sureste de Goiás

RAILROAD: the announcement of the metamorphoses of modernization of the territory in Southeast Goiás

Patrícia Francisca de Matos

Profª. Dra. do Curso de Geografia na UFU- Campus de Ituiutaba-MG

Rua 20, nº 1600 - Bairro Tupã - Ituiutaba - MG - CEP 38304-402

E-mail: patriciamatos@pontal.ufu.br

Resumo

No início do século XX, ocorreu um fator de primordial importância para a arrancada do desenvolvimento em Goiás e para a modernização do território: a implantação da ferrovia na porção Sudeste do estado. A chegada da ferrovia em terras goianas significou muito mais que um moderno meio de circulação. Considerada como um símbolo de modernidade e de expansão capitalista, a ferrovia viabilizou a integração do estado a economia do Sudeste do Brasil, por meio de uma nova divisão do trabalho, ou mais especificamente, nas relações capitalistas de produção. Assim, conceber a ferrovia como um símbolo da expansão capitalista para Goiás, requer colocá-la na lista das mudanças que houve nesse período nas formas de produção e de circulação e também nos modos de vida da população dos espaços geográficos contemplados com a implantação dos trilhos. Logicamente, o impacto mais forte da inserção da ferrovia foi onde se construiu a primeira parte, que abrangeu as cidades de Catalão, Goiandira, Ipameri, Urutaí e Pires do Rio.

Palavras Chave: Território. Modernização. Estrada-de-Ferro. Sudeste Goiano

Abstract

At the beginning of the twentieth century was a factor of prime importance for the start of the development of Goiás and the modernization of the territory: the arrival of the railroad in the Southeast portion of the state. The arrival of the railroad land in Goiás meant much more than a modern form of movement. Considered a symbol of modernity and capitalist expansion, the railroad made possible the integration of the state economy of southeastern Brazil, through a new division of labor, or more specifically, the capitalist relations of production. Thus, designing the railway as a symbol of capitalist expansion in Goiás, requires placing it in the list of changes that happened in this period in the forms of production and circulation and also in the livelihoods of the population of the geographic areas covered with the implementation of the rails. Logically, the

stronger impact of the insertion of Mogiana railroad was built where the first part, covering the cities of Catalão, Goiandira, Ipameri, Pires do Rio and Urutaí.

Keywords: Territory. Modernization. Road-rail. Southeast Goiás

Resumem

A principios del siglo XX fue un factor de primera importancia para el inicio del desarrollo de Goiás y la modernización de su territorio: la llegada del ferrocarril en la parte sureste del estado. La llegada de los terrenos del ferrocarril en Goiás significaba mucho más que una forma moderna de movimiento. Considerada un símbolo de la modernidad y la expansión capitalista, el ferrocarril hizo posible la integración de la economía del estado del sureste de Brasil, a través de una nueva división del trabajo, o más específicamente, las relaciones capitalistas de producción. Por lo tanto, el diseño de la vía férrea como un símbolo de la expansión capitalista en Goiás, requiere poner en la lista de cambios que han ocurrido en este período en las formas de producción y circulación, y también en los medios de vida de la población de las áreas geográficas cubiertas con la aplicación de los rieles. Lógicamente, el mayor impacto de la inserción de la Mogiana ferrocarril fue construido en la primera parte, que abarca las ciudades de Catalão, Goiandira, Ipameri, Pires do Rio y Urutaí.

Palabras clave: Territorio. Modernización. Ferrocarril. Sureste de Goiás

Introdução

Uma leitura da territorialização da Estrada de Ferro em Goiás e de forma mais específica no Sudeste Goiano requer a compreensão da formação sócio-espacial do referido estado anterior à chegada da ferrovia no início do século XX. Isto é, um “olhar geográfico” sobre o processo de ocupação e modernização do território goiano¹.

O período comumente denominado de minerador, ou ciclo do ouro, no início do século XVIII, foi a primeira forma de ocupação econômica de Goiás e de configuração territorial. Essa atividade possibilitou a ocupação de diversas áreas que apontava a presença de minérios. No ciclo da mineração, parte significativa do território goiano foi percorrida pelas bandeiras à procura de minas de ouro. Com isso, vários arraiais surgiram às margens de rios propícios à mineração, pois as bandeiras e suas comitivas chegavam e fixavam-se para a exploração das jazidas. Palacin e Moraes (1994) ressalta que precisava-se somente de “água” e “ouro” para que se criasse um arraial. Alguns desses arraiais se expandiram, tornando-se núcleos urbanos maiores, e outros desapareceram. Cidades como Vila Boa, antigo Arraial de Sant’Anna, Santa

¹ Ver Mendonça (2004) e Chaveiro (2008).

Cruz, Cavalcante, Pilar e Santa Luzia, hoje Luziânia, prosperaram e deram continuidade ao ordenamento territorial.

O “brilho” desse período teve vida lacônica em Goiás, uma duração de aproximadamente meio século. Embora seja relevante para a ocupação territorial a economia aurífera de Goiás foi modesta (adensamento das jazidas, rendimento) em relação à de Minas Gerais. O declínio da exploração aurífera em Goiás deve-se às “[...] técnicas rudimentares de extração e exploração de jazidas (ouro de aluvião), à falta de braços para uma exploração mais intensa das minas, à carência de capitais e à uma administração preocupada apenas com o rendimento do quinto.” (CHAUL, 2002, p. 34).

Com isso, a agricultura e a pecuária, já iniciadas no ciclo da mineração, começaram a se expandir, tornando-se um novo e importante ciclo econômico. Goiás, até a consolidação desse ciclo, viveu um longo período de transição. Desaparecia uma economia mineradora e nascia uma economia agrária de subsistência, pois a ausência dos meios de transporte e de comunicação, bem como a inexistência de mercados consumidores, determinavam o quadro de dificuldades para o desenvolvimento da agricultura goiana em escala comercial. A denominada fase da lavoura e pecuária (século XIX) não teve o mesmo *brilho* do ouro, mas foi à atividade que propiciou a sustentação econômica e social ao território goiano por mais de um século.

Mudanças significativas só ocorreram a partir do início do século XX, por meio de diversas estratégias políticas de ocupação econômica. Essas estratégias possibilitaram uma nova configuração socioeconômica para o desenvolvimento regional do estado. Cada porção do território conheceu formas diferentes de ocupação que refletiram na conjuntura de seu desenvolvimento e na modernização do território. São justamente esses fatores que vão ordenar o “brilho” ou não de cada região do estado, ou seja, algumas vão conhecer de forma mais intensa o desenvolvimento econômico e social e conseqüentemente a modernização do território.

Assim, o presente artigo visa compreender a estrada de ferro como o marco das transformações no Sudeste Goiano, ou seja, o grande passo no sentido da modernização do território. Apesar de reordenar a economia do estado, foi na região Sudeste de Goiás que, efetivamente, os efeitos da inserção da ferrovia foram mais expressivos. Para a época, a estrada de ferro constituía um empreendimento moderno, capaz de metamorfosear a conjuntura econômica, social e cultural, dos lugares por onde

passava. Nesse sentido, concorda-se com Santos (2008, p. 92), que “é através do significado particular e específico, de cada segmento do tempo que apreendemos o valor de cada coisa num dado momento.” Posteriormente, à estrada de ferro, outras obras como as construções de Goiânia e Brasília, duas capitais planejadas, construção de rodovias e outras atividades como a modernização da agricultura, industrialização viabilizaram a modernização do território goiano. Cada uma em seu tempo provocou importantes mudanças na configuração territorial e espacial do Estado.

A chegada da ferrovia no Sudeste Goiano: o início da modernização do território

A chegada dos trilhos no Sudeste Goiano, no início do século XX, instaurou um processo de diferenciação espacial e social distinto do que ocorreu no restante do território goiano, visto que a ferrovia ganhava, onde chegava, o significado de “fio”, aliás, trilho condutor de mudanças. Mudanças referentes, sobretudo, aos novos conteúdos nas relações de produção, de circulação e de comunicação. A ferrovia viabilizou, dessa forma, maior articulação do Sudeste Goiano com o sistema capitalista. A própria expansão das ferrovias, de acordo com Borges (1990), deve ser compreendida como parte da história da evolução do sistema capitalista como modo de produção.

A estrada de ferro é considerada uma das maiores conquistas da Revolução Industrial no século XIX; provocou intensas transformações não apenas no transporte, mas também na comunicação da época (BORGES, 1990). Esse processo materializou um novo tempo na ordem econômica mundial, marcado, portanto, pela velocidade dos deslocamentos.

Do ponto de vista da logística, a ferrovia foi um importante instrumento no território brasileiro para integrar as áreas produtoras e os portos de exportação, da metade dos anos 1.800 até meados do século XX. Já inseridos em outros países, principalmente Estados Unidos da Europa, a implantação desse meio de transporte era uma necessidade incontestável no Brasil, visto que a expansão da cultura de café estava condicionada à construção da ferrovia, pois o transporte via animal inviabilizava o processo produtivo. Assim, a implantação do sistema ferroviário ocorreu primeiramente no Estado de São Paulo, na primeira metade do século XIX, por meio de investimentos privados e governamentais, visando atender os interesses da elite agrária, que tinha o

café como principal cultura de produção, destinada ao mercado externo. Com isso, a ferrovia teve um papel muito significativo para a expansão da produção de café, bem como para o desenvolvimento econômico do país. Conforme aponta Fici (2007, p. 5),

“... as ferrovias possibilitaram a ampliação das fronteiras para formação de novas cidades, e serviram de suporte agrícola a atividades pecuárias, principalmente no cultivo do café, que foi a base da economia brasileira até meados da década de 1930. “

Após centenas de quilômetros de trilhos construídos no estado de São Paulo e do Rio de Janeiro, as ferrovias caminharam em direção ao interior do país, sendo justificadas também, pela necessidade de expansão capitalista. Por todos os lugares onde passava, a engenharia dessa invenção técnica (trilhos, locomotiva e estação) tornava-se símbolo de progresso e modernidade. O mesmo ocorreu em Goiás. Depois de atravessar Minas Gerais, a ferrovia chega ao Sudeste Goiano, criando novas relações entre técnica e sociedade, homem e natureza, na perspectiva de um novo tempo, tempo de desenvolvimento e de integração da economia goiana a do Sudeste Brasil.

No final do século XIX, com o prolongamento da malha ferroviária, a região do Triângulo Mineiro recebeu a extensão da Estrada de Ferro Mogiana, facilitando, dessa forma, a integração econômica entre os estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás. O terminal final ficava na cidade de Araguari, que serviu então, de entreposto comercial para as cidades do Sul e do Sudeste Goiano e, portanto, exercia o controle do comércio regional.

[...] a ferrovia acentuou o predomínio do Triângulo Mineiro sobre a economia goiana. Seja pela própria existência do terminal ferroviário, por si só um fator de extrema relevância, seja pelo aparato de beneficiamento de produtos agrícolas, como arroz uma atividade na qual o Triângulo tornou-se importante, seja ainda pelo papel de financiador da produção agropecuária, a cujos empréstimos recorriam os produtores goianos, o fato é que o capital industrial, financeiro e mercantil sediado nas cidades do Triângulo subordinaram a atividade econômica de Goiás. (GUIMARÃES; LEME, 1998, p. 33).

No início do século XX, os trilhos avançam para Goiás, passando por cidades do Sudeste Goiano: Catalão, Goiandira, Ipameri, no ano de 1913, Roncador (Pires do Rio), em 1914, Vianópolis, em 1924. Chega a Anápolis, em 1935, e em Goiânia, em 1952 (Figura 1). Com a implantação da ferrovia, as cidades do Sudeste de Goiás passaram a assumir o controle do comércio regional, antes dominado pelas cidades do

Triângulo Mineiro.

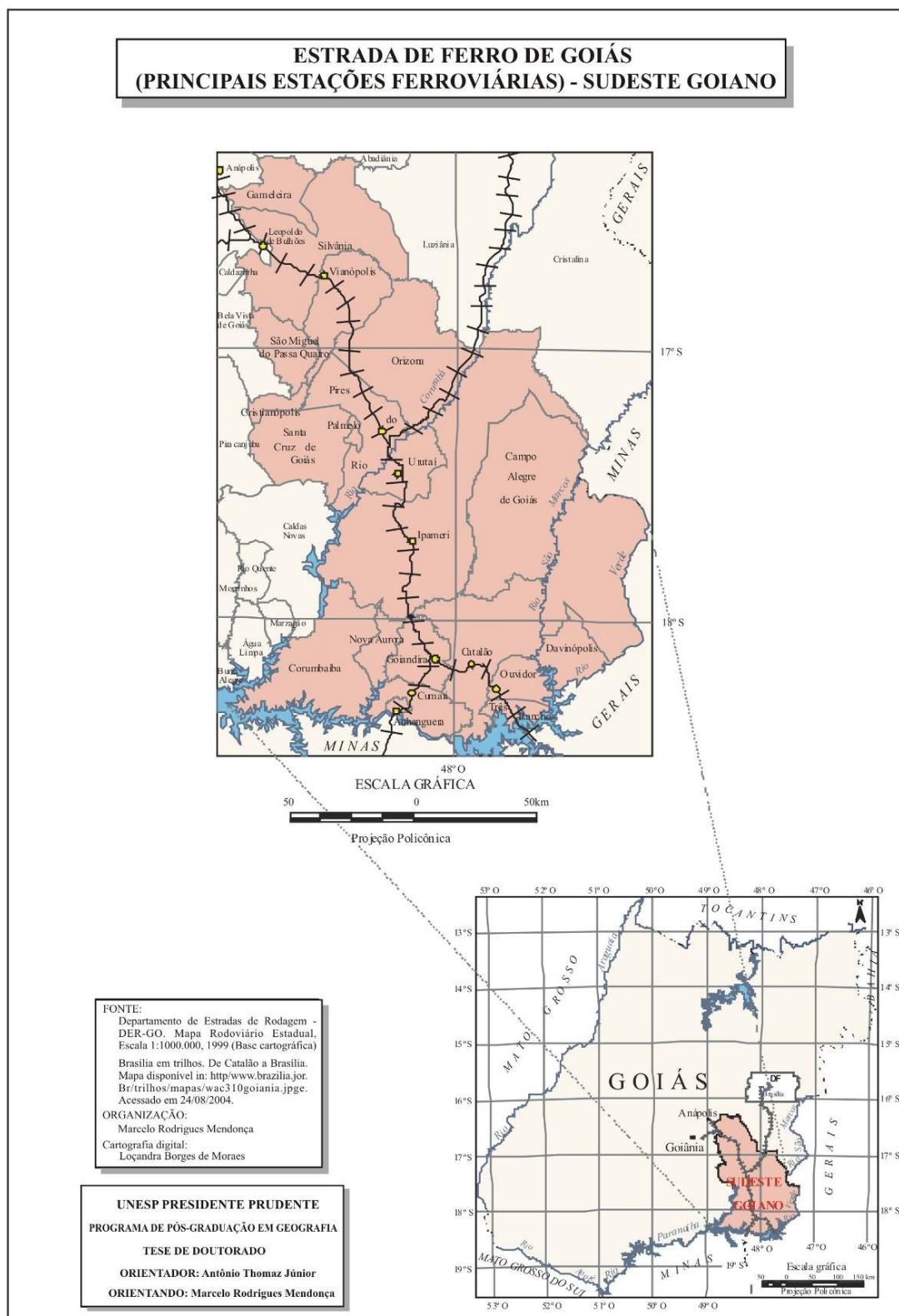


Figura 1 - Estrada de Ferro em Goiás (principais estações ferroviárias)-Sudeste Goiano.

Porém, de acordo com Borges (1990), a cidade de Araguari continuou com

significativa participação no comércio goiano, principalmente das regiões Sul e Sudoeste do estado, pois a proximidade do Triângulo Mineiro com essas regiões tornava mais viáveis os laços econômicos. A paisagem do Sudeste Goiano teve grandes mudanças com a presença de quilômetros de trilhos cortando o Cerrado, promovendo maior fluxo de pessoas e mercadorias. As tropas e carros-de-boi, principais meios de transporte da época, que não foram radicalmente extintos com a chegada da ferrovia, aos poucos, foram lhe cedendo lugar. A paisagem também foi modificada por meio da expansão de lavouras, porque, com a chegada do sistema ferroviário, ocorreu o aumento da produção, tornando essa região a maior produtora de grãos do estado de Goiás.

Os efeitos dinamizadores dos trilhos no Sudeste Goiano e em todo estado de Goiás foram sentidos desde as primeiras etapas da construção, por meio de mudanças econômicas, sociais e culturais. Desse modo, esse meio de transporte, impulsionou a produção, a valorização fundiária e a urbanização (BORGES, 1990, GUIMARAES; LEME, 1998).

Com o advento da ferrovia, em se tratando da economia o estado de Goiás elevou a produção agrícola, tendo o arroz como principal produto. Os municípios do Sudeste² Goiano, assim como os municípios próximos aos mercados consumidores do Triângulo Mineiro, tiveram a maior participação na produção agrícola do estado. Dados da tabela 1 mostram que os municípios da região Sudeste participaram com, aproximadamente, 26 % produção do estado. Corumbahyba (atual Corumbaíba), era o maior município produtor de grãos nesse período, com 11,2 %, e Catalão com 10,6%, o segundo.

Além da produção de arroz, destacou-se, no Sudeste Goiano a produção de milho e cana-de-açúcar. “O município de Catalão produziu, em 1920, mais de 15 mil toneladas de milho e Corumbaíba mais de 17 mil; produziram juntos 12 mil toneladas de açúcar, este também um produto consumido na sua maior parte, no próprio estado” (BORGES, 1990, p. 93). Porém, ao contrário do arroz que era vendido para Minas Gerais e São Paulo, a produção do milho era consumida, em grande parte, na região,

² Fazem parte da região Sudeste (divisão atual): Corumbaíba, Catalão e Ipameri. Nesse período os municípios citados faziam parte da região Sul de Goiás. Atualmente, o Sudeste Goiano, conforme regionalização da SEPLAN, é composto por 22 municípios, somando uma população total, em 2008 de 245.520 habitantes sendo o município de Catalão o mais populoso, com 32% da população total dessa região. O Sudeste Goiano ocupa uma área de 25.120,227 km², isto é, 7,39% da área total do estado, e é a quinta maior região do estado.

devido, à implantação de charqueadas.

Tabela 1- Goiás: municípios com maior produção agrícola em 1920

Municípios *	Regiões**	Produção Total (t)	%
1- Corumbahyba	Sul	22.266,3	11,2
2- Catalão	Sul	21.180,1	10,6
3- Morrinhos	Sul	17.134,0	8,6
4- Rio Verde	Sudoeste	9.615,5	4,8
5- Anápolis	Centro	8.012,5	4,0
6- Ypamery	Sul	7.943,0	3,9
7- Goyaz	Centro	7.633,8	3,8
8- Pouso Alto	Sul	7.345,2	3,7
9- Santa. Rita do Paranahyba	Sul	6.942,8	3,5
10- Bela Vista	Sul	6.420,7	3,2
11- Outros municípios	-	85.421,8	42,7
Total	-	199.915,7	100,0

Fonte: CAMPOS, 1975, p.24 *apud* BORGES, 1990, p.113

* A grafia do nome dos municípios está de acordo com a fonte consultada.

** Pela divisão regional da época, os municípios que hoje pertencem ao Sudeste faziam parte do Sul Goiano.

As indústrias de beneficiamento de carne bovina das cidades servidas pela ferrovia³ exportavam uma parte da carne já industrializada; anteriormente a venda era toda de “gado em pé” (gado comercializado vivo). Portanto, o crescimento significativo da pecuária da região deve-se à melhoria dos meios de transporte, que permitiu a industrialização da carne do gado e também o transporte do gado vivo por meio da ferrovia, apesar de a prática de enviar gado por terra, caminhando, em boiadas, ter permanecido, uma vez que a ferrovia não conseguia atender toda a demanda.

Ao se analisar os dados da pecuária, em 1920, percebe-se que o município de Catalão também estava entre os principais criadores de gado de Goiás, com o terceiro maior rebanho, conforme tabela 2. Os municípios de Rio Verde e Jataí, respectivamente, com 5,5% e 5,2%, constituíam os maiores municípios criadores de gado do estado. Embora a localização desses municípios fosse distante da ferrovia de Goiás, a produção pecuária pujante desses municípios é explicada pela proximidade deles também com o

³ O município de Catalão era o maior produtor de charque de Goiás, contando com três charqueadas, fábrica de banha e indústria de couro.

mercado do Triângulo Mineiro.

Tabela 2 - Goiás: municípios com maior rebanho pecuário em 1920

<i>Municípios*</i>	<i>Região**</i>	<i>Gado existente – número de cabeça</i>	<i>% da produção</i>
Rio Verde	Sudoeste	213.647	5,5
Jatahy	Sudoeste	204.681	5,2
Catalão	Sul	186.034	4,8
Pouso Alto	Sul	184.337	4,7
Morrinhos	Sul	159.508	4,2
Boa Vista do Tocantins	Norte	159.955	4,1
Pedro Afonso	Norte	139.911	3,6
Palmeiras	Centro	122.465	3,2
Goyaz	Centro	122.426	3,1
Natividade	Norte	115.440	3,0
Outros municípios		2.280.927	58,6
Total		3.889.311	100,0

Fonte: IBGE. Recenseamento do Brasil, 1920 apud CAMPOS, 2003, p.44.

* A grafia do nome dos municípios está de acordo com a fonte consultada.

** Pela divisão regional da época, os municípios que hoje pertencem ao Sudeste faziam parte do Sul Goiano.

As técnicas de produção agrícola, conforme Borges (1990) não se modernizaram no ritmo da expansão da agricultura. Mas, segundo o autor, mesmo não havendo o emprego de tecnologias modernas de produção, a agricultura do Sudeste Goiano utilizava alguns instrumentos de trabalho avançados se comparados a outras regiões do estado, como o arado de ferro, a grade e a semeadeira. A utilização desses instrumentos já era suficiente para colocar esses municípios em posição privilegiada de produção do estado. Conforme apontou Borges (1990), uma das características da organização econômica capitalista é a redução de custos de produção e o aumento da produtividade. A consolidação desses mecanismos se faz, principalmente, pela utilização de tecnologias e pela exploração da força de trabalho.

Paralelamente ao desenvolvimento das atividades da agricultura e da pecuária do Sudeste Goiano, ocorre um processo de intensa urbanização, se comparado com outras regiões do estado. As cidades do Sudeste Goiano, servidas pela estrada de ferro, passaram a contar com modernos equipamentos, como energia elétrica,⁴ esgoto, telefone

⁴ Em 1913, foi inaugurada a primeira usina, com pouca geração de energia, mas representou um marco para a população da cidade. Em 1931, foi inaugurada outra usina de maior potencial de produção de energia.

e telégrafo, conferindo conteúdos e relações diferenciadas de outras cidades goianas que não possuíam esses serviços. As primeiras cidades do Sudeste Goiano beneficiadas por esses serviços foram Ipameri e Catalão. A inserção desses equipamentos urbanos surtiu efeito não somente na dinamização da economia, mas também nas relações do cotidiano das pessoas, pois a cidade ia se redesenhando, com novas formas e funções.

Uma cidade como Ipameri, que teve a implantação da primeira agência bancária do estado, cinema, indústrias com instalações modernas e outros pioneirismos, causava ebulição na economia, movimentação na cidade e, conseqüentemente, espanto para a população local/regional. Esses elementos, hoje são corriqueiros não dão idéia das mudanças que antes provocaram; para as pessoas que viviam nesses lugares no início do século XX, representavam algo extraordinário e só possível com a *chegada do trem*. Por isso, a chegada da estrada de ferro em terras goianas não pode ser vista apenas pelo viés econômico; deve ser compreendida também pelos aspectos sociais e culturais. Embora as mudanças sejam mais visíveis e abordadas no âmbito econômico, a ferrovia estabeleceu e moldou novos hábitos na vida das pessoas que estavam habituados a viver em um tempo lento, com a chegada da ferrovia, a dimensão do tempo passou a ser mais rápido.

“O trem-de-ferro simbolizado na maria-fumaça com seu silvo estridente e cauda de aço, emplumada em fumaça, serpenteando pelos sertões, despertava Goiás de séculos de isolamento e transformava a paisagem regional através de um processo dialético marcado pela destruição/reconstrução do espaço. Muitos terminais ferroviários tornaram-se movimentados núcleos urbanos e centros dinâmicos da vida econômica e cultural da sociedade local. As estações ferroviárias tornaram-se área de lazer, de encontros amorosos e de debates culturais e políticos, bem como praça de negócios que movimentavam o comércio da boa parte do Estado. Assim, os terminais ferroviários, e os núcleos urbanos que deles se desenvolveram, pareciam, aos olhos da população sertaneja, olhos de prosperidade em meio a um mundo rural e arcaico”.

(BORGES, 1990, p. 41).

Além do aspecto econômico, alguns municípios do Sudeste Goiano, destacaram-se também na ascensão demográfica. No ano de 1920, Catalão era o município mais populoso de Goiás, com 38.514 habitantes, superando até a capital, Goyáz, que contava com 21.223 habitantes (BORGES, 1990). Assim como outros municípios próximos à ferrovia, Catalão e Ipameri recebiam grandes levas de migrantes, sobretudo, paulistas e mineiros que, pressionados pela elevação do preço das terras em

seus estados, resultando da marcha do café, adentravam em Goiás à procura de terras para exercer a agricultura e a pecuária. Também, foi considerável a migração, para a região Sudeste de Goiás, dos estrangeiros, especialmente, italianos, espanhóis e árabes. Borges (1990) diz que muitos dos migrantes estrangeiros vieram para a região como funcionários qualificados da Companhia Construtora da Estrada de Ferro, e, em seguida, se fixaram, dedicando-se às atividades dos setores secundário e terciário.

Além da urbanização das cidades existentes, novos núcleos urbanos se desenvolveram com a penetração da ferrovia. Melo (2008) afirmava que até o início da implantação da ferrovia, a área que forma a atual Microrregião de Catalão era constituída apenas pelos municípios de Catalão e Ipameri. Da mesma forma, a área que constitui a Microrregião de Pires do Rio, era formada apenas pelos municípios de Orizona e Silvânia (Tabela 3). Porém, com a ferrovia, vários núcleos urbanos⁵ começaram a surgir (povoados, vilas, distritos e cidades), ou seja, uma nova configuração territorial foi marcando as áreas do Sudeste Goiano.

A emancipação de municípios ocorreu, em sua grande maioria, após os anos 1950, esses municípios antes da emancipação, eram povoados ou distritos. Anhanguera, Cumari e Goiandira, por exemplo, criados por meio da ferrovia, contribuíram de forma significativa na produção agropecuária da região. Borges (1990) menciona que em Anhanguera foi implantada uma das primeiras charqueadas do estado e Goiandira tinha grandes casas de negócios e também era um importante centro vendedor de cereais.

⁵ Em Goiás, no intervalo entre 1946 e 1963, foram emancipados 118 distritos, ou seja, 47,97% do total dos municípios do estado. (MELO, 2008).

Tabela 3- Sudeste de Goiás: ano de criação, municípios de origem e área (Km)

<i>Municípios</i>	<i>Ano de criação</i>	<i>Município de origem</i>	<i>Área (Km)</i>
Anhanguera *	1953	Cumari	56,642
Campo Alegre de Goiás	1953	Ipameri	2.463,014
Catalão	1833	Santa Cruz de Goiás	3.777,652
Corumbaíba	1905	Catalão	1.881,712
Cristianópolis	1953	Santa Cruz de Goiás	225,357
Cumari *	1947	Goiandira	579,877
Davinópolis	1963	Catalão	520,040
Gameleira de Goiás	1997	Silvânia	595,316
Goiandira	1931	Catalão	560,707
Ipameri	1870	Catalão	4.368,688
Leopoldo de Bulhões	1948	Silvânia	495,015
Nova Aurora	1953	Goiandira	302,660
Orizona	1906	Santa Cruz de Goiás	1.972,865
Ouvidor	1953	Catalão	413,786
Palmelo	1953	Pires do Rio	58,997
Pires do Rio *	1922	Santa Cruz de Goiás	1.073,369
Santa Cruz de Goiás	1947	Pires do Rio	1.108,920
São Miguel do Passa Quatro	1988	Silvânia	537,781
Silvânia	1833	Santa Cruz de Goiás	2.264,769
Três Ranchos	1953	Catalão	282,064
Urutaí	1947	Ipameri	626,717
Vianópolis *	1948	Silvânia	954,279

Fonte: IBGE / Assembleia Legislativa de Goiás/ SEPLAN-GO/ SEPIN / Gerência de Estatística Sócio Econômica – 2007.

* Municípios que surgiram em função da ferrovia.

Um caso um pouco diferente ocorreu com o povoado Roncador. Esse povoado recebeu os trilhos em 1914 e por lá foi construída a derradeira estação da ferrovia, pois algumas barreiras políticas e físicas impossibilitavam, naquele momento, a continuação da construção dos trilhos. Com a paralisação dos trilhos, Roncador desenvolveu um importante centro comercial. Mas, ao contrário de outros povoados da região que se tornaram cidades, Roncador entrou em decadência após poucos anos de dinamismo trazido pelo transporte ferroviário. A decadência ocorreu devido à construção da ponte Eptácio Pessoa sobre o Rio Corumbá, em 1922, que possibilitou o prolongamento da ferrovia e a construção de uma estação onde hoje é Pires do Rio. Com a construção da estação, iniciou-se a formação de um povoado, que transformou-se em cidade, denominada de Pires do Rio.

Diante do exposto, conclui-se que a ferrovia teve um papel importante na dinamização econômica e social de Goiás, principalmente nas três primeiras décadas do século XX, promovendo, como um instrumento do capital, a incorporação de várias áreas de Goiás ao processo capitalista de produção. Nos municípios, que a ferrovia cortava ocorria o progresso econômico. Em contrapartida ocorria também a concentração fundiária, o elevado preço das terras, enfim, vários problemas da desigualdade imposta pela expansão das práticas mercantis no estado.

O auge do esplendor da ferrovia em Goiás teve vida curta, durando aproximadamente três décadas. A política de desenvolvimento do Brasil a partir de 1930 centrava-se no processo de integração das regiões e da industrialização, tendo como meio de transporte prioritário o modal rodoviário. A prioridade de investimentos em rodovias no governo de Getúlio Vargas promoveu o início do declínio do setor ferroviário. Além da concentração de investimentos em rodovias Silveira (2003) afirma que a decadência das estradas de ferro no Brasil ocorreu devido à desarticulação entre os sistemas regionais, o desaparecimento do parque ferroviário e o baixo rendimento dos trechos de tráfego intenso. Nessa direção, Borges (2000, p. 108) menciona que em Goiás,

“ O período em que os trilhos permaneceram estacionados em Roncador coincidiu com a chegada do automóvel a Goiás. Frente à morosidade dos serviços ferroviários de construção da linha e a desorganização da companhia construtora, as estradas de rodagem tornaram-se um fator de prioridades para o governo estadual. Os grupos dominantes, desejosos de ver suas regiões, ou seja, seus domínios econômicos e políticos, ligados ao Centro-Sul por modernos meios de transporte e comunicação, lançaram-se, com o apoio do Estado, na organização de companhias de autoviação, com finalidade de construir estradas de rodagem e linhas telegráficas, ligando inúmeras cidades a Estrada de Ferro. “

Seguindo a tendência nacional, a Estrada de Ferro em Goiás sofreu declínio, porém, não foi desativada. No final da década de 1950, a Lei 3.115 criou a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), unificando as empresas ferroviárias federais em uma sociedade por ações. A Estrada de Ferro de Goiás também foi incorporada ao novo sistema. Nesse novo sistema, mesmo não tendo investimentos para a modernização da ferrovia, esta continuou operando no sistema de transportes de cargas e passageiros. Aos poucos as estações foram sendo desativadas, passando por novas funções e a estrada de ferro operando apenas no transporte de cargas.

Na década de 1990, o governo concedeu para empresas privadas a operação do

transporte ferroviário. As linhas da RFFSA foram divididas por várias empresas: América Latina Logística, Novoeste, Companhia Ferroviária do Nordeste, Ferrovia Centro Atlântica, Ferrovia Teresa Cristina, MRS Logística. A rede ferroviária de Goiás, foi destinada para Ferrovia Centro Atlântica. Com uma malha de aproximadamente oito mil quilômetros de extensão, nos estados de Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Sergipe, Goiás, Bahia, São Paulo e Distrito Federal. Operando em cargas, transporta soja, milho, açúcar, bauxita, calcário, cimento, fosfato, fertilizantes, ferro-gusa, petroquímicos, álcool, dentre outros. Em 2008, 31% do volume transportado foi de produtos agrícolas, 39% de industrializados e 30% de outros tipos (FCASA, 2010).

Nesse contexto, o aprofundamento da crise do sistema ferroviário na década de 1930 os municípios do Sudeste Goiano originados e /ou dinamizados pela ferrovia passaram por processos de estagnação econômica e redução do contingente populacional (MELO, 2008). Esse transporte ferroviário, além de ter favorecido o Sudeste Goiano como um instrumento mediador do desenvolvimento econômico e populacional, deu à região também uma identidade, que permanece até os dias atuais, a de região da “Estrada de Ferro”, ou “Margem da Estrada de Ferro”.

A Estrada de Ferro no Sudeste Goiano: da estagnação ao retorno da modernização do seu território

A porção do Sudeste Goiano, denominada “Região da Estrada de Ferro”, após ter passado por um período de crescimento econômico no início do século XX, a partir de 1930 enfrentou a estagnação, vindo a recuperar sua primazia apenas a partir dos anos de 1970.

“ Dessa forma, o Sudeste que, com seu centro maior em Catalão, protagonizara o crescimento demográfico, comercial e mesmo agrícola nas três primeiras décadas do século, a partir de 30 vai ficando num desvio da corrente de modernização, que, em ritmo acelerado vai transformando Goiás. (GOMEZ; CHAUL; BARBOSA, 1994, p. 179). ”

Entre os fatores do processo de estagnação econômica e demográfica dos municípios do Sudeste Goiano está a expansão dos meios de circulação, que possibilitaram a inserção de outras regiões do estado na produção comercial, como, por exemplo: o prolongamento da estrada de ferro até Anápolis, em 1935, que consolidou o controle comercial da área central e do norte de Goiás, a construção de Goiânia e os

programas de colonização. Esses fatores fizeram que a região do Mato Grosso Goiano se tornasse o novo “chamariz” de capitais.

Na *arena* política, grupos do Sudoeste e do Sul Goiano se organizaram para derrubar antigas lideranças políticas da Primeira República, os famosos coronéis. No início dos anos de 1930, os grupos de oposição à política coronelista ganham o governo de Goiás, tendo como representante Pedro Ludovico Teixeira. Novos projetos foram postos em prática na política do estado, sendo uma das primeiras medidas a construção de uma nova capital, o que significaria um novo momento para o estado, momento de prosperidade e dinamismo econômico.

“ As capitais se erguem para o capital. São racionalizações administrativas burocráticas do Estado que se impõem na lógica do capitalismo. São espaços que permitem organizar o jogo político, são palcos de aplauso dos oportunistas de plantão, mas também perspectivas que se abrem rumo à modernidade. Do ponto de vista arquitetônico, Goiânia foi o símbolo do moderno e do urbano em solo rural. Um teatro de *art nouveau* cravado no meio do Planalto Central. Um ruidoso berrante do Pantanal tocando no Olympia de Paris. Os homens do sertão demorariam a entender os estranhos “currais” de concreto, a nova fronteira humana.” (CHAUL, 2002, p. 123).

A construção de Goiânia não significou somente o erguimento de um símbolo de modernidade encravado no sertão goiano. Foi também um marco no processo de interiorização do país, bem como o resultado de projetos das novas forças políticas que comandavam o estado e que desejavam mudanças, sobretudo, a inserção de Goiás na divisão inter-regional do trabalho. O resultado da transferência da capital estadual foi, em poucos anos, sentido tanto no aspecto populacional, quanto no sócio-econômico. Uma das cidades goianas que mais se beneficiou com o surto do desenvolvimento provocado pela construção de Goiânia foi Anápolis, que é depois da capital, o principal eixo econômico e populacional de Goiás. Anápolis foi privilegiada também com o soerguimento da capital federal e ficou então, entre duas importantes capitais. Considerando a importância desses três núcleos urbanos, Brasília, Anápolis e Goiânia, Arrais (2007) propõe uma divisão regional a partir do eixo de desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília. Essa divisão refere-se a um conjunto de 39 municípios, recobrando a região Metropolitana de Goiânia, a Microrregião do Entorno de Brasília e o Distrito Federal, sob influência da rodovia BR-060, Anápolis e alguns municípios vizinhos.

“ As correspondências estão no âmbito do entendimento de que existem, por assim dizer, tanto na escala macro (Brasil) quanto na regional (Centro-Goiano), ‘Eixos ganhadores’, competitivos, onde a presença de uma infraestrutura de transporte e integração e potencial de consumo e produção, permitiram aos atores governamentais e empresariais identificar oportunidades de investimentos.” (ARRAIS, 2007, p. 193).

Com uma nova conjuntura econômica e política de Goiás, após os anos 1930, a porção Sudeste deixou de ser um pólo de atração econômica e, conseqüentemente, populacional. Catalão, que em 1920 era o município mais populoso do estado, passou a ser o sétimo em 1940. O contingente populacional de Catalão foi superado por vários municípios, entre eles, Anápolis e Goiânia, que contavam no período com 39.148 e 44.250 habitantes, respectivamente. O crescimento demográfico dos municípios do Mato Grosso Goiano e do Sudoeste ocorreu nas décadas posteriores.

O predomínio de Catalão na produção agrícola comercial foi perdido para os municípios do Sudoeste Goiano e do Mato Grosso Goiano, como Rio Verde, Jataí e Anápolis. Com isso, a economia da região ficou voltada para as atividades agrícolas destinadas ao autosustento para a pecuária extensiva e, também, para o pequeno comércio local e implantação de pequenas indústrias de transformação de produtos primários.

Borges (2000) estuda Goiás em um período de 30 anos (1930 a 1960), analisando, justamente, as mudanças da economia, principalmente no que se refere ao avanço da fronteira agrícola para o Sudoeste e Mato Grosso Goiano.

“ Logo estas regiões assumiram a liderança no processo de produção e especialização agrícola. Segundo dados do Censo Agrícola de 1960, o mato grosso goiano (sic) produziu, em 1959, cerca de 26% do arroz, 34% do milho, 48% do feijão e 68% do café produzidos em Goiás. Assim, o rápido esgotamento do solo das áreas pioneiras levou ao abandono progressivo da zona da Estrada de Ferro e à ocupação de novas áreas na fronteira oeste e central do Estado.” (BORGES, 2000, p. 258).

Dessa forma, cumpre dizer que a região Sudoeste do estado, no período que sucede a década de 1930, torna-se importante centro de produção da agricultura e da pecuária estadual e também detém o poder político do estado. O Mato Grosso Goiano, também a partir desse período, selou o seu destino econômico, por meio de um novo centro urbano (Goiânia) e das políticas de colonização, que promoveram a expansão da

fronteira agrícola para essas áreas, como refere Faissol (1957, p. 37):

A partir de 1935, o “Mato Grosso” de Goiás foi teatro de uma das mais ativas frentes pioneiras do Brasil. Em 1940 e 1950, a população cresceu de 200.000 para 400.000 habitantes. A produção agrícola cresceu de maneira ainda mais surpreendente. Hoje em dia, o “Mato Grosso” de Goiás constitui cerca de 8% da área do estado, produzindo mais da metade de quase todos os produtos agrícolas do estado.

Já o Sudeste Goiano caminhava a passos lentos, embora todos os municípios dessa região continuassem seguindo em frente, de acordo com suas especificidades locais (físicas, econômicas e políticas). A lamentação maior foi da cidade de Ipameri que, tendo recebido os títulos de “Princesinha do Sudeste Goiano” e de “a sala de visitas do estado de Goiás”, perdeu os respectivos títulos após 1950, juntamente com o prestígio social e econômico, visto o fechamento de indústrias e empresas de viação e a transferência do 6º Batalhão para a cidade de Jataí⁶ que fora implantando em Ipameri no ano de 1922 (transferido da Cidade de Goiás) e tinha conseguido, somada à ferrovia, impulsionar o crescimento econômico e populacional da cidade. O município de Ipameri em 1940⁷ contava com 25.625 habitantes, o sexto mais populoso do Estado. Em 1960 contava com uma população de 18.080, passando a ser o vigésimo em população do estado.

Nesse contexto, a cidade de Ipameri permaneceu por longos anos em um processo de estagnação econômica e demográfica. Seu progresso econômico voltou a ocorrer apenas no final de 1980, com a modernização da agricultura. Porém, esse processo não foi suficiente para que Ipameri se recuperasse a condição de segunda maior economia da região Sudeste, no período áureo da ferrovia. Esse título, em 2008, ficou para Corumbaíba, seguido, de Pires do Rio.

A tabela 4 mostra a arrecadação de (ICMS) dos municípios do Sudeste Goiano, no período de 2000 a 2008. O município que conseguiu maior crescimento foi Catalão, que passou de 37.565 para 245.977, um aumento de aproximadamente 554%. Esse aumento está ligado à verticalização das empresas mineradoras e à implantação de montadoras automobilísticas. O crescimento acelerado do município de Catalão, registrado nos últimos anos, conferiu-lhe, em 2005, o título de terceiro município na

⁶ Na década de 1960, o Batalhão foi transferido para Jataí, por interesse estratégico do Exército Nacional. Com isso, foram transferidos aproximadamente 1.300 homens que viviam em Ipameri.

⁷ Dados do IBGE dos Censos Demográficos de 1940, 1950 e 1960, em Arrais (2007).

porcentagem do PIB goiano, com participação de 5,02%. Essa porcentagem, em 2002, era de 2,96% e dava o quinto lugar entre os dez maiores municípios do estado. Depois de Catalão, os municípios que apresentam maior arrecadação de ICMS são Corumbaíba, Pires do Rio, Ipameri, Orizona, Silvânia e Campo Alegre, respectivamente (Tabela 4).

Tabela 4 -Sudeste de Goiás: arrecadação do ICMS: 2000 - 2008

<i>Municípios</i>	Arrecadação de ICMS - (R\$ mil)			
	2000	2005	2008	Variação
Anhanguera	45	42	8	-82,22
Campo Alegre de Goiás	1.155	2.600	2.138	85,11
Catalão	37.567	127.894	245.977	554,77
Corumbaíba	4.940	8.856	15.090	205,47
Cristianópolis	84	132	162	92,86
Cumari	543	903	685	26,15
Davinópolis	120	225	143	19,17
Gameleira de Goiás	1	121	113	-
Goiandira	201	729	1.748	769,65
Ipameri	3.379	9.066	9.960	194,76
Leopoldo de Bulhões	441	538	757	71,66
Nova Aurora	105	427	1.007	859,05
Orizona	958	1.516	3.426	257,62
Ouvidor	457	749	1.457	218,82
Palmelo	381	142	208	- 45,41
Pires do Rio	4.392	7.850	9.973	117,51
Santa Cruz de Goiás	61	320	389	537,70
São Miguel do Passa Quatro	72	129	315	337,50
Silvânia	1.433	1.929	2.148	49,90
Três Ranchos	62	111	112	80,65
Urutaí	241	978	160	-33,61
Vianópolis	1.141	1.654	2.486	117,88
Total da região	57.779	166.911	298.042	415,84
Região/ Estado (%)	2,63	3,96	4,56	-

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de Goiás.

Elaboração: SEPLAN-GO/ SEPIN/ Gerência de Estatística Socioeconômica, 2009.

Org.: MATOS, P. F., 2010.

Com a transferência da capital federal para terras goianas, a região da Estrada de Ferro também foi uma das mais beneficiadas. Ocorreram mudanças de grande importância em seu contexto sócio-econômico. O autor Só (2004), com uma visão simplista, menciona que a construção de Brasília foi prejudicial à região Sudeste. Um dos motivos seria o fato de Anápolis estar mais próxima à capital federal, que os municípios do Sudeste Goiano. Por conseguinte, conforme Só (2004) Anápolis e os municípios vizinhos teriam sido grandes fornecedores de alimentos e outros produtos,

ligados à construção civil. Logicamente, a cidade de Anápolis foi muito favorecida, porém não se pode desconsiderar o favorecimento aos outros municípios, mesmo que em menor proporção.

A própria localização da nova capital federal, por si só, é um atrativo de fluxos e fixos para Goiás, principalmente, para os municípios mais próximos a ela. No caso específico do Sudeste Goiano, os benefícios estão relacionados à construção de rodovias que liga Brasília a outras partes do país, como a construção da Rodovia Federal BR- 050 que passa pelos municípios de Catalão, Campo Alegre e Ipameri e, também de inúmeras rodovias estaduais conectando municípios goianos a Brasília. Especificamente para Catalão, a rodovia BR-050 foi um dos fatores que possibilitou o retorno do crescimento populacional e econômico.

Em síntese, a recuperação dos municípios do Sudeste Goiano da estagnação econômica e populacional e o incremento da modernização do seu território teve início a partir do final dos anos de 1960, graças aos seguintes fatos: construção da BR-050; investimentos realizados pelo governo federal e por empresas privadas na exploração de minérios; construção e pavimentação de rodovias estaduais, ligando os municípios do Sudeste Goiano à capital do estado, entre elas a GO-030; construção da usina hidrelétrica de Emborcação, que formou o Lago em Três Ranchos; modernização da agricultura; instalação de agroindústrias e implantação de montadoras automobilísticas.

Assim, o Sudeste de Goiás, além de ser reconhecido como a “Região da Estrada de Ferro” é também conhecido: pelos minérios (fosfato e nióbio) recursos naturais, existentes nos municípios de Catalão e de Ouidor; pelas montadoras, em Catalão (Mitsubishi, John Deere); pelo turismo em Três Ranchos e pela produção de grãos, que embora não apresente o mesmo esplendor que a do Sudoeste Goiano, a principal região produtora de grãos de Goiás. No Sudeste de Goiás, é possível identificar áreas de modernização agrícola nos municípios de Catalão, Campo Alegre de Goiás, Ipameri, Orizona, Silvânia, Vianópolis e Gameleira que, juntos, somam parte da produção de grãos no estado, especialmente de soja. Catalão é o maior produtor de grãos do Sudeste Goiano e, em seguida, está Ipameri, como mostra a tabela 5.

Tabela 5- Sudeste de Goiás: produção de grãos (em mil toneladas), 2000, 2005 e 2008 (anos selecionados)

Municípios	2000	2005	2008
Anhangüera	178	68	216
Campo Alegre de Goiás	126.297	230.302	262.470
Catalão	212.759	338.016	368.673
Corumbáiba	8.181	13.937	13.285
Cristianópolis	5.081	5.430	6.700
Cumari	3.180	1.070	2.790
Davinópolis	1.055	3.499	3.051
Gameleira de Goiás	-	93.760	100.719
Goiandira	3.570	3.108	3.782
Ipameri	194.116	319.870	367.890
Leopoldo de Bulhões	21.383	17.465	19.570
Nova Aurora	910	816	1.006
Orizona	53.085	104.735	106.192
Ouvidor	2.020	3.786	3.152
Palmelo	1.112	750	1.785
Pires do Rio	13.588	21.247	19.558
Santa Cruz de Goiás	8.386	43.540	33.440
São Miguel do Passa Quatro	38.285	51.280	54.859
Silvânia	152.233	197.785	244.855
Três Ranchos	490	2.907	3.449
Urutaí	5.296	6.970	10.833
Vianópolis	75.233	100.665	108.433
Total da região	926.438	1.561.006	1.736.708
Região/estado (%)	10,62	13,76	13,06

Fonte: SEPLAN-GO/ SEPIN/ Gerência de Estatística Socioeconômica, 2009.
Org.: MATOS, P.F., 2010.

Mas, a produção e produtividade não são os únicos elementos importantes para mensurar a modernização da agricultura. A paisagem, transformada de acordo com os parâmetros técnicos e científicos desse modelo de produção, apresenta claramente para os observa, sobretudo, nas áreas de chapada, a modernização da agricultura.

Outra atividade que sustenta o Sudeste Goiano é a pecuária leiteira e de corte. A criação de bovinos na região representou, no ano de 2008, 6,57% do total do estado. A produção de leite, no mesmo ano, participou com 17,10%. Em 2005 a 2008, a produção de leite teve aumento de aproximadamente 37% (Tabela 6).

Tabela 6-Sudeste de Goiás: quantidade de bovinos e produção de leite, 2005-2008 (anos selecionados)

Municípios	Bovinos (cabeças)		Produção de leite (mil l)	
	2005	2008	2005	2008
Anhanguera	4.500	5.300	802	800
Campo Alegre de Goiás	66.800	72.300	9.765	13.350
Catalão	173.000	159.000	39.300	59.880
Corumbaíba	137.868	139.500	19.356	31.248
Cristianópolis	15.750	14.800	5.575	5.900
Cumari	55.000	59.500	9.000	14.060
Davinópolis	24.800	28.000	5.170	6.890
Gameleira de Goiás	22.000	20.500	7.865	7.700
Goianira	46.000	45.000	8.250	9.000
Ipameri	178.000	192.000	36.700	48.000
Leopoldo de Bulhões	37.450	37.000	11.744	14.500
Nova Aurora	33.000	28.500	3.050	2.990
Orizona	133.500	134.000	44.151	73.000
Ouvidor	25.000	25.670	4.900	5.400
Palmelo	2.900	3.100	786	1.400
Pires do Rio	85.850	85.500	22.462	27.500
Santa Cruz de Goiás	72.120	66.800	20.626	29.700
São Miguel do Passa Quatro	32.650	31.900	9.401	12.800
Silvânia	112.400	110.000	37.114	46.800
Três Ranchos	13.000	15.050	2.840	3.338
Urutaí	51.700	45.700	12.406	14.000
Vianópolis	53.200	58.500	16.826	23.045
Total da região	1.376.488	1.345.430	328.089	451.301
Região/estado (%)	6,64	6,57	12,39	17,10

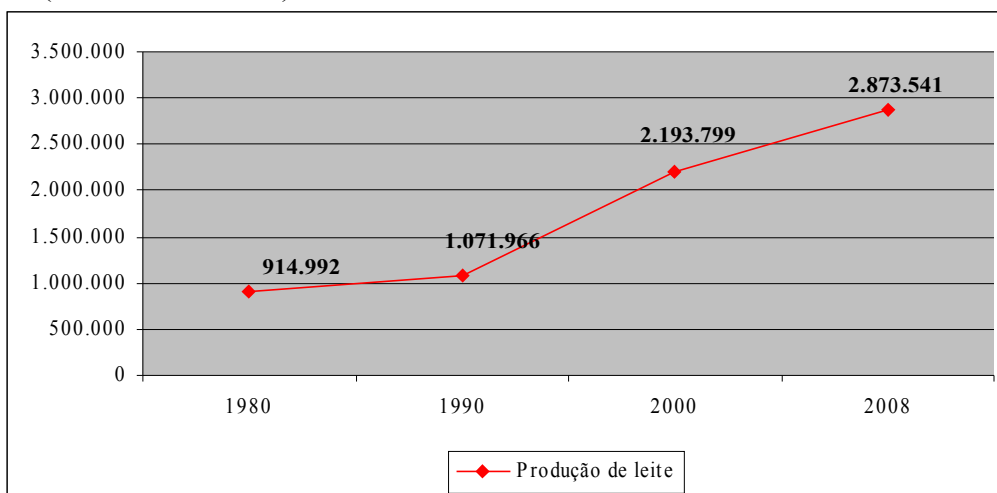
Fonte: SEPLAN-GO/ SEPIN/ Gerência de Estatística Sócio-econômica, 2009.
Org.: MATOS, P.F., 2010.

Alguns municípios do Sudeste Goiano têm a economia pautada na pecuária como é o caso de Cumari, Nova Aurora, Davinópolis e Santa Cruz de Goiás. Porém, esses municípios não são os maiores representantes da atividade na região. Em relação ao quantitativo de gado, o município de destaque é Ipameri, seguido por Catalão, Corumbaíba e Orizona. Na produção de leite, o município de Orizona, nos anos analisados, ficou em primeiro lugar, tendo participado, em 2008, com aproximadamente 16% do total produzido no Sudeste Goiano, seguido por Catalão com 13% e Ipameri com 10%. No município de Orizona de 2005 a 2008 houve um aumento de 28.849 mil litros. Considerando-se o número de cabeças de gado, visualiza-se que não houve, em Orizona um crescimento significativo do ano de 2005 para 2008. Por isso, considera-se que o aumento da produção se deu na produtividade, viabilizada pela modernização dessa atividade. A inserção de inovações tecnológicas nessa atividade tem crescido principalmente com a melhoria genética, nas condições de alimentação do rebanho de

armazenagem e transporte do leite até os laticínios e com o tratamento de doenças.

Em Goiás, as repercussões da modernização da pecuária leiteira têm configurado o aumento da produção. De 1990 para 2000, a produção de leite dobrou, conforme o gráfico 1. De 2000 para 2008 a produção cresceu cerca de 23%. De acordo com dados da Pesquisa Pecuária Municipal do IBGE (2008), Goiás está em terceiro lugar (10,5%) na produção nacional de leite. Em primeiro lugar é o estado de Minas Gerais, com 27,5% da produção nacional. Em seguida, o Rio Grande do Sul (12%). No ano de 2008, a produção destes estados representou 50% da produção nacional de leite.

Gráfico 1- Goiás: evolução da produção de leite (mil litros) de 1980 a 2008 (anos selecionados).



Fonte: IBGE - Pesquisa Pecuária Municipal.
Org.: MATOS, P.F., 2010.

Na quantidade do rebanho (por número de cabeças), no Brasil, lideram: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Goiás. Além de ter o maior número de rebanho bovino, o estado do Mato Grosso apresenta maior número de abates no Brasil. (IBGE, 2010). No entanto, quanto à exportação no ano de 2008, destaca-se o estado de São Paulo, com 44,1%. Mato Grosso ficou em 2ª lugar com 13,1%, seguido por Goiás com 13%.

Na pecuária, o estado de Goiás se destaca também nos confinamentos de grande porte. Os confinamentos se caracterizam como um sistema de produção, cujos rebanhos são mantidos em currais ou piquetes com a alimentação e água necessária dispostos em cochos, possibilitando o ganho de peso do rebanho em um tempo menor do que no sistema convencional. O confinamento proporciona a padronização de

carcaça, a precisão dos custos e, sobretudo, a produtividade. É um sistema de produção que utiliza intensamente várias tecnologias: monitoramento do animal (peso, medidas, alimentação, ocorrência de doenças), equipamentos, manejo sanitário, certificação da produção, visando maior rentabilidade em um menor tempo de produção, concentrando-se nos períodos de estiagem.

O confinamento é uma atividade que vem obtendo crescimento ano após ano no Brasil, atualmente, um dos principais países confinadores do mundo. Em 2008, 2,75 milhões de cabeças de gado foram confinados no Brasil, sendo Goiás, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul os principais estados confinadores de rebanho bovino no território brasileiro. Além do maior número de gado confinado (aproximadamente 47% do total de gado confinado no Brasil em 2008), o estado de Goiás se destaca por concentrar os maiores confinamentos do Brasil, especificamente nos municípios de Nerópolis, Aruanã e Nasário. No Sudeste Goiano, em pesquisas de campo, foram encontrados sistemas de confinamentos nos municípios de Catalão, Ipameri, Pires do Rio e Silvânia. Em Catalão está um dos maiores confinamentos de gado do Sudeste Goiano, com cerca de oito mil cabeças.

Assim, a estrutura econômica da metade dos municípios do Sudeste Goiano, conforme dados do PIB de 2005, a produção agropecuária é a principal fonte de riqueza. No município de Gameleira de Goiás, a agropecuária representa 77,08%, do PIB, em Campo Alegre de Goiás, 74,50%. Na composição do PIB das indústrias, apenas 4 municípios predominam. No PIB de Ouidor,⁸ a indústria representa 72,30%, o que lhe dá o maior PIB industrial da região Sudeste de Goiás. Catalão tem 56,71%, Corumbaíba tem 44,76% e Pires do Rio tem 44,48% do seu PIB vindos da indústria (Tabela 7). Especificamente em relação às indústrias, a cidade de Catalão possui a maior diversificação, contando mineradoras, automobilísticas, confecções, cerâmicas, entre outras. Ouidor tem mineradoras, cerâmica e indústria de alimentos. Já Corumbaíba e Pires do Rio têm nas agroindústrias, da cadeia do leite e da cadeia de aves, respectivamente. Para o PIB de todo o estado, a região Sudeste contribuiu, no ano de 2006, com 7,25%, a sexta maior participação do estado. A pioneira é a região metropolitana, com 39,29%, seguida do Sudoeste com 12,33%. O Nordeste e o Norte Goianos são as regiões com menores participações no PIB estadual em todos os

⁸ Ouidor não chegou a gerar nem 1% do ICMS produzido no Sudeste Goiano.

períodos analisados, como mostra a tabela 8.

Tabela 7 Sudeste de Goiás: PIB dos municípios por setores no ano de 2006

Municípios	PIB	Estrutura do PIB por setores (%)		
		Agropecuária	Indústria	Serviços
Anhanguera	100,00	24,72	11,11	64,18
Campo Alegre de Goiás	100,00	74,50	4,89	20,61
Catalão	100,00	8,11	56,71	35,17
Corumbaíba	100,00	23,97	44,76	31,26
Cristianópolis	100,00	33,53	20,22	46,25
Cumari	100,00	55,45	7,98	36,58
Davinópolis	100,00	37,55	23,51	38,95
Gameleira de Goiás	100,00	77,08	4,13	18,79
Goiandira	100,00	38,13	11,66	50,21
Ipameri	100,00	46,03	19,12	34,25
Leopoldo de Bulhões	100,00	62,77	7,83	29,41
Nova Aurora	100,00	49,69	9,60	40,71
Orizona	100,00	48,07	23,53	31,33
Ouvidor	100,00	7,57	72,30	20,14
Palmelo	100,00	19,51	19,63	60,86
Pires do Rio	100,00	12,33	44,48	43,19
Santa Cruz de Goiás	100,00	67,82	7,55	24,63
São Miguel do Passa Quatro	100,00	66,00	5,23	28,77
Silvânia	100,00	51,43	8,34	40,04
Três Ranchos	100,00	25,87	16,75	57,38
Urutaí	100,00	61,40	8,31	30,29
Vianópolis	100,00	44,15	16,79	39,06

Fonte: SEPLAN-GO/ SEPIN/ Gerência de Estatística Socioeconômica, 2009.

Org.: MATOS, P.F., 2010.

Tabela 8- Goiás: Produto Interno Bruto por região, 1999, 2003 e 2006

Região	1999		2003		2006	
	PIB (mil)	%	PIB (mil)	%	PIB (mil)	%
Metropolitana de Goiânia	6.952.659	38,80	11.430.756	31,03	22.471.582	39,36
Centro Goiano	1.785.732	9,97	3.441.549	9,34	5.741.403	10,06
Norte Goiano	1.019.569	5,69	2.102.605	5,71	2.964.277	5,19
Nordeste Goiano	264.394	1,48	696.364	1,89	905.241	1,59
Entorno do Distrito Federal	1.532.751	8,55	3.384.624	9,19	4.949.670	8,67
Sudeste Goiano	965.994	5,39	2.749.349	7,46	4.140.231	7,25
Sul Goiano	1.621.690	9,05	3.660.881	9,94	4.839.394	8,48
Sudoeste Goiano	2.357.970	13,16	6.495.082	17,63	7.381.032	12,93
Oeste Goiano	1.057.846	5,90	2.156.332	5,85	2.779.409	4,87
Noroeste Goiano	361.251	2,02	717.568	1,95	918.645	1,61
Estado de Goiás	17.919.856	100,00	36.835.111	100,0	57.090.883	100,00

Fonte: SEPLAN-GO/ SEPIN/ Gerência de Estatística Socioeconômica, 2009.

Org.: MATOS, P.F., 2010.

De acordo com os dados apresentados, os municípios que compõem o Sudeste Goiano, apresentam uma diversidade de fatores (sociais, econômicos e ambientais) que

interferiram na modernização do território. Assim, o meio técnico-científico-informacional no Sudeste Goiano ocorre como afirma Santos (1994), em formas de “manchas”, ou seja, a ciência, a tecnologia e a informação não estão de forma homogênea. De uma forma geral, a modernização do território goiano foi esculpindo transformações em função de acréscimos técnicos, tornando muitos espaços de lentidão em espaços de rapidez.

Em princípio, os espaços de rapidez são, do ponto de vista material, os dotados de maior número de vias (e de vias com boa qualidade), de mais veículos privados (e de veículos mais modernos e velozes), de mais transportes públicos (com horários mais frequentes, convenientes e precisos e também mais baratos). Do ponto de vista social, os espaços da rapidez serão aqueles onde é maior a vida das relações, fruto da sua atividade econômica ou sociocultural, ou então zonas de passagem, respondendo a necessidade de uma circulação mais longínqua. Os espaços de rapidez e os de lentidão se distinguem também em função da importância da divisão do trabalho, sobretudo quando ela é interna a região, e também da variedade e da densidade dos consumos. (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 263).

Assim, em Goiás de forma específica no Sudeste Goiano têm-se os espaços de lentidão e os espaços de rapidez, da mesma forma que se pode afirmar que há espaços opacos e luminosos, pobreza e riqueza, materializadas na paisagem, demonstrando as contradições do capital, que privilegia uns lugares em detrimento de outros. Mas, tanto para o Estado, quanto para o capital é importante a presença e o movimento das contradições no espaço.

Para Bernardes (2007) há convivência de tempos lentos e rápidos que conformam espaços luminosos e opacos e há convivência de escalas de tempo distintas, porque a vida é presente, mas também é passado e futuro. Desse modo, em um estado, em uma região ou em um município, os espaços luminosos respondem pelos espaços opacos no que se refere à produção, à densidade técnica, pois, conforme Santos (2006), o tempo rápido não cobre a totalidade do território nem abarca toda a sociedade.

A seleção de lugares que vão receber os conteúdos técnicos conduz às mutações na configuração da divisão do trabalho e têm como consequência, disparidades regionais, em função dos territórios priorizados tanto por parte do Estado quanto por parte das empresas para receberem investimentos em fixos e fluxos. Essa seletividade espacial na implantação de densidades técnicas pode ser evidenciada, sobretudo, por meio das redes de circulação. Em Goiás as redes de circulação,

principalmente às rodovias e as ferrovias, concentram-se no Centro-Sul do estado, por isso que esses espaços apresentam maior fluidez. Na contemporaneidade, conforme Santos (2006, p. 275), “[...] não é mais a produção que preside a circulação, mas é esta que conforma a produção”. Assim, o desencadeamento da especialização produtiva nos lugares, direta ou indiretamente, exerce um controle sobre o território, intermediando as relações sociais.

Considerações Finais: região transformada-territórios construídos e/ou em construção

O olhar, ou melhor, os vários olhares para o Sudeste de Goiás permitem verificar uma dinamicidade de fatores de ordem econômica, política e social que possibilita desvendar a combinação de elementos responsáveis por sua configuração e, portanto, as territorialidades existentes. No que se refere à modernização da agricultura, consolidada por meio da territorialização do capital, especialmente nas áreas de chapadas, estruturaram-se territórios com cenários reveladores das relações de produção e das relações sociais de uma agricultura voltada para a reprodução do capital.

A territorialização do capital no espaço agrário de muitos municípios do Sudeste constituiu um dos fatores para metamorfosear essa região, trazendo consigo novas formas de produzir, novas identidades (proporcionadas pela chegada dos sulistas), novas configurações na paisagem, mediadas pela inserção do meio técnico-científico-informacional. Com isso, uma nova racionalidade econômica se estabelece nessa região e, por conseguinte, uma nova divisão do trabalho. A modernização da agricultura, não é o único elemento que metamorfoseou/a o território do Sudeste Goiano. Há outros elementos que (de)marcam o espaço, como as atividades camponesas, o turismo, as indústrias ligadas ao ramo automobilístico, as mineradoras, as agroindústrias entre outras. Esses elementos combinam e articulam os diferentes territórios no Sudeste Goiano. Desse modo, é importante considerar que o território é um espaço em constantes mutações, que vai sendo modificado conforme as relações que nele se estabelecem. São essas relações que formam e transformam a região. Assim, defende-se a ideia da região transformada, a partir dos territórios construídos e/ou em construção.

Referências bibliográficas

ARRAIS, T. A. **Geografia contemporânea de Goiás**. Goiânia: Vieira, 2004.

_____. **A região como arena política**. Goiânia: Vieira, 2007.

BARBOSA, A. S.; TEIXEIRA NETO, A; GOMES, H. **Geografia: Goiás-Tocantins**. 2 ed. Goiânia: Editora da UFG, 2004.

BARREIRA, C. C. M. A. **Vão do Paraná: a estruturação de uma região**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2003.

BERNARDES, J. S. Dimensões da ação e novas territorialidades no cerrado brasileiro: pistas para uma análise teórica. **Revista Nera**, Presidente Prudente,, n. 10, p. 1-10, jan./jun., 2007.

BERTRAN, P. **Uma introdução a historia econômica do Centro-Oeste do Brasil**. Brasília: CODEPLAN, 1988.

BORGES, B.G. **O despertar dos dormentes: estudo sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais, 1909-1922**. Goiânia: Editora da UFG, 1990.

_____. **Goiás nos quadros da economia nacional: 1930 -1960**. Goiânia: Editora da UFG, 2000.

BRANDÃO, H. A. **Memórias de um tempo perdido: a estrada de ferro e a cidade de Ipameri (GO)**, 2005. 117f. Dissertação (mestrado em História) - Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, 2005.

CAMPOS, F. I. **Coronelismo em Goiás**. 2 ed. Goiânia: Vieira, 2003.

CAMPOS, F. I. **Ciência política: introdução à teoria do Estado**. Goiânia: Vieira, 2005.

CHAUL, N. **A construção de Goiânia e a transferência da capital**. Goiânia: UFG, 2001.

_____. **Caminhos de Goiás: da construção da decadência aos limites da modernidade**. 2. ed. 1 reimpr. Goiânia: Ed. da UFG, 2002.

CHAVEIRO, E. O cerrado em disputa: sentidos culturais e práticas sociais

contemporâneas. In: ALMEIDA, M.G et al. (Org.) **Geografia e cultura: os lugares da vida e a vida dos lugares**. Goiânia: Vieira, 2008. p. 75- 97.

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

FAISSOL, S. **O Mato Grosso de Goiás**. Rio de Janeiro: IBGE, 1952.

FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA. Disponível em <http://www.fcasa.com.br>. Acesso em: 11 dez. 2010.

FICI, R. P. **As ferrovias brasileiras e a expansão recente para o Centro-Oeste**. 2007. 339f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Departamento da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

GUIMARÃES, E. N.; LEME, H. J. Caracterização histórica e configuração espacial da estrutura produtiva do Centro-Oeste. **Redistribuição da população e meio ambiente: São Paulo e Centro-Oeste**. Campinas: UNICAMP/Núcleo de Estudos de População, 1998. p. 25-73.

IBGE. **Censo Agropecuário do Centro-Oeste, 1980**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>, 2009. Acesso em: 30 mar. 2009.

_____. **Produção Municipal de Goiás, 1990/2005**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>, 2009. Acesso em: 15 de maio. 2009.

MELO, N. A. **Pequenas cidades da microrregião geográfica de Catalão (GO): análises de seus conteúdos e considerações teórico-metodológicas**. 2008, 526f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

PALACIN, L. G; MORAES, M. A. S. **História de Goiás**. 6. ed. Goiânia: Ed. da UCG, 1994.

SÓ, L. **Desenvolvimento em municípios rurais. o caso da margem da estrada de ferro em Goiás**. 2004, 213 f. Dissertação (Mestrado em Economia)-Instituto de Economia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2004.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4.ed. São Paulo: HUCITEC, 2006.

_____. SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6 ed. São Paulo: HUCITEC, 2008.

SEPLAN-GO/SEPIN. SECRETÁRIA DE PLANEJAMENTO DO ESTADO DE GOIÁS. 2008. Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br>. Acesso em: 5 nov. 2008.

_____. **PIB goiano, 2004**. Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br>. Acesso em: 5 nov. 2009.

_____. **Anuário estatístico de Goiás de 2008**. Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br>. Acesso em: 5 nov. 2008.

_____. **Goiás em dados, 2009** Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br>. Acesso em: 5 nov. 2009.

_____. **Perfil dos municípios goianos, 2009**. Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br>. Acesso em: 5 nov. 2009.

_____. **Regiões de planejamento**. Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br>. Acesso em: 5 nov. 2009.

Recebido para publicação em setembro de 2011.
Aprovado para publicação em dezembro de 2011.