

Norte goiano: meio natural, povoamento e urbanização

Antônio Teixeira Neto

Professor aposentado da Universidades Federal de Goiás e Pontifícia Universidade Católica de Goiás - Goiânia - Brasil
netomap@hotmail.com

RESUMO: Por puro desconhecimento dos processos de formação histórica e geográfica de qualquer território, pessoas sem a cultura do espaço acreditam que tudo o que se situa ao norte, seja do país, do estado ou de uma cidade, é portador de estereótipos negativos. O Norte Goiano, como qualquer outra grande região do estado de Goiás, tem realmente seus “calcanhares de Aquiles”, ou seja, seus nichos de pobreza, bem como seus “Eldorados” – seus nichos de riqueza. Se ressentindo do isolamento do resto do estado e, conseqüentemente, do resto país, a que foi submetida por muito tempo – no que resultou em diferentes etapas de povoamento e urbanização –, a região, hoje, funciona como o mais importante elo entre os extremos sul e norte do Brasil. Ocupada, portanto, em diferentes épocas, e tendo por motivação diferentes fatores sociais e econômicos (a mineração no século XVIII, as atividades agro-pastoris tradicionais no século XIX e a abertura da grande via de integração nacional – a BR-153 de hoje – no século XX), a região se organizou no tempo e no espaço (do Leste para o Oeste) tendo por pano de fundo a compartimentação topográfico-geomorfológica do relevo, no que resultou em sub-regiões com diferentes níveis e estágios de organização do espaço, mas, cada qual com sua geografia e contando sua própria história. É o que se pretende mostrar neste artigo.

Palavras-chave: Região. Povoamento. Urbanização. Território. Organização do espaço.

Introdução

No Brasil – aliás, entre as pessoas que habitam o centro sul do país – parece haver uma crença, segundo a qual tudo o que se situa ao norte do território nacional é carregado de estereótipos negativos, como se fosse uma síndrome – mas que, na realidade, não passa de preconceito e de desinformação sobre as pessoas e as coisas que existem e acontecem acima do paralelo 13. Ao se referir ao Nordeste Brasileiro (que a maioria ainda chama jocosamente de “*Pau de Arara*”, “*Cabeça Chata*”, “*Paraíba*” – e outros adjetivos carregados de preconceitos – os que nascem por lá), as imagens que geralmente se fazem dele são negativas e no mais das vezes desprezíveis. Há mesmo quem imagina que também tudo o que se situa ao norte de algum território – sobretudo de uma cidade –, é

pobre, atrasado e dependente das ações governamentais para sobreviver fora da linha de carências de toda natureza. Nada mais falso, pois, esses estereótipos advêm tão somente da forma como, no espaço urbano de algumas grandes metrópoles brasileiras – e até mesma no de pequenas cidades –, a segregação social e urbana empurraram para as periferias norte das cidades a população proletária. *Rio Zona Norte*, filme bastante emblemático do cineasta brasileiro Nelson Pereira dos Santos, retratou essa situação no Rio de Janeiro (1957), ao mostrar tragédias humanas, e também esperanças, vividas por populações marginalizadas, principalmente negras, dos subúrbios cariocas do norte da cidade. Em outras metrópoles, o sentido da miséria (ou da riqueza) urbana não varia no sentido norte-sul, mas sim de leste a oeste, ou vice-versa, como é o caso de Salvador, na Bahia. Em Goiânia, o sentido da segregação é marcadamente norte-noroeste (Vila Fin-social, Vila Mutirão, Jardim Curitiba, entre outras periferias pobres) e sul (sobretudo Aparecida de Goiânia). Brasília é cercada de periferias violentas por todos os lados, mas, no Plano Piloto, a segregação social caminha de leste (Lago Sul) para oeste (zonas de habitação popular ao longo da Av. W-3) e às suas “costas”. O mito, cai, então, por terra, mas há quem realmente pense que é este o destino de muitas cidades e de muitos territórios nacionais, estaduais e regionais, não apenas entre nós, mas também ao redor do mundo. Na verdade, nas cidades, em que algumas direções são mais privilegiadas que outras quanto às políticas de zoneamento urbano induzidas pelas grandes corporações que controlam o espaço urbano, trata-se apenas de mera especulação imobiliária. Nos territórios nacionais, estaduais e regionais são os processos de formação histórica, econômica e social locais e fatores condicionantes impostos pela natureza (clima, solos e meio ambiente em geral) que explicam a existência de regiões mais problemáticas ou, ao contrário, mais equilibradas que outras, tanto ao norte como ao sul do território.

Em Goiás o mito não se aplica ao norte do território estadual como um todo, mas, sobretudo, ao seu Nordeste, ou melhor, ao seu pobre-rico Vão do Paranã. Isto é do conhecimento de todos os goianos, principalmente das autoridades governamentais, que, por mais que tentem, não conseguem tirar a região do quadro de carências sociais que a estigmatizaram ao longo de sua história. Aliás, o Norte Goiano – que dá título a esse trabalho – é constituído, como se verá mais adiante, de várias compartimentações não apenas geomorfológicas e corográficas, mas também sociais e econômicas. Se em seu conjunto ela se situa, grosso modo, entre os paralelos 13 (limite da Amazônia Legal), ao norte, e o paralelo 15, ao sul, e se estende entre a Serra Geral de Goiás (a leste) e o Rio Araguaia (a oeste), internamente, ao se deslocar do sol nascente para o sol poente, as paisagens naturais e humanas conferem à região matizes e cores que parecem também

interferir nos seus Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) e nas suas potencialidades econômicas. Nesse particular, é realmente na banda Leste que os índices sociais são os mais negativos do estado, não obstante a exuberância e o potencial elevado de suas possibilidades econômicas. O Oeste, de ocupação e povoamento mais recente, é para o agronegócio um autêntico Eldorado, pois, é nele que as grandes empresas rurais do campo tocam com modernidade e tecnologia de ponta grandes criações de gado bovino, cujos rebanhos – os maiores do estado – encontram-se espalhados pelos municípios daquela região, sobretudo nos de Crixás, Nova Crixás, Mundo Novo e São Miguel do Araguaia. Fazendo, digamos, a “síntese” entre essas duas regiões, o Centro, ao longo da “Belém-Brasília”, funciona como elo entre elas e tem sua vida social e econômica sustentada pelo agronegócio baseado na plantação de soja e na criação de boi ao mesmo tempo. Fazendo contraponto ao Leste e ao Oeste do território regional, a atividade mineradora em torno de Niquelândia, Minaçu, Alto Horizonte e Crixás – e fora da curva, mas tangenciando a região, Pilar de Goiás –, mostra que essa porção do território goiano tem outras vocações e motivações sociais e econômicas que não apenas a agropecuária.

Finalmente, pode-se também dizer que o Norte Goiano – principalmente em seu quadrante Nordeste – é um autêntico berço das águas que tocam turbinas produzindo energia mais para fora que para dentro do seu território.

São esses alguns dos aspectos e objetivos desse trabalho: mostrar através de mapas e de textos pertinentes a cada um deles um pouco da identidade geográfica, histórica, social e econômica desta porção territorial do Estado de Goiás – o Norte Goiano.

Meio natural: relevo, geomorfologia, drenagem

Do ponto de estritamente georreferencial, todo o Norte Goiano – extensão territorial que se estende de leste a oeste entre os paralelos 13 e 15 graus de latitude sul e constituída pelas microrregiões de São Miguel do Araguaia, Porangatu, Chapada dos Veadeiros e Vão do Paranã – se assenta basicamente sobre quatro unidades geomorfológicas e corográficas distintas identificadas na figura 1:

Os Patamares do São Francisco – Situam-se entre a Serra Geral de Goiás e o rio Paranã. Na realidade, trata-se do rebordo do Chapadão Ocidental do São Francisco, interrompido abruptamente pelas escarpas que delimitam do lado leste uma das unidades geomorfológicas mais características do Estado de Goiás – o “Vão do Paranã”. Devido a essa feição geomorfológica, eles,

como de resto todos os relevos escarpados, têm uma forte predisposição à erosão.

A Depressão do Tocantins – Regionalmente, essa depressão corresponde ao vale do Alto Tocantins. Segundo o geólogo Fernando de Almeida, ela serve de grau intermediário entre os elevados planaltos – dominados pela superfície de Pratinha – e a Peneplanície do Araguaia. Trata-se de um planalto de estrutura complexa, há muito tempo dissecado, fartamente irrigado e densamente recortado pela rede de drenagem, que o desfez em relevo francamente montanhoso. Os vales dos principais rios (Maranhão e Paranã) são amplos e de relevo colinoso. Sua drenagem é encaixada, porém, sem planícies aluviais importantes.

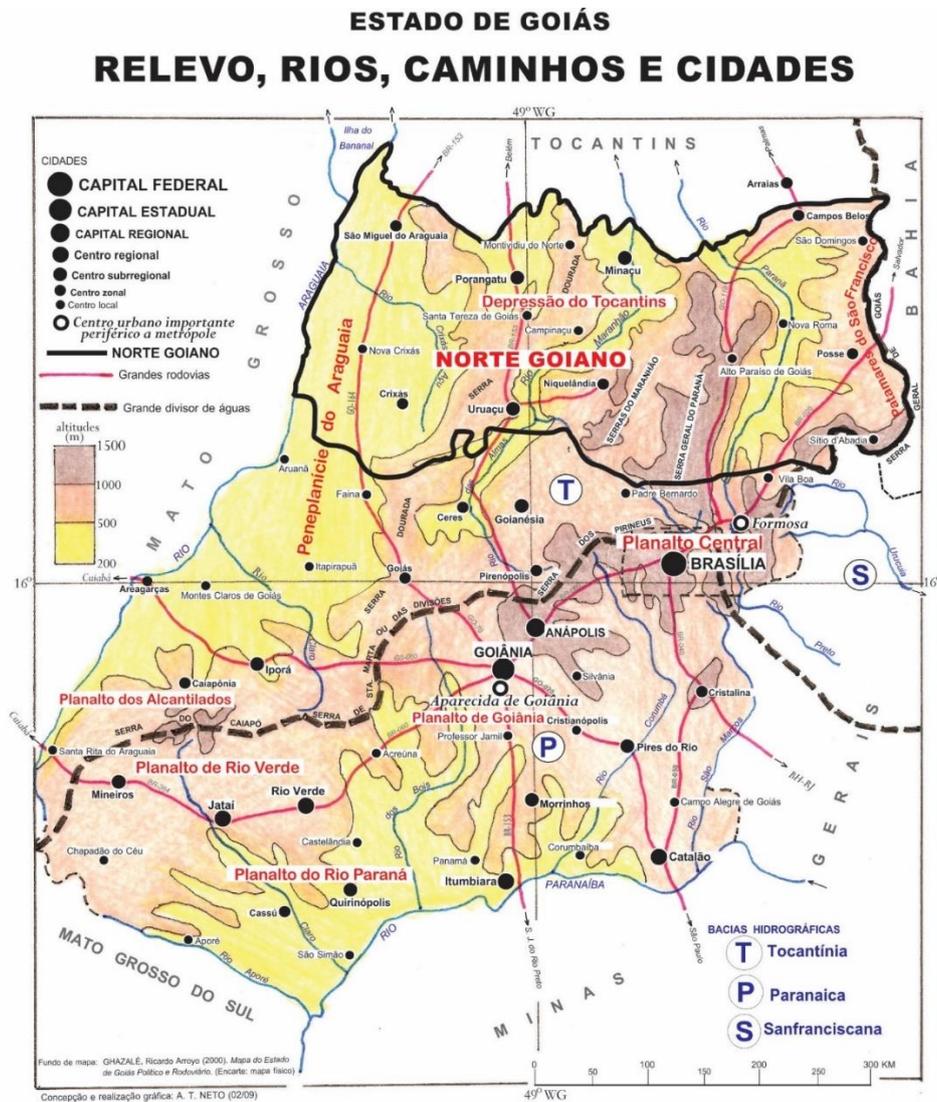


Figura 01 – Estado de Goiás: relevo, rios, caminhos e cidades

O Planalto Central Goiano – Constitui, juntamente com a Serra Geral de Goiás, os limites do Vão do Paranã. Localmente, suas escarpas abruptas levam o nome de Serra Geral do Paranã e suas superfícies aplainadas, o de Chapada dos Veadeiros. No Norte Goiano, como se fosse um grande istmo que se estende de sul a norte do território, esse imenso planalto é de modo geral caracterizado por também imensos chapadões, resultado de longos processos erosivos que atingiram seu término com a peneplanção (ou pediplanação, seg, Antônio Teixeira Guerra, em seu *Dicionário Geológico e Geomorfológico*) das estruturas antigas, cujas altitudes oscilam entre 1.000 e 1.500 metros. Ele é, segundo definição do geógrafo Horieste Gomes em sua obra pioneira – *Introdução à Geografia de Goiás - A Terra*, o “telhado” do relevo goiano e tem um papel de fundamental importância na organização e distribuição da rede de drenagem brasileira: é o berço das águas de três das nossas mais importantes bacias hidrográficas: a **Tocantínia** (que escoas suas águas em direção à Amazônia); a **Paranaica** (principal formadora da Bacia Platina) e a **Sanfranciscana** (única grande bacia hidrográfica situada totalmente no território nacional). No plano político e geopolítico, devido a essas peculiaridades e, sobretudo, à sua localização no coração geográfico do país, o Planalto Central Goiano é pleno de significados geográficos e não geográficos.

A Depressão do Araguaia – Fernando de Almeida a denominou de Peneplanície do Araguaia. Na verdade, segundo o IBGE (2006), ela é um prolongamento de áreas de peneplanção cenozóica do vale amazônico, que se estendeu até à bacia do rio Araguaia, constituindo regiões de relevo muito suave (em média 450 metros de altitude) em que se encaixa, por retomada de erosão moderna, a drenagem das bacias inferiores dos rios Vermelho, Caiapó, Claro (e, mais ao norte, as bacias dos rios do Peixe e Crixás-Açu). Mostra-se rejuvenescida pelo ciclo erosivo atual. Portanto, sua drenagem, bem adaptada à estrutura, é jovem, com coletores encaixados e sem planícies aluviais importantes, salvo as que existem às margens do Araguaia.

No que concerne exclusivamente à microrregião de Porangatu, do ponto de vista geomorfológico ela é uma autêntica mesopotâmia que faz a ligação mais importante do centro-sul de Goiás com o Estado do Tocantins. Se assenta essencialmente em terras de média altitude para os padrões do relevo regional (o interflúvio Araguaia-Tocantins

constituído pelos contrafortes da Serra Dourada) e terras mais baixas (a depressão do Alto Tocantins, que regionalmente é chamado de rio Maranhão).

As três sub-regiões

Numa leitura histórica das diferentes espacialidades do setentrião goiano, um fato pouco observável, mas que é de grande importância para se entender a organização do território na atualidade, é a maneira como, de leste para oeste, o povoamento e a urbanização do espaço se processaram de forma escalonada tendo como motivações eventos históricos, políticos e socioeconômicos que se superpuseram no espaço ao longo dos anos. Ao se passar de uma banda para outra, se constatará que, geomorfologicamente, elas se diferenciam quanto ao tipo de relevo predominante em cada um desses três sub-espços: se o Leste é, em geral, caracterizado por planaltos elevados intercalados por uma forte depressão – o Vão do Paranã –, o Oeste, ao contrário é marcadamente uma imensa penplanície; por seu lado, o Centro é a depressão do principal rio que comanda a hidrografia regional – o Alto Tocantins. É o que revela o mapa a que se referiu logo acima, pois, no conjunto, as Serras do Maranhão marcam o limite entre o Leste e o Centro e a Serra Dourada e suas ramificações separam o Centro da banda Oeste. Tudo muito simples e facilmente percebível pelo leitor.

A banda leste

Constituída pelas microrregiões Vão do Paranã e Chapada dos Veadeiros, sua ocupação territorial é antiga e abriga cidades coloniais que nasceram aos pés das minas no século XVIII. É o que historicamente sempre se denominou de NORDESTE GOIANO. Sob todos os aspectos, é a mais estereotipada negativamente de todas as regiões do Estado de Goiás. Porém, contrariamente ao que se é levado a imaginar, é nela que, contraditoriamente, se realizou uma das primeiras experiências pioneiras de agricultura irrigada (município de Flores de Goiás) e de alta tecnologia no Estado. É também nela – cujas cidades exibem baixos Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) – que se localizam as placas de solos naturalmente mais férteis de Goiás. Na atualidade, estudos, como o da geógrafa Celene Cunha Monteiro A. Barreira (*Vão do Paranã - A Estruturação de uma Região*), mostram que o moderno (a agricultura e a pecuária de ponta, que desmontaram e substituíram nos relevos de chapada a roça e a criação de gado tradicional) e o arcaico (estruturas sociais e econômicas, como as fazendas tradicionais de natureza

familiar que produzem para o consumo próprio e pouco acumulam) ainda coabitam no mesmo espaço.

O corredor central

Situado entre o rio Maranhão e a Serra Dourada e constituindo a maior parte do território da microrregião de Porangatu (exceção do município de Niquelândia, situado à margem direita do grande rio), ele é atravessado pela rodovia, em todo tempo e lugar, o agente que mais transformações sociais e econômicas provoca, porque, trazendo consigo pessoas e costumes sociais novos, desestrutura as formas arcaicas e atávicas de organização do espaço aí antes existentes. De um lado e de outro desse imenso corredor, o espaço geográfico não resistiu ao impacto da grande rodovia e as frentes pioneiras se instalaram não sem muitos conflitos sociais no campo.

Desde o século XVIII que a vocação natural dessa região era a criação de gado. As autoridades coloniais e provinciais a chamaram de “Sertão do Amaro Leite” (devido à presença do arraial colonial que aí se levantou, em torno do qual vicejavam as imensas pastagens naturais). A passagem da “Belém-Brasília”, que atraiu para a região levas importantes de camponeses que não conseguiram terras na Colônia Agrícola Nacional de Ceres (CANG), foi o mais importante fator de povoamento e urbanização da região a partir de meados do século XX, inserindo-a realmente na economia de mercado. Interligando, então, à economia de mercado uma das regiões que por muito tempo permaneceu isolada entre o norte e o sul do antigo território goiano, esse imenso corredor rodoviário – que, na realidade, se estende desde a fronteira com o Uruguai (ao sul) à cidade de Belém (ao norte) –, é sem dúvida uma das mais importantes vias de articulação espacial de todo o território brasileiro. É por ela, por exemplo, que se escoam boa parte dos produtos industrializados na Zona Franca de Manaus em direção ao sul do Brasil. Não muito distante de suas margens localizam-se quatro dos mais importantes complexos minerais do Estado de Goiás: o de Niquelândia (antigo arraial do ouro surgido século XVIII sob o nome de São José do Tocantins), que explora o níquel; o de Minaçu, que explora o amianto, apesar de todo tipo de condenação do produto pelos males que causa ao organismo humano; o de Crixás (também antigo arraial do ouro), onde se explora em escala industrial o ouro; e o de Alto Horizonte, em que o cobre faz daquele município um dos maiores – se não o maior – exportadores de Goiás. É à sua entrada (sul) e à sua saída (norte) que se localizam os dois mais importantes centros urbanos regionais, cada qual com suas

vocações e funções econômicas as mais promissoras possíveis: Uruaçu (que, além de futura Plataforma Logística Multimodal da ferrovia Norte-Sul, se abre naturalmente à preservação do patrimônio histórico e cultural, bem como à educação ambiental e ao turismo, com a construção e implantação do “Memorial Serra da Mesa”, predestinado a ser um importante complexo turístico-cultural de Goiás) e Porangatu (até recentemente uma autêntica cidade “boca de sertão” e atualmente um autêntico polo de desenvolvimento regional, dada à extensão de sua influência e ao papel que representa na ocupação e organização do espaço à sua volta). Foi inicialmente a partir de Porangatu que, no Norte Goiano, nos anos 1940, o espaço regional começou a ser ocupado e organizado em molde de frente pioneira.

A banda oeste

Se estendendo sobre toda a peneplanície do Araguaia, a região – constituída da microrregião de São Miguel do Araguaia e que, com as microrregiões de Rio Vermelho e Aragarças, forma o que se pode chamar de Vale do Araguaia Goiano – é objeto de muitos estudos e análises socio-econômicas, como entre outros, a tese de mestrado da geógrafa Celene Cunha Monteiro A. Barreira – *A Região da Estrada do Boi: usos e abusos da natureza* – que mostram como, de região pioneira dos anos 1940, ela se transformou no espaço de atividade pecuária mais moderna e mais dinâmica do Estado de Goiás.

É uma das menos povoadas regiões goianas, porque, por razões óbvias, a pecuária é uma das atividades rurais que menos atraem e empregam mão-de-obra, principalmente se ela é tocada com muita tecnologia. Excluindo-se a cidade de Goiás, que por mais de duzentos anos comandou todas as dinâmicas territoriais de uma região vazia de quase tudo, as outras cidades, como mostram os mapas (3) e (5), são recentes e têm seu nascimento e crescimentos relacionados com a abertura da frente pioneira (Mozarlândia e São Miguel do Araguaia à frente) e com o fator que aí introduziu mobilidade espacial e interligações essenciais: a GO-164, ou *Estrada do Boi*, “mãe” da cidade de Nova Crixás (antigo povoado de Governador Leonino, assim batizado em homenagem ao ex-governador de Goiás, Leonino Caiado).

Povoamento e urbanização regional

Entre os diversos fatores de povoamento e urbanização do território não apenas goiano, mas também tocantinense e regional, três deles respondem pelo nascimento e

vida da grande maioria das cidades: a mineração, a agropecuária e os caminhos modernos (ferrovia e rodovias). Não há praticamente nenhuma cidade desse imenso território que, uma vez cessada a motivação inicial que lhe dera origem, não tenha seguido o caminho da roça como meio de sobrevivência e como modelo de organização social e econômica. Nesse processo, os caminhos funcionaram como autênticas pontas de lança, abrindo o espaço à saga colonizadora.

A mineração

Em Goiás, no início da colonização, principalmente no Vale do Alto Tocantins (Rio Maranhão), onde se localizava a maior parte das minas, o ouro e sua extração primitiva responderam pelo processo inicial de ocupação do território, pois, como já sublinhado por este autor em outros trabalhos, ele foi no começo o principal fator de geração de riqueza e de povoamento e urbanização do território goiano em geral, e do Norte Goiano, em particular, principalmente em sua porção nordeste (Chapada dos Veadeiros e Vão do Paranã). As cidades que nasceram à beira das minas obedeciam à lógica do empreendimento: tinham que ser erguidas ali, de olho nas bateias. Muitas delas, como se sabe, duraram pouco tempo e, na falta do precioso metal, entraram em processo duradouro de estagnação e pobreza e se tornaram, parafraseando Milton Santos, “cidades cadavéricas”. O chamado “ciclo do ouro” foi, pois – não apenas em Goiás e Tocantins, mas também em Minas Gerais e, sobretudo, no Mato Grosso – caracterizado por fluxos populacionais desordenados e anárquicos, muita desobediência civil e pouca racionalidade na implantação dos primeiros núcleos urbanos. Cidades efêmeras que se transformaram em cidades quase fantasmas após o esgotamento das minas. Patrimônio histórico e cultural hoje mal preservado. De numerosos arraiais que, seguindo o rastro do ouro, surgiram do dia para a noite, apenas alguns permaneceram de pé e chegaram ao tempo presente, como se pode constatar na figura 2. Se assentam sobre o que os geólogos chamam de *green stone belt* (*cinturão de rochas verdes*), geralmente ricas em ouro. Há necessidade de dizer que, como um rastilho de pólvora, o ouro espalhou pelo território uma multidão de indivíduos obcecada pela riqueza fácil e que, passada a ilusão passageira, restou prisioneira do espaço, ilhada no coração do Brasil. As cidades-garimpo dos tempos modernos contam as mesmas histórias de tragédias e decepções humanas dos arraiais do ouro do século XVIII.

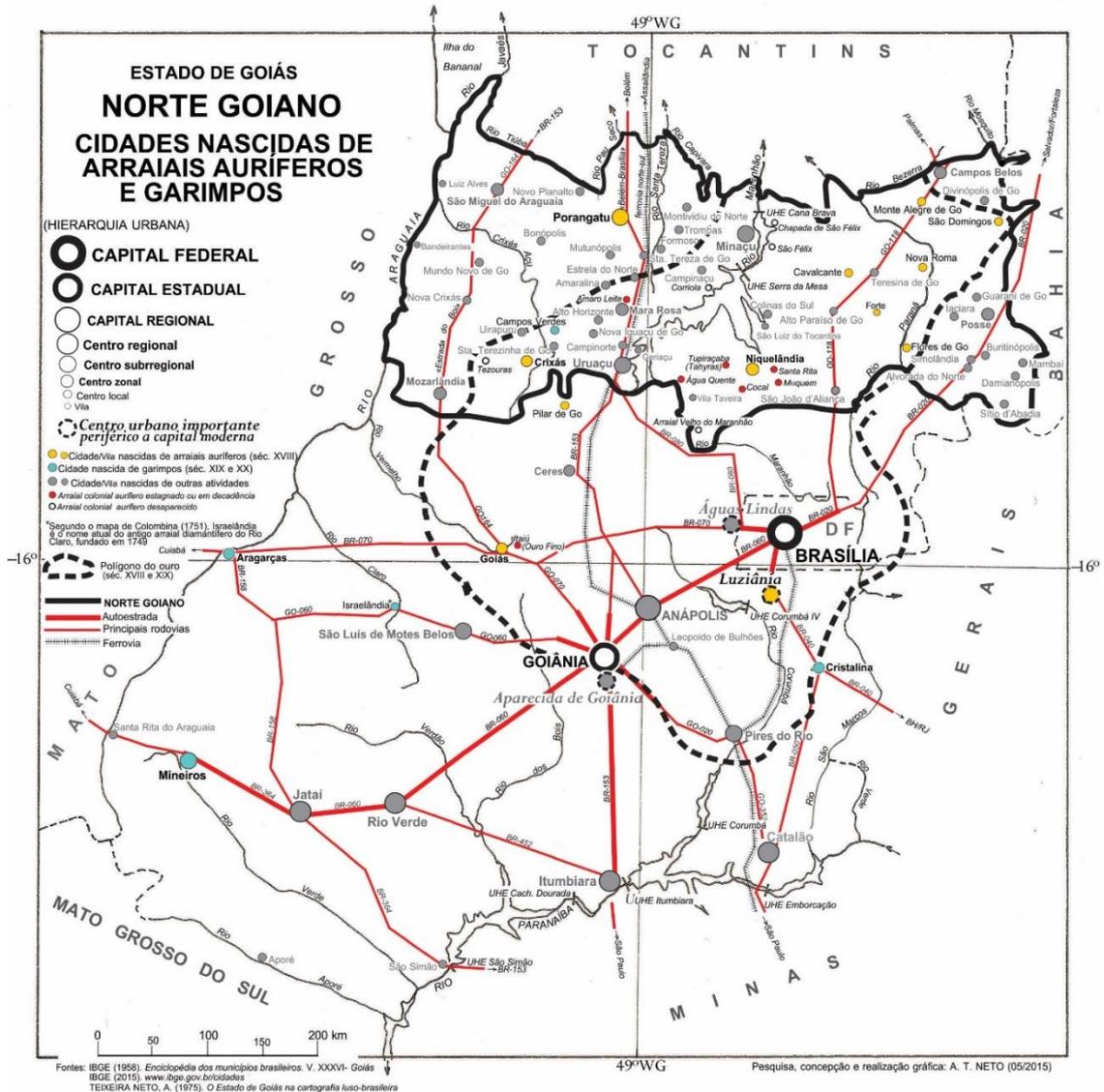


Figura 02 – Norte goiano: cidades nascidas de arraias auríferos e garimpos

As atividades agropastorís

No tocante à expansão urbana, não foi propriamente a atividade pecuária que de fato possibilitou o aparecimento de cidades, mas sim a agricultura. Por sua própria natureza, a pecuária é “móvel” demais para que os homens que a praticavam de maneira tradicional se “enraizassem” e criassem vínculos mais duradouros com a terra. Por necessitar de grandes áreas para criar e de poucas pessoas para cuidar do gado, a pecuária mais dispersa que concentra os indivíduos em um determinado espaço. Por outro lado, a agricultura, por ser uma atividade mais gregária e de maior demanda de mão-de-obra para plantar e colher, é natural que em volta de uma zona agrícola o aparecimento de núcleos de povoamento ocorra com mais naturalidade.

Na vida das pessoas do campo, o patrimônio (povoado), por menor que seja, é para o agricultor isolado o que o oásis é para o beduíno: local em que além de se romper com a solidão do isolamento, é também refúgio e complementaridade das necessidades mais elementares do ser humano, como, por exemplo, o convívio social. O quadro urbano goiano ao final da República Velha (1930) é revelador desse fato: as regiões em que a pecuária tradicional era mais expressiva, como o Sudoeste Goiano, o Planalto Central e o vale do Araguaia, bem como aquelas em que o meio natural impõe dificuldades aos assentamentos humanos (Chapada dos Veadeiros e o vale do Rio Maranhão e seu relevo extremamente dobrado e movimentado) são aquelas em que o quadro urbano é mais disperso e as cidades menos numerosas. Ao contrário, no Mato Grosso Goiano (mormente o Vale do São Patrício), em que a pecuária era mais modesta com relação ao sul e ao sudeste goianos (até então, as regiões mais dinâmicas do estado), o número de aglomerações urbanas (cidades, vilas e povoados) era, e ainda é até hoje, mais expressivo que em todo o resto do estado.

Como no início da colonização, no dizer do médico e historiador Americano do Brasil, “o ouro era a medida de todas as coisas”, é natural que a atividade agrícola fora, por muito tempo, tida como uma atividade marginal, mesmo que de maneira incipiente ela se destinasse prioritariamente ao abastecimento das minas. Ao abordar esse problema que atingiu, sobretudo, as regiões mineradoras do século XVIII, Celso Furtado (1971, p. 85-86) constatou o que todo mundo já sabia: a regressão da economia mineira paralisou por muito tempo, principalmente em nosso território, os ânimos de uma população que também durante muito tempo não soube criar formas permanentes de atividades econômicas:

Não havendo criado nas regiões mineiras formas permanentes de atividades econômicas – à exceção de alguma agricultura de subsistência – era natural que, com o declínio da produção do ouro, viesse uma rápida e geral decadência [...] Essa população espalhada num grande espaço encontrará espaço para expandir-se dentro de um regime de subsistência [...]

E foi isto que aconteceu e é isto que explica com simplicidade as origens rurais da sociedade goiana e, depois do ouro, sua ligação natural com a terra, o boi e a roça ao longo de um processo caracterizado, sobretudo, pela retomada dos fluxos de pessoas em direção a Goiás – espontâneos no início, dirigidos, depois – e pela expansão das fronteiras agrícola e econômica através de frentes pioneiras. O território estadual é, portanto, composto de regiões com histórias diferentes: o *Sudoeste* e o *Sul* com seus espaços amplos e

marcados pela colonização espontânea a partir do início do século XIX – Rio Verde, Jataí e Morrinhos, por exemplo, nasceram desse processo; o “*Mato Grosso*” de Goiás, com suas terras de boa fertilidade e frente pioneira comandada por geopolíticas de envergadura nacional – a “Marcha para o Oeste” dos anos revolucionários de 30 – Goiânia foi construída para comandar esses movimentos; o *Vale do Araguaia*, com seus grandes espaços vazios marcados atualmente pela pecuária moderna voltada essencialmente para o mercado internacional de carnes; o “*Norte Goiano*”, plantando roça e criando bois ao mesmo tempo (principalmente no Vale do Maranhão, em volta de Uruaçu, Mara Rosa e Porangatu) e também palco de conflitos sociais no campo – a revolta camponesa de Trombas e Formoso dos anos 1950, opondo posseiros e grileiros; o “*Nordeste Goiano*”, em que, como sublinhado há pouco, ainda coabitam estruturas e relações sociais arcaicas, bem como o novo e moderno – uma região em busca de sua identidade e marcada por estereótipos negativos de toda espécie. Nos ermos e gerais do território, tanto estadual, como regional, uma grande efervescência, com “corrutelas”, “patrimônios”, “comércios” e “ruas”, isto é, embriões de cidades nascendo de um dia para outro.

Excluindo-se as cidades mineiras, mais numerosas em volta de Niquelândia e de Cavalcante que no centro e no leste da região, o Norte Goiano é na atualidade uma autêntica zona de expansão da moderna agropecuária que, até recentemente, era praticada de modo tradicional em fazendas também tradicionais que produziam praticamente de tudo que era consumido pelos seus moradores. Indiretamente, o nascimento da grande maioria das cidades na região teve como motivação inicial a agropecuária praticada sobre imensas áreas de pastagens e roças plantadas sobre queimadas. Conforme figura 3.

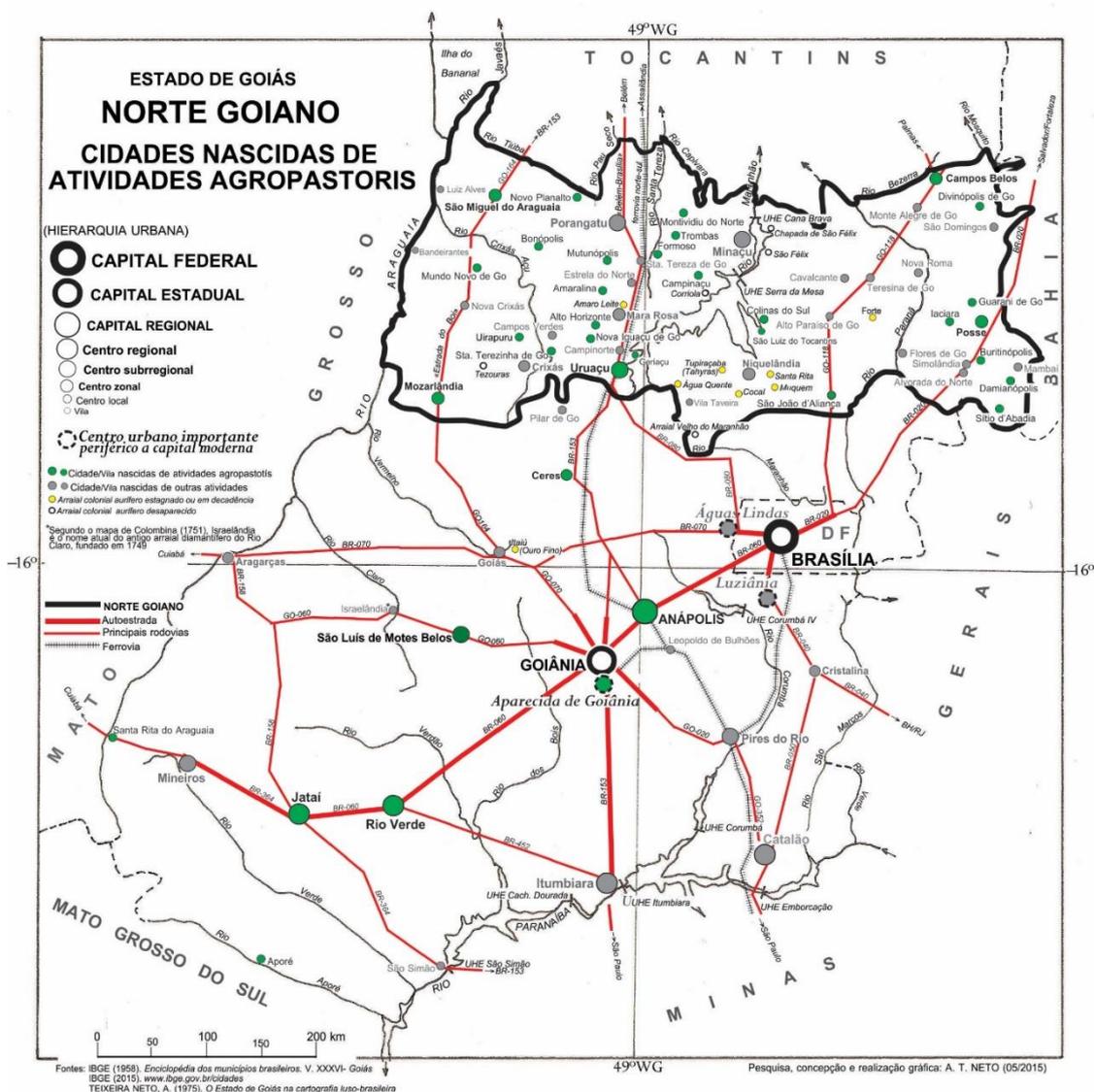


Figura 3 – Norte Goiano: cidades nascidas de atividades agropastoris

Os caminhos antigos e modernos

Tanto ontem como hoje, eles obedecem a um só imperativo: abrir o espaço à saga colonizadora e urbanizadora. Desestruturaram no passado as formas de organização espacial e social indígenas antes existentes e aí introduziram o que o espaço econômico mais necessita para se organizar: homens, mobilidade, movimento, fluxos, intercâmbios. Caminhos modernos que se superpõem aos antigos: toda uma vida de relações e uma lógica e uma sabedoria que existem há muito tempo – a extensão sobre o território de uma rede inteligente de comando dos fluxos e das dinâmicas territoriais. Em se tratando de mobilidade espacial é óbvio que se dê ênfase especial ao papel representado pelas estradas: elas são realmente o principal elemento das articulações espaciais que dão vida e

movimento ao território. Em praticamente todos os meus trabalhos concernentes à formação territorial de Goiás e Tocantins insisto nesta tese, pois, no processo de formação histórica, social e econômica dos dois estados, ao lado do ouro e da agropecuária (o boi e a roça), os caminhos foram um dos fatores que mais contribuíram para o povoamento e a urbanização do território, abrindo-os às populações chegantes.

Durante a fase que se situa entre o fim do ciclo do ouro (anos 1770) e a redescoberta da agricultura como forma permanente de atividade (primeiras décadas do século XIX), os arraiais goianos – grandes e pequenos – entraram num longo período de dormência e vagareza, porque os caminhos que os interligavam foram entregues ao mais completo abandono. Informações de memorialistas mostraram que, sem exceção, todos os arraiais diminuíram de população e muitos deles definharam de tal modo, que mal chegaram de pé até o tempo presente. O mapa (2) mostra alguns arraiais que nasceram e praticamente morreram no nascedouro. Uns poucos (Ferreiro e Ouro Fino, que agora se chama Itaiú, em volta da antiga Villa Boa, e Amaro Leite, Cocal, Água Quente, Santa Rita, Muqém e Forte, no Norte Goiano) ainda estão de pé, mas pedem socorro para não ruírem de vez. Na verdade, aos arraiais coloniais goianos, sem exceção, para suportar o que foram para eles esses longos anos de solidão (período compreendido entre a decadência da mineração e a retomada dos fluxos migratórios em direção a Goiás), praticamente só lhes restaram como alternativa viver como parasitas dos campos à sua volta. Finalmente, durante os cem anos seguintes, que englobam o Império (1822-1889) e a República Velha (1889-1930), a agricultura, mais de subsistência que para produzir excedentes, e a pecuária, que respondia praticamente sozinha pelo comércio a grande distância e por cerca de 3/4 das riquezas produzidas no campo, colocaram, mesmo que lentamente através dos velhos caminhos, a antiga Capitania no circuito nacional de mercadorias.

Até o advento da mecanização moderna, ou seja, até o advento da ferrovia e do caminhão, todo o movimento se fazia através desses caminhos primitivos e tudo era aberto por braços escravos. Só mais tarde, com a utilização regular dos primeiros veículos utilitários – caminhões e, sobretudo, tratores agrícolas – é que as máquinas passam a constituir meios indispensáveis para aumentar a riqueza e a produção.

Quaisquer que tenham sido os motivos dessas mudanças de paradigmas – se impulsionadas pela ideologia do progresso econômico ou se simplesmente porque é impossível fechar eternamente as portas para as novas tecnologias –, desde o começo os caminhos, proverbialmente precários, nunca deixaram de ser o empecilho que mais travou a mobilidade que os automóveis introduziram no espaço. Porém, até então, foi sobre

essa ossatura de caminhos e pistas coloniais que, mais tarde, se implantou a maior parte da malha rodoviária mestra – a circulação superior – que hoje se estende sobre o território goiano. A BR-040, em sua maior parte, é o caminho do Rio de Janeiro; a BR-050 não deixa de ser a diretriz principal do primeiro caminho por terra ligando Goiás a São Paulo; a BR-070 sobrepôs-se à maior parte do trajeto do caminho que ligava Meia Ponte (Pirenópolis) a Cuiabá, passando por Villa Boa; a BR-010 (GO-118) repete grosso modo o trajeto que ligava Mestre d’Armas (atual Planaltina, cidade satélite de Brasília) às minas de Cavalcante, no Norte Goiano, e Arraias e Natividade, no Sudeste do Tocantins. Na metade sul de Goiás, a BR-153 é em boa parte o velho caminho das tropas e boiadas que ligava a província às feiras de Minas Gerais e São Paulo a partir da metade do século XIX. As figuras mapas 4 e 5 mostram o que representaram no passado, e o que representam no presente, esses caminhos antigos e modernos.

De todos os caminhos que cruzam Goiás, um é bastante emblemático: a BR-153, que, em território goiano, a partir da cidade de Anápolis, é desde o início dos anos 1960 chamada de *Belém-Brasília* por todos nós. No Tocantins, essa rodovia – verdadeira espinha dorsal do país – foi, e ainda é, a causa da exuberância com que se multiplicaram os lugares povoados ao seu longo. Na verdade, a *Belém-Brasília* é uma força de expressão para reforçar o caráter pioneiro da rodovia em Goiás e, principalmente, no Tocantins quando da construção de Brasília e quando da expansão das fronteiras agrícola e demográfica em direção aos vazios demográficos do vale do Araguaia-Tocantins e da Amazônia Oriental, entre os rios Xingu e Araguaia. Há quem, até hoje, pensa que a BR-153 é uma rodovia genuinamente goiana e tocantinense. Ela é, na verdade, uma autêntica *Transbrasiliana*, pois, como poucos imaginam, ela tem início no extremo sul do Brasil, na fronteira com o Uruguai, na cidade gaúcha de Aceguá. Antes de chegar ao seu término, na intercessão com a BR-230 (*Transamazônica*), a 40 quilômetros a leste de Marabá, próximo ao povoado paraense de São Domingos do Araguaia – e não em Belém, como se imagina até hoje –, a BR-153 percorre um trajeto de quase 5.000 quilômetros e, nesse percurso, se confunde com outras rodovias e muda de nome e de número várias vezes. No encarte do mapa (4), o leitor tem uma ideia de sua importância no contexto nacional e, sobretudo, goiano-tocantinenses.

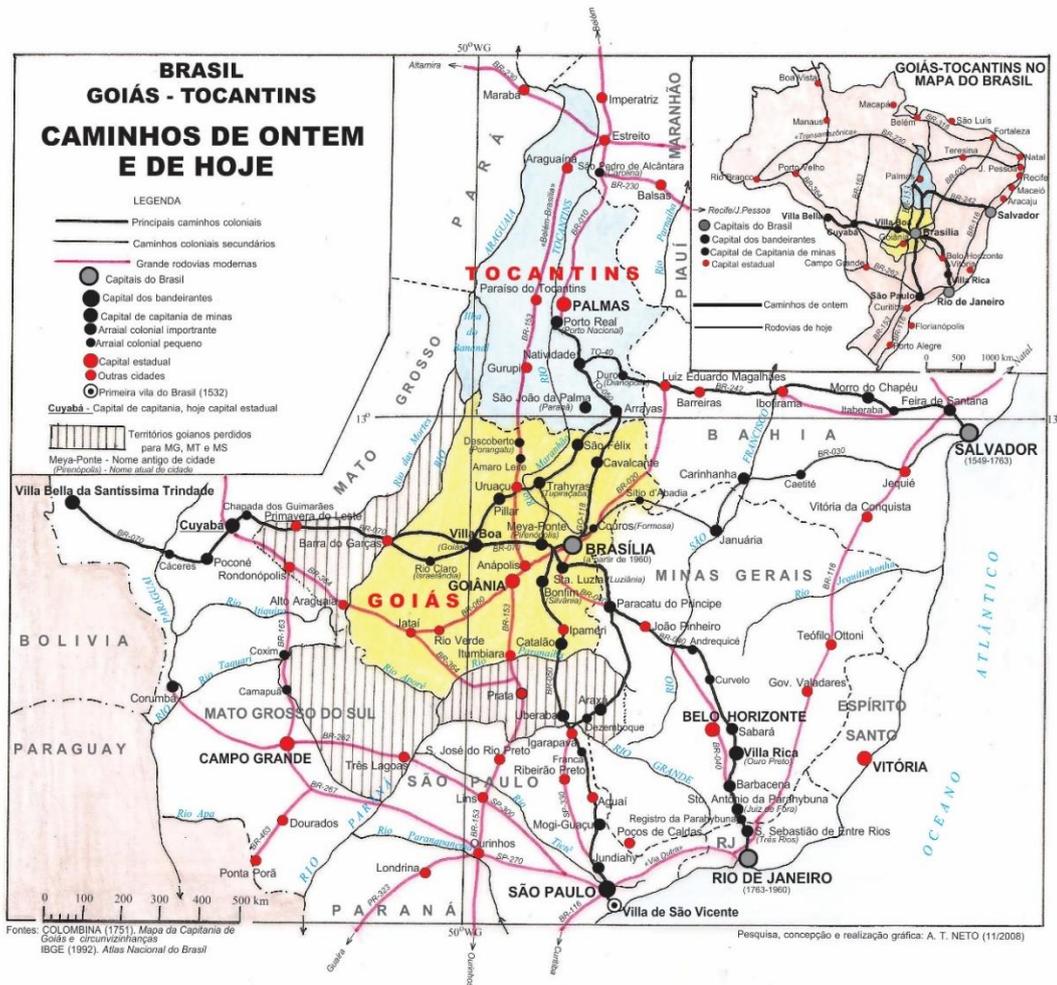


Figura 04 – Goiás-Tocantins: caminhos de ontem e de hoje

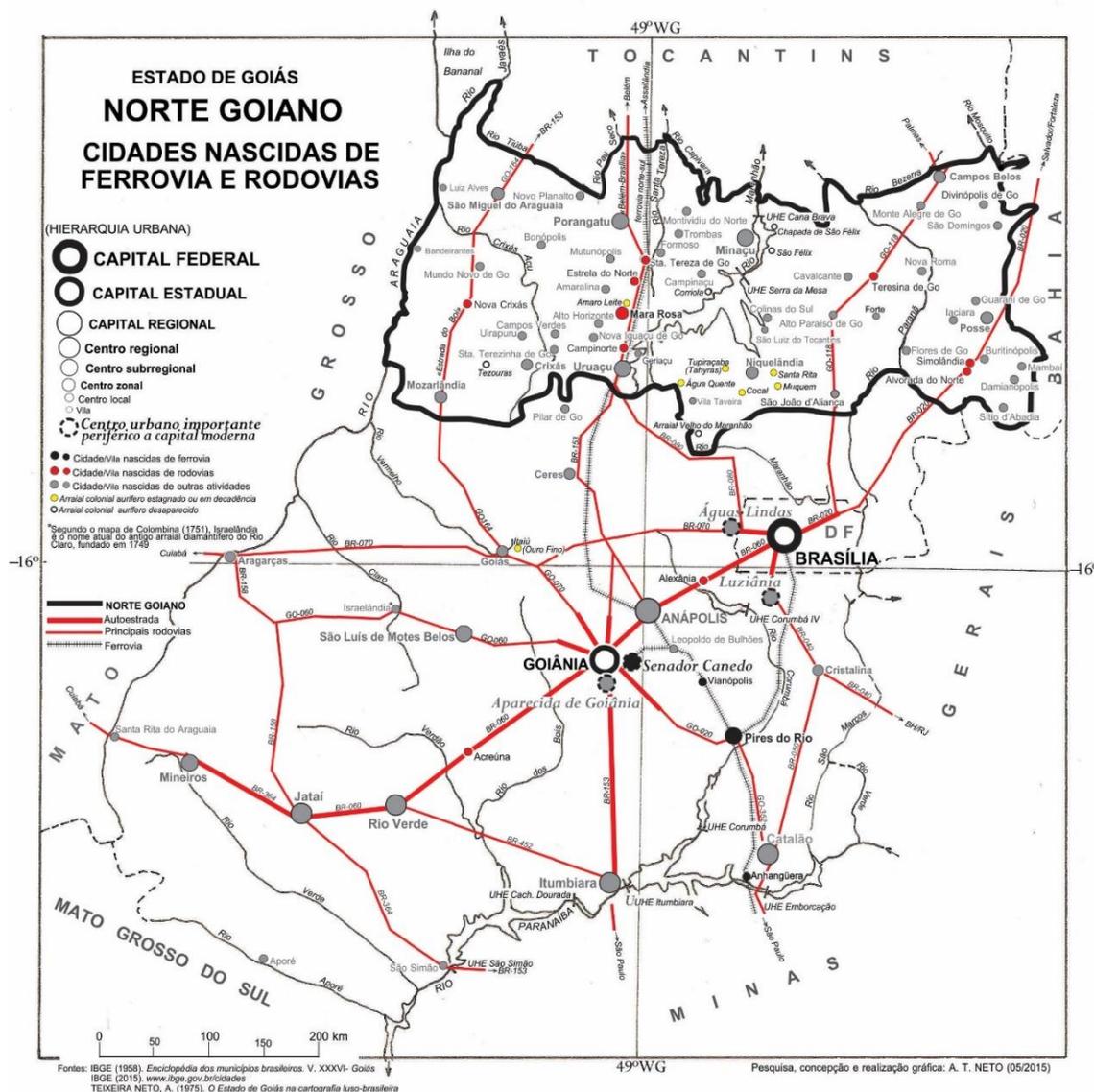


Figura 5 - Estado de Goiás: cidades nascidas de ferrovias e rodovias

Outros fatores de povoamento e urbanização

Diversidade de fatores que contribuem para a diversidade das dinâmicas territoriais e das “funções” urbanas: cidades que nasceram de aldeamentos indígenas, de “presídios” militares, de “registros” aduaneiros, de pouso de tropas, da fé religiosa, de águas termais. São tantas as motivações e as tipologias urbanas – cidades turísticas, cidades centros de peregrinação, cidades-dormitórios e muitos outros tipos de cidades. Ao se observar mais atentamente a figura 6, o leitor concluirá que, exceto a cidade de Minaçu, que surgiu ao lado das jazidas de amianto em meados dos anos 1960 – e de Mambai, antigo pouso de tropas –, nenhuma outra nasceu tendo por motivação outros fatores que

não o ouro no século XVIII, a agropecuária (nos séculos XIX e XX) e os caminhos modernos (no século XX). Poder-se-ia dizer que o arraial colonial de Muquém surgiu em decorrência da fé religiosa, mas, sua origem está ligada diretamente à busca do ouro no século XVIII, ou melhor, ao surgimento de um Quilombo formado por escravos fugitivos das minas, conforme relatos da tradição oral. Na atualidade, Muquém é palco de uma das maiores romarias do Brasil, em que, a cada ano, no dia 15 de agosto, se comemora o dia da padroeira de Goiás – Nossa Senhora d'Abadia.

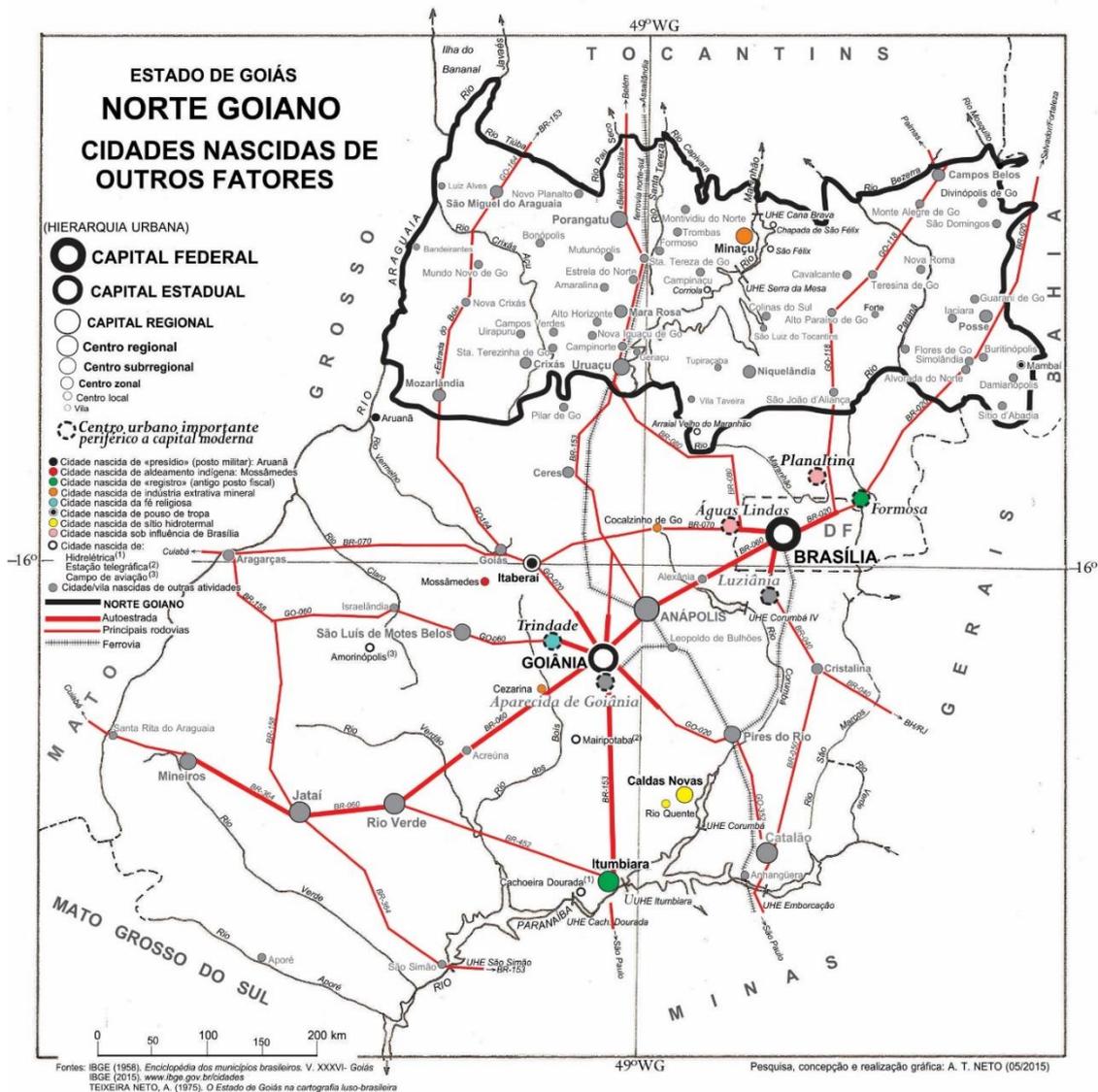


Figura 06 – Norte goiano: cidades nascidas de outros fatores

Sínteses dos fatores de povoamento e urbanização

Ao confrontar os mapas das cidades nascidas de arraiais do ouro (2), de atividades agropastoris (3) e da ferrovia e caminhos modernos (5), percebe-se que em Goiás, duas grandes zonas de povoamento e urbanização – a do polígono da mineração e a do predomínio das atividades agropastoris – abrigam a maioria de suas 246 cidades, principalmente as que nasceram em decorrência de atividades agropastoris. Se ao longo do grande corredor formado pela “Belém-Brasília”, por um lado, apenas sete cidades surgiram – quatro delas situadas no Norte Goiano –, por outro, a grande rodovia injetou sangue novo em outras que se encontravam adormecidas, principalmente em três centros urbanos regionalmente importantes: Jaraguá (polo de confecções à entrada do Vale do São Patrício), Uruaçu (futura plataforma logística da ferrovia Norte-Sul), à entrada da região, e Porangatu, que comanda a maior parte das dinâmicas territoriais à saída do Norte Goiano. Em suma, esse, digamos, mapa-síntese apresentado na figura 7 (em que, para se ter uma melhor ideia do que representou, e ainda representa, a Belém-Brasília no processo de povoamento e urbanização do território, é mostrado o antigo Goiás) apenas revela o que historicamente é do conhecimento de boa parte dos goianos: regiões díspares, com dinâmicas territoriais diferentes:

a do ***polígono da mineração*** (século XVIII), com suas cidades coloniais distribuídas sobre um espaço “deprimido” econômica e demograficamente, mas em vias de reconversão econômica para “espaço de novas oportunidades”, principalmente no Nordeste Goiano; nele as cidades se distribuem sobre terrenos antigos, ao longo do que os geólogos chamam de *greenstone belt*, e o velho e o novo ainda coabitam o mesmo espaço;

a do ***predomínio da atividade agropastoril no sul-sudoeste*** (século XIX), imensa; povoamento e urbanização rarefeitos; marcada inicialmente pela pecuária tradicional extensiva – praticada sobre verdadeiros latifúndios que se estendiam sobre chapadas sedimentares cobertas pelo cerrado típico – e pela roça de subsistência plantada em terras de mata nos fundos dos vales basálticos; atualmente, com a inversão de papéis, a mata e os vales têm vocação pecuária e a chapada e o cerrado têm vocação agrícola; ela é a nova fronteira do agronegócio em Goiás, em que o novo e o moderno (agroindústria de alta

tecnologia) substituíram, sem grandes traumas sociais e psíquicos, o arcaico (a agropecuária tradicional);

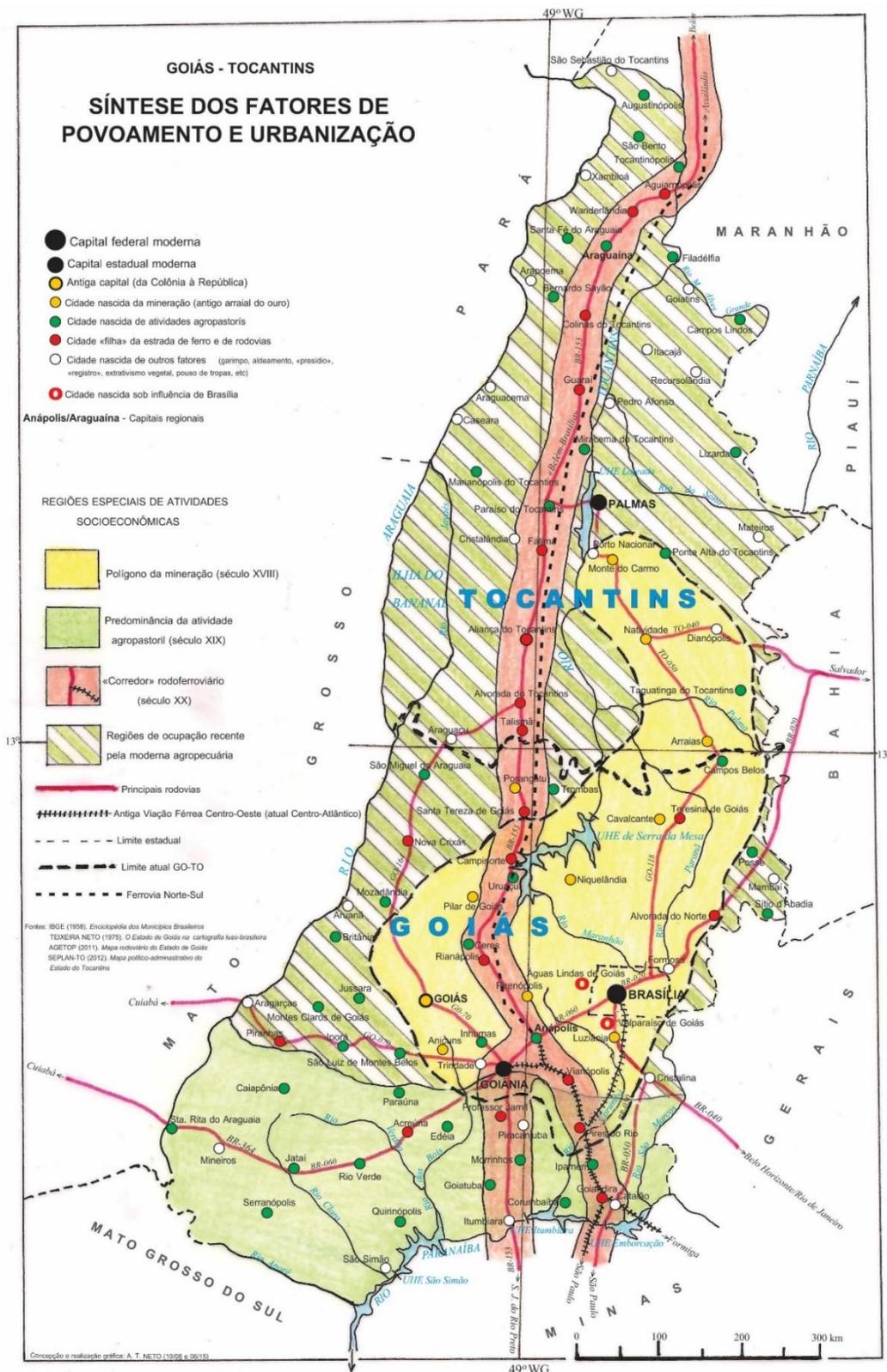


Figura 07 – Goiás-Tocantins: síntese dos fatores de povoamento e urbanização

a do “*corredor*” *rodoferroviário* (século XX), com seus dois grandes eixos de penetração e pontos de apoio ao povoamento e urbanização, que são, respectivamente, a ferrovia e a rodovia “Belém-Brasília”. Ao longo desse corredor ocorreram as mais espetaculares e mais rápidas transformações espaciais e mudanças de mentalidade que Goiás e Tocantins jamais conheceram: se em Goiás, sobretudo no Sudeste Goiano, a ferrovia desestruturou e diluiu o poder quase discricionário de oligarquias rurais poderosas, no Norte Goiano a rodovia introduziu mobilidade e dinâmicas territoriais em uma região até então quase desprovida de articulação espacial.

Organização da rede urbana

Arraiais, Vilas e cidades dos séculos XVIII, XIX E XX

Dissimetrias espaciais antigas e atuais percebidas a olho nu, é o que se constata ao bater o olho no mapa apresentado na figura 8, em que todas as cidades do Norte Goiano, e algumas do resto do estado, são mostradas:

a) um Sul em vias de urbanização (século XIX), em que as cidades surgem com mais frequência em decorrência do aumento dos fluxos migratórios (vindos, sobretudo, de Minas Gerais) em direção aos vastos espaços pouco habitados, e da abertura, mesmo que vagarosamente, de estradas provinciais que introduziram novas articulações e mobilidade espaciais no território: são os caminhos das tropas e boiadas em direção às feiras e mercados do Triângulo Mineiro e de São Paulo;

b) nesse mesmo período, no Norte, as cidades ainda permaneciam prisioneiras do espaço, com um mínimo de articulação entre elas, porque ainda “comandadas” por caminhos antigos – intransitáveis na maior parte do ano – que, só mais tarde, após um longo período de espera, a abertura das grandes rodovias de integração nacional (BR-153) e regional (GO-164 e GO-118) mudam completamente a fisionomia demográfica e econômica e a organização do espaço regional – e certamente continuará a mudar mais ainda com a entrada em funcionamento da interminável ferrovia Norte-Sul;

c) uma banda Leste, também antiga, e até recentemente estagnada, em que poucas cidades coloniais, meio que adormecidas à espera de novos tempos, pontuavam o território aqui e ali;

d) uma banda Oeste – que em parte ainda se assemelha a uma imensa “reserva de valor” – pouco povoada e urbanizada e até recentemente também mal servida de caminhos e isolada da região “core” da província;

e) um corredor central – uma autêntica mesopotâmia imprensada entre os rios Araguaia e Maranhão –, que somente mais tarde viria ser ocupado e “cooptado” pelo grande eixo de propagação e de indução do povoamento, urbanização e valorização econômica, que é, hoje, a rodovia “Belém-Brasília”;

f) tanto no passado, como no presente, como já sublinhado mais acima, no conjunto, de leste para oeste, o território pouco se articula espacialmente, principalmente no interior do Norte Goiano, pois, o meio natural lhe impõem dificuldades ainda difíceis de serem superadas;

g) no decorrer do século XX, após a chegada da ferrovia e da grande rodovia, os fluxos migratórios se dirigiram para as frentes pioneiras (espontâneas e comandadas pelo Estado) que povoaram e urbanizaram o “Mato Grosso” Goiano, o Vale do Araguaia e, sobretudo, o grande corredor norte-sul da “Belém-Brasília”, principalmente no interior dessa autêntica mesorregião, que é o Norte Goiano;

h) na atualidade, o advento da globalização da economia, da construção da ferrovia Norte-Sul e, conseqüentemente, o triunfo do agronegócio sobre a agropecuária tradicional têm como conseqüências o rápido esvaziamento do campo, a urbanização acelerada, principalmente em volta das duas grandes metrópoles (Brasília e Goiânia, respectivamente) e a persistência de situações contraditórias inexplicáveis, como, entre outras, a coabitação do atávico e do moderno em regiões (Vão do Paranã, sobretudo) que até recentemente ainda viviam à margem das mudanças aceleradas da economia;

i) por fim, no decorrer de todo esse processo – e em consequência da rápida urbanização do território –, o campo deixa de representar um dos seus principais papéis: o de calibrador demográfico das cidades.

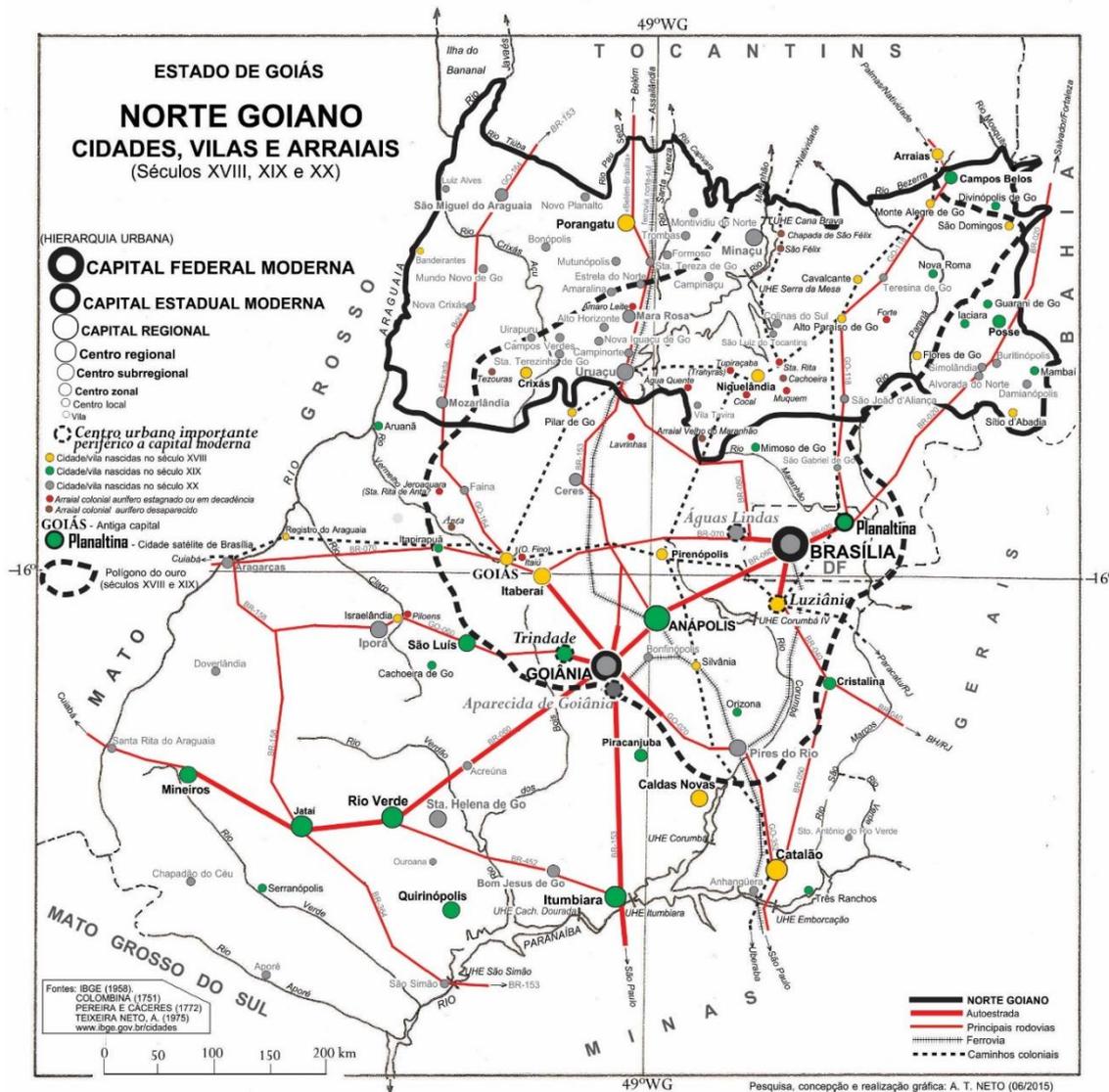


Figura 08 – Norte Goiano: cidades vilas e arraiais

A organização atual da rede urbana

Em um trabalho ainda inédito – *Goiás em Preto e Branco* –, observava que, em se tratando de rede urbana, nem sempre o tamanho da cidade quer dizer superioridade hierárquica. Em Goiás, vários exemplos podem ser citados a este respeito – entre outros, Aparecida de Goiânia, Trindade, Valparaíso de Goiás, Luziânia, Águas Lindas de Goiás etc, cuja população ultrapassa os 100 mil habitantes em cada uma delas –, mas, no que

concerne à hierarquia urbana do estado, na realidade, não passam do que se costuma chamar de cidades periféricas, ou cidades proletárias, localizadas em volta das duas metrópoles do cerrado: Goiânia e Brasília. Ao contrário de exemplos como estes, à medida que se afasta da área de influência direta de uma grande cidade, centros urbanos locais, que, em geral mal chegam a 10.000 habitantes, podem também desempenhar o papel de centros zonais, sub-regionais ou até mesmo regionais, dada sua situação estratégica no contexto geográfico regional e sua importância na oferta de serviços não exportáveis, como, entre outros, assistência médico-hospitalar, educação, serviços bancários, esporte e lazer e, sobretudo, comércio de um modo geral.

No Norte Goiano, a cidade de Mara Rosa, por exemplo, erguida em 1963 ao lado da BR-153 para ser a nova sede do então enorme município de Amaro Leite, apesar de atualmente possuir apenas 8.000 habitantes – que, por esse lado, não passaria de um simples centro local –, exerce regionalmente o papel de centro zonal, em torno do qual gravitam os pequenos centros urbanos de Amaralina, Alto Horizonte, Estrela do Norte, Campos Verdes e até mesmo Mutunópolis e Santa Terezinha de Goiás – esta última com o mesmo número de habitantes de Mara Rosa. Porém, devido à sua posição geográfica no contexto regional, e sendo servida diretamente por uma das mais importantes rodovias brasileiras de integração nacional – a “Belém-Brasília” –, Mara Rosa funciona como autêntico centro zonal à entrada do vale do rio Crixás-Açu e aí desempenha o importante papel de apoio logístico ao comércio da região à sua volta. Apesar de possuir um PIB 15 vezes menor que o de seu rico município-filho de Alto Horizonte (R\$ 9.226,00 contra R\$167.434,00, respectivamente, em 2010), Mara Rosa está regionalmente melhor situada no que concerne, por exemplo, à infraestrutura hospitalar à disposição da população local e das cidades vizinhas – apesar de Alto Horizonte se beneficiar dos *royalties* advindos da Mineração Maracá, que explora no município o minério de cobre, e de ter, conforme dados do DATASUS de 2009, uma despesa per capita com saúde cinco vezes maior que a do município-mãe

No Vão do Paranã, a cidade de Posse, apesar de classificada como centro zonal no contexto da hierarquia urbana do estado, desempenha de fato o papel de autêntico centro subregional, tendo a cidade de Formosa – ao mesmo tempo cidade periférica a Brasília e cidade boca de sertão que serviu no passado e serve no presente de ponto de apoio e base de conquista do Nordeste Goiano – como centro urbano regional mais importante.

Após esse breve introito, tem-se que, no conjunto, em Goiás uma rede de caminhos modernos que se articulam com as regiões “core” (Sudeste), “deprimidas” (Nordeste) e de “novas oportunidades” (Amazônia) interfere na organização atual da rede urbana, que evoluiu da forma inicial tipo “arquipélago” para rede complexa e hierarquizada. Regionalmente, foram muitos os agentes e os fatores de povoamento e urbanização em jogo, no que resultou na incorporação do território – não apenas do Norte Goiano, mas também de todo o estado de Goiás – à economia de mercado, que, de frentes pioneiras e, conseqüentemente, de regiões periféricas no início, evoluíram para espaço produtivo moderno e globalizado. Nesse espaço, as cidades mais importantes, tanto pela sua população, como pelas funções urbanas, construíram suas malhas de poder e criaram suas áreas de influência e de polarização. Observando-se atentamente a figura 9, percebe-se espontaneamente que uma hierarquia urbana é facilmente visualizada, em que Brasília é o centro nacional de gestão política e administrativa (não há como ignorar o papel de Brasília na polarização e regionalização do espaço geográfico goiano), Goiânia é a metrópole regional, Anápolis é a capital regional, Rio Verde, Jataí, Itumbiara e Catalão são os centros regionais seguidos obviamente dos centros secundários.

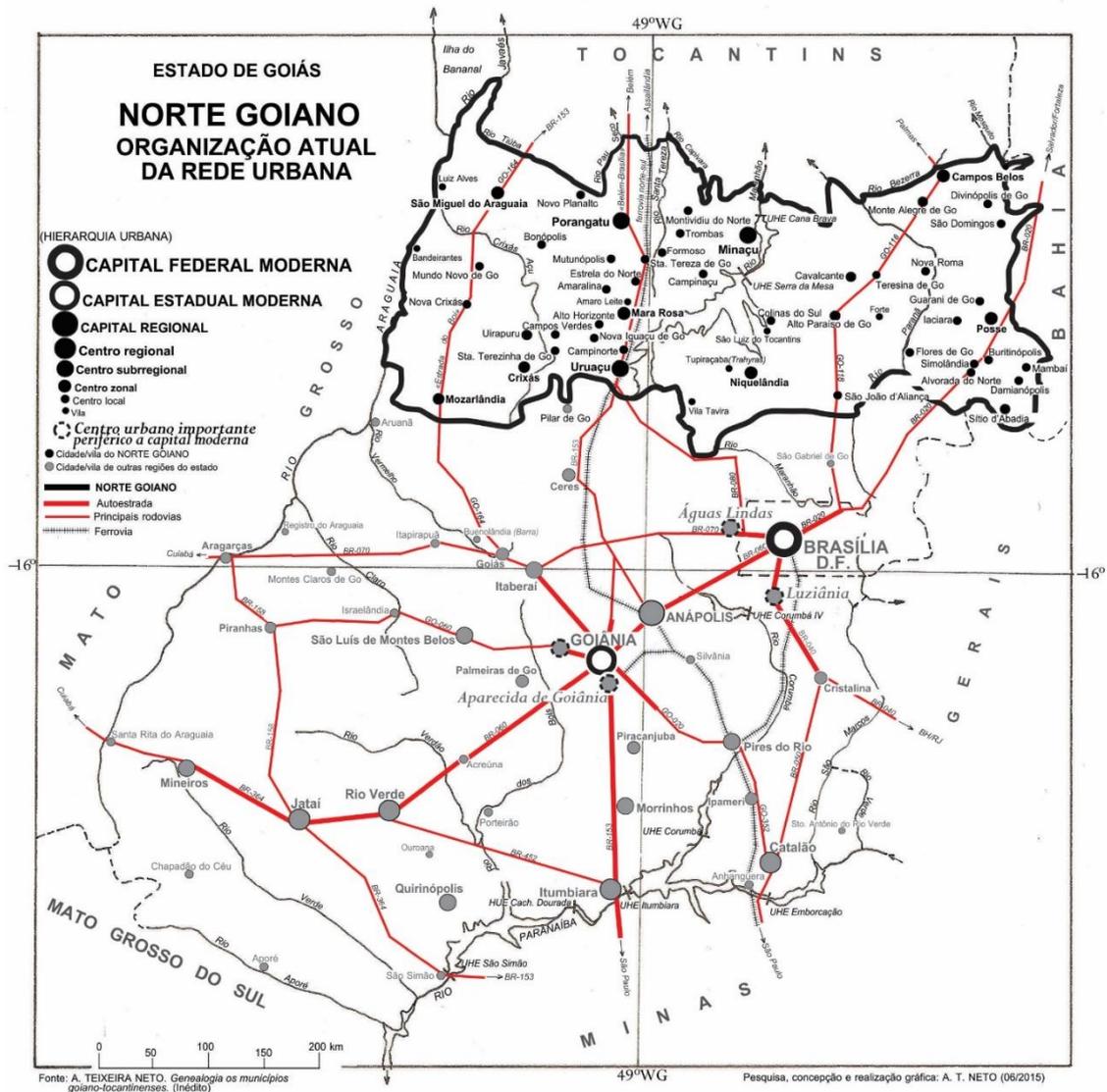


Figura 09 – Norte goiano: organização atual da rede urbana

No Norte Goiano, como já sublinhado, os dois mais importantes centros urbanos desempenham na rede urbana estadual o papel de centros subregionais situados estrategicamente à entrada (Uruaçu) e à saída (Porangatu) dessa grande mesorregião. Mesmo papel é desempenhado secundariamente por Minaçu, banhada pelo lago da UHE Cana Brava, mas um pouco à margem do atual processo de aceleração e expansão da fronteira econômica comandada pelo agronegócio (plantar soja e criar boi, sobretudo) em áreas ainda pouco povoadas ao longo da BR-153 e da “Estrada do Boi” (GO-164) – microrregiões de Porangatu e de São Miguel do Araguaia – e da GO-118 (microrregião da Chapada dos Veadeiros), respectivamente. Por seu lado, embora classificados como centros zonais, nessa rede urbana regional não são menos importantes no processo de organização e produção econômica do território as cidades de São Miguel do Araguaia e Crixás

(banda Oeste), Niquelândia (corredor central) e Posse e Campos Belos (banda Leste). Se em volta

De São Miguel do Araguaia e Crixás a economia gira essencialmente em torno do boi, em volta de Niquelândia, Posse e Campos Belos boi e soja disputam a hegemonia econômica em áreas que até recentemente constituíam imensas reservas de valor.

Assim esquematicamente descrito, a impressão que fica para o leitor é a de que no imenso território do Norte Goiano o papel desempenhado pelas cidades é a de somente comandar uma economia fundada apenas no agronegócio. Em parte isto é falso, pois, o meio natural regional tem outras vocações econômicas além das há pouco enumeradas, como, por exemplo, a produção mineral dos quatro grandes polos de Minaçu, Niquelândia, Crixás e Alto Horizonte e, sobretudo, a produção de energia pelas grandes hidrelétricas – UHE de Serra da Mesa e Cana Brava – e em pequenas centrais (PCH) construídas sobre os principais afluentes do rio Paranã: entre outras, as de Galheiros, no município de Divinópolis de Goiás, São Domingos, no município de São Domingos, Santa Edwiges no município de Buritinópolis e Riachão, no município de Mambaí, como demonstra a figura 10.



Figura 10 – Estado de Goiás: capacidade de geração de energia elétrica das usinas em operação

Finalmente, para apenas enfatizar mais uma vez o que parece óbvio, convém dizer que toda rede urbana é naturalmente hierarquizada, pois, no território, seja ele nacional, estadual ou regional, há cidades que comandam e outras (a maioria) que são comandadas e que nessa rede de relações e de dependências mútuas todas têm importância fundamental na organização da vida política, social e econômica do país, do estado da região e dos seus cidadãos.

A hidrovia Rio Das Mortes-Araguaia-Tocantins e Paraná-Tietê

Se realizada como projetada que é, a hidrovia Rio das Mortes-Araguaia-Tocantins mostrada no mapa da figura 11 representa uma grande contradição entre o meio natural e os objetivos invocados – escoar riquezas e, sobretudo, grãos em uma região de pouca vocação agrícola. Nesse sentido, ela não passaria de elemento perturbador de um espaço de fraco equilíbrio ambiental. Tanto de um lado, como de outro do principal eixo desta imaginada hidrovia – que tem o rio Araguaia como principal elemento de ligação com os outros dois rios (das Mortes e Tocantins) –, o espaço se organizou modernamente em função de sua principal vocação econômica: a pecuária. O “polígono da soja”, em que são produzidos os grãos que seriam escoados por esse complexo hidroviário, situa-se em volta das cabeceiras do Araguaia, portanto, bem distante de sua imensa peneplanície, de vocação eminentemente pastoril, e do que seria seu porto inicial de embarque – a cidade de Aruanã. Até o mar – ou, então, até o porto de Itaqui, em São Luís do Maranhão, as mercadorias – seja qual for a sua natureza – teriam de percorrer mais de 2.000 quilômetros e mudar de módulo de transporte (hidrovia, ferrovia e rodovia) pelo menos três vezes. Só por este lado, a hidrovia assim projetada traria mais embaraços que benefícios a todos os atores envolvidos – de empresários a populações indígenas e ribeirinhas que vivem ao seu longo, sem falar dos estragos no meio ambiente circundante. Para cumprir o papel de escoadouro da produção agrícola, que, em Goiás, tem a cidade de Mineiros como centro, o principal meio de transporte é a também projetada Ferronorte, que, saindo de Rondonópolis (MT), corta obliquamente o polígono da soja em direção ao porto fluvial de São Simão, da hidrovia Paranaíba-Paraná-Tietê. Embora com atraso de 20 anos, a ferrovia Norte-Sul cumpriria melhor esse papel que qualquer hidrovia em Goiás-Tocantins.

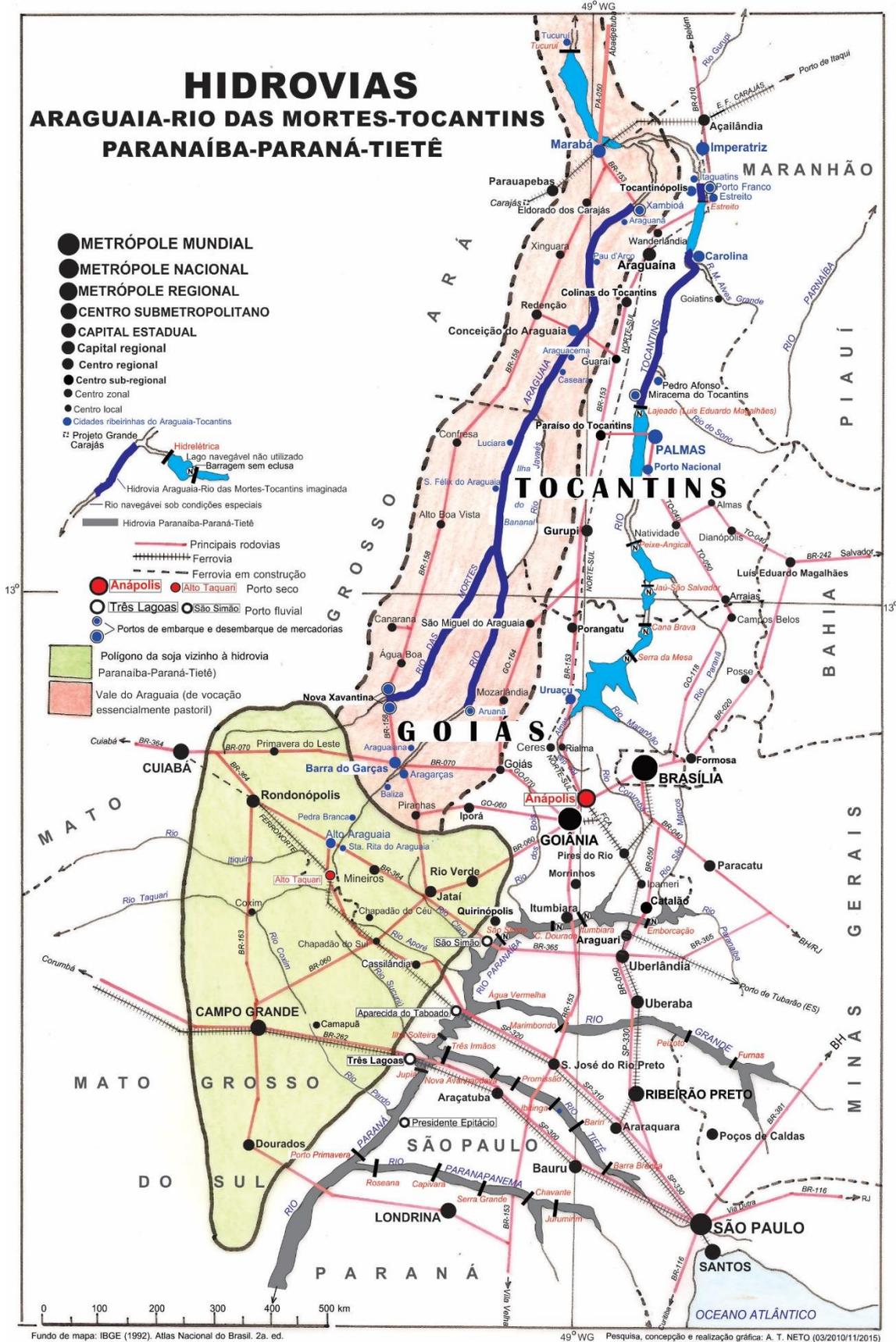


Figura 11 – Hidrovias: Rio Das Mortes-Araguaia-Tocantins e Paraná-Tietê

Conclusões

O processo de povoamento e urbanização do território goiano de modo geral – e, obviamente, do Norte Goiano, em particular – é marcado por movimentos dos mais diversos, uns espontâneos, outros mais ou menos dirigidos, ou comandados, por centros poderosos ou por políticas de envergadura nacional. Sabemos que, no seu desenrolar, houve vencidos sem salvaguardas – as sociedades indígenas – e vencedores com retaguardas poderosas – os colonizadores. Muitos foram, portanto, os atores e, no cômputo geral, os cenários, dentre os quais enumeram-se os seguintes:

- a) Goiás nasceu superposto a um espaço indígena original que foi ocupado por essa espécie invasora inelutável – o homem branco –, que aqui chegou, ocupou e colonizou o território e substituiu de forma brutal uma sociedade (a tribal) por outra (pré-capitalista e sustentada pelo trabalho escravo), no que resultou na criação de entidades político-administrativas novas: primeiramente a Capitania, depois a Província e o Estado;
- b) uma atividade econômica instável – a mineração em forma de garimpagem – deu início ao surgimento de arraiais que tiveram vida longa ou efêmera, segundo a prodigalidade das minas;
- c) povoamento e urbanização acelerados em forma de arquipélagos, em que, dado o modo precário da atividade mineradora, dos inúmeros arraiais que surgiram à beira das minas poucos sobreviveram e chegaram ao tempo presente;
- d) após um longo período de estagnação e de movimentos lentos, a retomada dos fluxos migratórios em direção aos campos desabitados do Sul e do norte de Goiás introduziram movimento e mobilidade em um espaço até então ilhado e isolado do resto do país; descobriu-se através da pecuária e da roça tradicionais a verdadeira vocação econômica do território estadual e regional;

e) eixos rodoferroviários integraram definitivamente o território ao espaço produtivo nacional e à economia de mercado, inserindo-o no mundo globalizado da economia;

f) a partir de meados do século XX, o processo de urbanização acelerado teve como ponto de partida a expansão das zonas pioneiras modernas comandadas por geopolíticas de envergadura nacional – a “Marcha para o Oeste”, do Governo Getúlio Vargas dos anos 1930, o “Plano de Metas”, do Governo JK dos anos 1950, e a ocupação do Centro-Oeste e da Amazônia dos anos 1970 durante o período do “milagre econômico” dos governos militares; disso resultou o surgimento de uma metrópole nacional de comando político (Brasília), outra de comando regional (Goiânia) e de uma autêntica capital regional (Anápolis); hoje elas exercem no espaço o papel de centros indutores e de base de conquista e de polarização do território regional (Anápolis), estadual (Goiânia) e extra estadual (Brasília).

g) a retomada do fracassado projeto de navegação que representaria a redenção econômica de, sobretudo, Goiás e Tocantins – a hidrovia do Araguaia – está fadado a mais uma vez fracassar, pois os objetivos invocados contrastam com a vocação socioeconômica regional;

h) finalmente, há regiões que procuram sua identidade – o Norte Goiano, por exemplo – e em que estereótipos negativos e positivos só servem para aumentar o fosso que ainda existe entre muitas delas.

Nord de Goias: environnement naturel, peuplement et urbanisation

Résumé: Par méconnaissance des processus de formation historique et géographique du territoire, il-y-a encore parmi nous beaucoup de ceux qui croient que tout nord de n'importe quel territoire porte des jargons négatifs. Le Nord Goyannais, comme toute autre région de l'état, a aussi ses niches de pauvreté et de richesse, respectivement. Néanmoins, même isolée pendant longtemps du reste de l'état et du pays, le Nord Goyannais joue actuellement dans le territoire national l'important rôle de liaison entre les extrêmes sud et nord du Brésil. Occupée, pourtant, en des différentes étapes, et sous l'influence d'aussi différents facteurs de peuplement et urbanisation du territoire (les mines d'or au XVIIIème siècle, les activités agro-pastorales traditionnelles au XIXème siècle et l'ouverture des grandes routes nationales – dont l'actuel BR-153 – au XXème siècle), la région s'est organisée dans le temps et dans l'espace (de l'est vers l'ouest) ayant comme arrière-plan la compartimentation topographique et géomorphologique du relief, d'où les différentes étapes d'organisation et développement des différents espaces sous-régionaux, donc, chacun d'eux avec son histoire et sa géographie. C'est-ce que l'on veut montrer dans cet article.

Mots-clés: – Région, peuplement, urbanisation, territoire, organisation de l'espace.

Referências

- COLOMBINA, Francisco Tosi (1751) *Mapa da Capitania de Goiás...* Villa Boa de Go-
yaz: cópia fotostática de original conservado na Diretoria do Serviço Geográfico, Rio
de Janeiro
- FURTADO, Celso (1971). *A formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Naci-
onal
- GOMES, Horieste (1966). *Introdução à Geografia de Goiás – A Terra*. São Paulo: Tipog-
rafia O Calvário
- GOMES, H., TEIXEIRA NETO, A. & BARBOSA, A. S. (2004) *Geografia: Goiás-To-
cantins*. 2ª. ed. Goiânia: Gráfica UFG
- IBGE (1958). *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. V. XXXVI. GOIÁS. Rio de Ja-
neiro: Serviço Gráfico do IBGE
- IBGE (2006). *Mapa de unidades de relevo do Brasil*. 2ª. ed.. Rio de Janeiro: Serviço Grá-
fico do IBGE
- IBGE. *Cidades brasileiras*. In: www.ibge.gov.br
- TEIXEIRA NETO, A. (1975). *O Estado de Goiás na cartografia luso-brasileira dos séculos
XVIII e XIX*. Paris, Université Paris VII. (Tese de doutoramento)
- TEIXEIRA NETO, A. (2000). *Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocan-
tins*. Bol. Goiano de Geografia, Goiânia, v. 21 n. 1-2
- TEIXEIRA NETO, A. (2002) *O território goiano. Formação e processo de urbanização*. In:
ALMEIDA, Maria Geralda (org.). *Abordagens geográficas de Goiás: o natural e o social na
contemporaneidade*. Goiânia: Gráfica UFG
- TEIXEIRA NETO (2009). *Pequena história da agropecuária goiana*. Revista do Instituto
Histórico e Geográfico de Goiás (IHGG), (20):19-57, Goiânia, jan-junho
- TEIXEIRA NETO, A. (sd). *A questão do índio – 500 anos de sofrimento e dor*. (Inédito)
- TEIXEIRA NETO, A. (sd). *Genealogia dos municípios goiano-tocantinenses*. Goiânia.
(Inédito)
- TEIXEIRA NETO, A (sd). *Goiás em Preto e Branco*. Goiânia. (Inédito)

Sobre o autor

Antônio Teixeira Neto - Licenciado em História, Engenheiro Agrimensor e Doutor em Geo-
grafia e Cartografia pela Université Paris VII. A título de pós-doutorado, sob orientação de Jac-
ques Bertin (Laboratoire de Graphique – École des Hautes Études en Sciences Sociales – Pa-
ris), realizou estudos e pesquisas sobre a abordagem semiológica da representação gráfica com
vistas à realização de atlas nacionais e regionais. Foi professor da ex-Escola Técnica Federal de
Goiás (atual IFG), da Universidade Federal de Goiás, onde se aposentou, e da ex-Universidade
de Goiás (atual PUC-Goiás).

Recebido para avaliação em maio de 2018

Aceito para publicação em junho de 2018