

O sonho de modernização deságua no Rio Araguaia: apropriação e consolidação do rio como lugar de turismo

Maria de Fátima Oliveira

Universidade Estadual de Goiás
Anápolis - Goiás - Brasil
proffatima@hotmail.com

Carla Edieni da Silva Alves

Universidade Estadual de Goiás
Anápolis - Goiás - Brasil
carlaedieni@hotmail.com

Resumo: Este artigo tem como objetivo analisar a apropriação das margens do rio Araguaia como decorrência dos reflexos do processo de modernização ocorrido em Goiás. A partir de 1930, a cultura brasileira foi valorizada por meio de símbolos que vinham sendo gestados desde o século XIX, e esse período do Brasil se reveste de particularidades e de grandes esforços para a definição de uma consciência de unidade nacional, capazes de criar vínculos com a ideia de povo, nação e território. É nesse contexto que se procura incorporar ao “sertão” os valores do litoral. Nas décadas subsequentes, novas políticas governamentais vão favorecer a ocupação planejada da região central do país, afetando a apropriação das margens do rio Araguaia.

Palavras Chave: Rio Araguaia. Modernização. Políticas governamentais.

Introdução

O rio Araguaia é um rio genuinamente brasileiro, pertencente à bacia hidrográfica Araguaia-Tocantins. Ele tem suas nascentes no Planalto Central – mais precisamente na Serra do Caiapó, região sudoeste de Goiás no município de Mineiros (GO) – e segue na direção norte, marcando também os limites entre os estados de Tocantins e Pará. Bifurca-se, formando a maior ilha fluvial do mundo, a ilha do Bananal, e só então, depois de percorrer 2.115 km, é que ele deságua no rio Tocantins na região do Bico do Papagaio. Esse rio tem seus contornos alterados durante o ano, ora pela seca, ora pelas chuvas: quando transborda, inunda tudo e se alarga; quando suas águas baixam, ganha praias belíssimas que a cada ano muda de aspecto e ganha ares de balneário, conhecido como a “praia dos goianos”.

Para compreender historicamente as transformações estruturais da sociedade goiana, num processo de modernização que entrelaçou o agrário e o desenvolvimento urbano-industrial, capazes de transformar a paisagem do Araguaia em local de lazer, é necessário ressaltar que alguns elementos históricos contribuíram para dar maior visibilidade ao Araguaia por meio de ações desenvolvimentistas direcionadas pelo estado nacional: a Revolução de 1930; a construção da nova capital (Goiânia); a Marcha para o Oeste e a Expedição Xingu; a fundação de Brasília e a construção do Hotel JK nas margens do rio Araguaia. Este hotel pode ser visto como símbolo de abertura turística e ação governamental voltados para a implementação do lazer na região do Araguaia nos anos 1960. Desse modo, o sertão moderniza-se e o rio Araguaia passa a ser visto como um local de lazer privilegiado.

Segundo Janaína Amado (1995, p. 145-147), “sertão” é uma categoria recorrente no pensamento social brasileiro desde o século XVI, categoria esta que foi trabalhada de diferentes formas ao longo dos séculos, visando uma explicação para o Brasil, quando ainda era colônia de Portugal, e mesmo após o século XIX, como uma nação independente. “Sertão” ou “Certão”, no século XIV, se referia a regiões dentro de Portugal, mas distantes de Lisboa. No século XV, com as conquistas ultramarinas efetuadas pelos portugueses, passa também a se referir aos espaços do interior, pouco conhecidos, das terras recém-conquistadas.

Para a pesquisadora Laís Aparecida Machado (2007), a categoria *Sertão* é a mais interessante categoria espacial do Brasil dos séculos XVIII-XIX, “transpira ameaça e mistério” espaço em que “as noções de fronteira, esconderijo e deserto se confundem”. A palavra sertão remete então a um espaço fluido, com fronteiras indefinidas, e, segundo a autora, a baixa densidade populacional foi a característica dominante dos sertões, que apareciam como incultos e desabitados, sendo também uma das categorias mais recorrentes do pensamento social brasileiro. Assim, sertão é “uma categoria de entendimento do Brasil, inicialmente na condição de colônia portuguesa e, após o século XIX, como nação” (MACHADO, 2007, p. 51).

Enquanto categoria cultural, *sertão* tem lugar relevante na literatura brasileira, e na maioria das vezes na literatura regionalista. Na literatura goiana, Hugo de Carvalho Ramos (2014), importante escritor do século XX, em seu livro *Tropas e Boiadas* faz inúmeras referências ao sertão e no mesmo sentido, Bernardo Elis (2005) o denominou de “ermos e gerais”. Desse modo, é relevante pensar a nova configuração que esse sertão

adquire no século XX, e como esse imaginário influenciou a nova dinâmica proposta para o rio Araguaia, como instrumento de modernização.

O texto está dividido em três tópicos: no primeiro abordamos o contexto da chegada da modernização no território goiano e as consequências para as margens do rio Araguaia; em seguida, as mudanças decorrentes da dinamização das embarcações a motor no Araguaia; e por último, como o processo de urbanização e modernização fomentaram o lazer no Rio Araguaia.

A modernização em Goiás e seus reflexos nas margens do Araguaia

Observando a trajetória da navegação nas águas do Araguaia, percebemos que as políticas de desenvolvimento iniciadas com a catequese, navegação e povoamento dessa região, embora não tenham alcançado os propósitos pelos quais foram criadas, alteraram a paisagem e provocaram mudanças socioculturais capazes de abrir um novo espaço para as relações homem-natureza nos sertões do Araguaia. Inserido nas representações do mundo contemporâneo, o discurso desenvolvimentista para o Brasil tornou-se constitutivo na vida social dos goianos, alterou modos de interação, de consumo, valores e símbolos.

Assim, o espírito de modernização almejado para Goiás está ligado ao ideal de progresso que sempre rondou o Centro Oeste, devido à vida econômica que só aos poucos seria modificada. Se no século XIX, o rio foi sonhado e apropriado para a navegação, na segunda metade do século XX há uma mudança de perspectiva, na qual o rio passa a ser utilizado para práticas de lazer em suas praias, como elemento de transformações no imaginário, associado à modernidade. Apesar de o conceito de modernização apresentar certa complexidade e abrangência, a análise de Denis Castilho (2010, p. 127), contribui para uma melhor compreensão do que foi o processo de modernização ocorrido nas margens do rio Araguaia, pois segundo o autor a modernização “[...] envolve um conjunto de valores que, advindos de uma determinada classe social, se apresenta com forte caráter ideológico”. Assim, para o autor:

Todo período emblemático do ponto de vista das transformações que marcam o processo de modernização tem consequências sociais drásticas. Mas o preço que se paga por essas consequências é ocultado por meio dos discursos hegemônicos, processo do qual a ciência também não se isenta. Como processo contínuo de afirmação do “novo”, mas também de sua negação/superação, a modernização coloca os pontos por onde ela se espacializa para além das fronteiras e dos limites político-administrativos. O território passa a ser configurado pelas redes e movido pelo cruzamento de variáveis internas sob

hegemonia das variáveis externas. Na medida em que os elementos da mundialização penetram os lugares, os seus conteúdos são alterados e (re)funcionalizados (CASTILHO, 2010, p.136).

O século XX em Goiás é marcado por mudanças significativas em diversos setores, principalmente a partir da década de 1930, e de acordo com Castilho (2010, p. 135), é necessário “[...] considerar a modernização a partir da formação territorial (processos) que engloba a ação de atores sociais, das grandes empresas capitalistas, sobretudo do Estado por meio dos seus programas, projetos e políticas públicas”. Sobre o advento da modernização no século XX em Goiás, os pesquisadores Cristiano Arrais, Eliezer Cardoso de Oliveira e Tadeu Arrais (2016, p. 140), têm demonstrado que,

A modernização goiana foi seletiva e parcial, em que elementos tradicionais conviviam lado a lado com os modernos. Goiás [...] passou por um intenso e rápido processo de transformação socioeconômica que resultou em desenvolvimento econômico, crescimento demográfico, urbanização acelerada e maior integração logística com estados de outras regiões brasileiras.

Desse modo, se nas margens do Araguaia, o projeto “civilizatório” sonhado para o estado apresentou-se inicialmente pela mineração e em seguida pela criação de gado, a apropriação de suas margens para o lazer e turismo tem relação direta com as ações governamentais como a construção de Goiânia, a Marcha para o Oeste e a transferência da capital federal para o centro do país.

No início do século XX o Brasil experimentava uma nova forma de governo instalada em 1889. Sujeita à conduta de concessão política-administrativa, formada desde o império e composta por grandes proprietários de terras aliados às instâncias municipal, estadual e federal. Nascia então o poderio das oligarquias regionais, passando os estados à unidade básica e, teoricamente, autônomos politicamente. Assim sendo, a representação de governo na Primeira República ficou conhecida como “República dos Coronéis” ou Coronelismo, onde apenas um núcleo da sociedade partilhava o poder, o grande proprietário de terras e seus aliados. Goiás, anunciado como estado periférico almejava maior influência nos arranjos políticos regionais da época na conjuntura nacional, pois segundo Garcia (1999, p. 183), “Aqui não mais se ouvia, como nos tempos da Província, apenas a voz que reivindicava civilização, muitas vezes até vaga, mas também a voz do Estado, posicionado com uma nação”.

O panorama internacional, marcado pela Primeira Guerra Mundial (1914-1918), que fez a Europa reduzir suas exportações e concentrar sua indústria no setor bélico, coincide com o momento em que o Brasil é estimulado pela produção nacional a exportar o café. Em Goiás, a estrada de ferro passa a ser demandada como medida para inserir-se

de forma mais dinâmica na economia de mercado, visto que a expansão das atividades urbano-industriais, em Minas Gerais e São Paulo, “[...] possibilitou a incorporação de novas áreas ao mercado como produtoras de gêneros alimentícios e como consumidoras de produtos manufaturados” (MACHADO, 2007, p. 58). Com isso Goiás tinha a possibilidade de impulsionar o aumento da venda de seus produtos primários como o gado (quase 50% da pauta), seguido pelo arroz e o açúcar. Entretanto,

[...] foram necessárias algumas medidas para inserir Goiás na economia de mercado. Uma delas foi a implantação da estrada de ferro que chegou a Cumari, Goiandira e Ipameri em 1913, a Catalão e Roncador, em 1914, a Pires do Rio, em 1922, a Vianópolis, em 1924, a Silvânia, em 1930, e a Leopoldo de Bulhões, um ano depois. Vê-se, assim, que até 1931 o avanço dos trilhos, além de lento, perfazia um trecho pequeno, na vastidão do estado – cerca de 297 quilômetros (MACHADO, 2007, p. 58).

A perspectiva de desenvolvimento para Goiás mais uma vez remete à ideia da comunicação sonhada anteriormente por via fluvial, e nesse momento, é vislumbrada pela possibilidade da via férrea¹ que se aproximava da parte sul do Estado, animando os investidores. O imaginário de prosperidade sonhado pela ferrovia provocou mudanças no sentido de ocupação de novas terras, diversificação da lavoura e consequentemente a melhoria dos meios de transportes. O transporte ferroviário, motivo de grande esperança para fortalecer a região central do Brasil ficou registrado na revista *A Informação Goyana*, lançada em outubro de 1917. Muitos de seus artigos dedicaram especial atenção à questão da integração de Goiás aos grandes centros, por meio da via férrea. E de acordo com Santos (2015, p. 64), “[...] a chegada dos trilhos seria essencial para a modernização e o desenvolvimento econômico do Estado”, pois o maior objetivo da revista era dar visibilidade ao Estado de Goiás, no processo de integração à economia nacional.

A estrada de ferro reacendeu velhas expectativas para o desenvolvimento na região do rio Araguaia, pois até então, o maior impedimento para desenvolver este espaço era a precariedade das vias de transporte. A esperança passa a ser, então, a chegada dos trilhos até Leopoldina, muito embora a ideia de construir a ferrovia ligando os sertões aos centros comerciais no litoral fosse antiga – concebida desde 1869 e

¹ A ideia de se construir a estrada de ferro possuía caráter nacional de norte a sul do país e era cogitada desde 1869. Por isso a ideia de construir uma estrada de ferro que contornasse as corredeiras e baixios do médio Tocantins foi posta em prática em 1908 pela Companhia de Viação Férrea do Tocantins-Araguaia, criada pelo decreto nº 862 de 16 de outubro de 1890. No entanto, por dificuldades financeiras a construção dessa ferrovia conseguiu alcançar somente o quilometro 82, na metade do trecho Alcobaça à praia da Rainha no Pará. Em 1967 o governo federal decidiu substituir a EFT por uma estrada de rodagem, e em 1974, os trilhos foram arrancados, sendo extinta a ferrovia (CARVALHO, 2009, p. 108).

consolidada apenas em 1907, com a criação da Companhia Estrada de Ferro Goiás². Este novo projeto pretendia contemplar também a região do rio Araguaia, de modo que a estrada partiria de Formiga (MG) e iria até Leopoldina (GO), atual cidade de Aruanã, na margem do Araguaia. Assim, o sonho de integração da região do Araguaia ao plano nacional de progresso teria que esperar, pois o avanço dos trilhos ocorreu de modo muito lento. Se em 1911 foi inaugurado o primeiro trecho (Araguari-Engenheiro Behout), nos vinte anos seguintes a estrada foi penetrando lentamente pelo sul de Goiás: Goiandira (1913), Vianópolis (1924), Bonfim e Leopoldo de Bulhões (1931), com um total de apenas 287 quilômetros ao todo.

Em alguns trechos, a construção da estrada de ferro encontrava-se por vezes paralisada, o que ocorria também com a linha de Araguari à capital de Goiás que se encontrava “[...] também paralisada na Estação Roncador desde 1914”, conforme Borges (1990, p. 68). Na sua extensão territorial, esses 287 quilômetros que ficaram prontos pouco significou para concretizar o sonho de integração nacional, no entanto, essa possibilidade refletiu esperanças não só para os investidores do Sul, mas também para os moradores da região centro norte de Goiás.

Podemos afirmar que, como fator ideológico, a chegada da ferrovia impactou a estrutura social goiana e, segundo Borges (1990, p. 87), isso ocorreu devido “[...] às ideias e valores petrificados dessa sociedade regional assentada sobre uma estrutura fundiária retrógrada”. Assim, a ferrovia cumpria um papel expressivo na aceleração do processo de mudança em todos os níveis da sociedade goiana, o que significou uma maior inserção do estado, ou mais especificamente da economia de algumas de suas regiões, incluindo a região do rio Araguaia, e a estrada de ferro apresentou-se para Goiás como sinônimo de modernização e urbanização.

Simultaneamente à modernização da economia agrária do Sudeste goiano, como parte da lógica da expansão da economia de mercado, outros aspectos da vida social, política e cultural do Estado também começaram se transformar e adquirir características modernas. Como a implantação da Estrada de Ferro, vários núcleos populacionais apareceram e dentro de poucos anos adquiriram características de centros urbanos. As cidades goianas servidas pela linha se reurbanizaram e passaram a contar com as modernas invenções do mundo capitalista, como a energia elétrica, o cinema, o telefone e o telégrafo (BORGES, 1990, p. 102).

A aproximação da ferrovia provocou mudanças, no sentido da ocupação de novas terras, diversificação da lavoura e, conseqüentemente, na melhoria dos meios de

² Criada por meio do decreto n 6.438 de 27 de março de 1907, alterando seu plano inicial de 1869 (BORGES, 1990, p. 60).

transportes. O imaginário de prosperidade com a chegada da estrada de ferro reacendeu velhas expectativas para o desenvolvimento da região do rio Araguaia, pois até então, o maior impedimento para se desenvolver este espaço eram as vias de transporte e a precariedade das estradas. A expectativa de melhorias para esta região passou a ser, então, a chegada dos trilhos até Leopoldina, o que iria impactar no turismo das margens do rio Araguaia.

A dinamização das embarcações a motor no Araguaia

Enquanto isso, no rio Araguaia, na década de 1920, a navegação constituía-se em ritmo próprio possibilitado pelas embarcações a motor que eram utilizadas como principal meio de transporte, motivadas pela atividade mineradora³ que ocorria na região do Alto Araguaia⁴. Os modos de vida produzidos pela modernização na região continuam fundamentados na navegação, pelo fato dela ter promovido a integração e a comercialização – mesmo não correspondendo às expectativas sonhadas no século XIX – ainda assim, influenciou culturalmente na vida local ao dinamizar os costumes, comportamentos e a dinâmica dos ribeirinhos. A princípio, pelas embarcações indígenas, canoas e vapores, posteriormente pelos barcos a motor, com as embarcações adaptadas para atender à vida ribeirinha, tornando-se um dos elementos mais presentes em toda memória dos habitantes das margens do rio; seja o barco a vapor, seja uma simples canoa. Estes meios de transportes continuam nas significativas tarefas cotidianas dos moradores e frequentadores do rio, e tornaram-se ferramentas indispensáveis na vida ribeirinha que, com o tempo, adquiriu conhecimento para adaptá-los às necessidades da região (CARVALHO, 2009, p. 146).

A dinamização das embarcações modificou o modo de vida das cidades e povoados nas margens do Araguaia, diminuindo percursos e tempo para os moradores e

³ A mineração de diamantes na década de 1920 marcou grande fluxo de migração de pessoas para região do rio Araguaia (MELO, 2000, p. 86).

⁴ A classificação do curso do rio foi dividida em três grandes trechos: O primeiro trecho o Alto Araguaia, corresponde das nascentes a 450 km de distância a norte, no distrito de registro do Araguaia- GO, município de Montes Claros de Goiás. Possui um desnível de 570 metros e profundidade máxima de 0,30 metros. O segundo trecho, ou médio Araguaia tem uma extensão de 1.505 km, entre Registro do Araguaia- GO e Santa Isabel no Estado do Tocantins e um desnível de 185 metros. Neste trecho, em sua altura de 720 km de curso. O rio Araguaia se divide em Javaés, formando a maior ilha fluvial do mundo, a Ilha do Bananal, com 375 km de extensão. O chamado baixo Araguaia é o menor dos três trechos, com 160 km e um desnível de 11 metros até desaguar no rio Tocantins (RAMOS, 2011, p. 43).

comerciantes, elemento constitutivo da vanguarda para o lazer e a pesca nas águas do Araguaia. Favoreceu também o processo de trocas culturais entre os povos indígenas e sertanejos, brancos e mestiços que passaram a habitar suas margens, dividindo o mesmo espaço e partilhando seus conhecimentos, constituindo as trocas culturais. Nessas circunstâncias, os ribeirinhos tornaram-se fornecedores de mão de obra para as grandes propriedades e para os turistas que iam chegando com a abertura de algumas estradas. Por meio desta prática, o espaço de posições se traduz a um sistema de “separações diferenciais”, ou seja, em suas práticas e nos bens que possuem, visto que “[...] uma das funções da noção de *habitus* é a de dar conta da unidade de estilo que vincula as práticas e os bens de um agente singular ou de uma classe de agentes” (BOURDIEU, 1996, p. 21). Ainda assim, futuramente o barco a motor será um dos elementos significativos no desenvolvimento das atividades de lazer em toda a extensão do Araguaia.

Os barcos a motor passaram a movimentar não somente as águas do rio, mas também os fluxos migratórios de trabalhadores e aventureiros em busca da mineração de diamante que vivia um *boom* financiado pelo capital estrangeiro no alto Araguaia. Na década de 1920, esta nova dinâmica econômica foi marcada por um grande fluxo de migrações de pessoas para a região do Araguaia devido à descoberta de diamantes na zona do Alto Araguaia, dando “[...] origem a alguns povoados, como Baliza, em Goiás, em 1924; Torixoréu, em 1931 e Araguainha, em 1947, sendo estes últimos, nas margens do Araguaia no lado do Mato Grosso” (MELO, 2000, p. 86).

Segundo Maciel (2011, p. 63), “[...] as terras banhadas pelo rio Araguaia são extraordinariamente ricas em minérios, entre eles, metais nobres e pedras preciosas e semipreciosas”. No período referido, “numerosas jazidas de cristal (quartzo) e garimpos de ouro e de diamantes eram explorados nas margens deste rio, sendo que o cristal consistia em item importante da pauta de exportações do Estado de Goiás”.



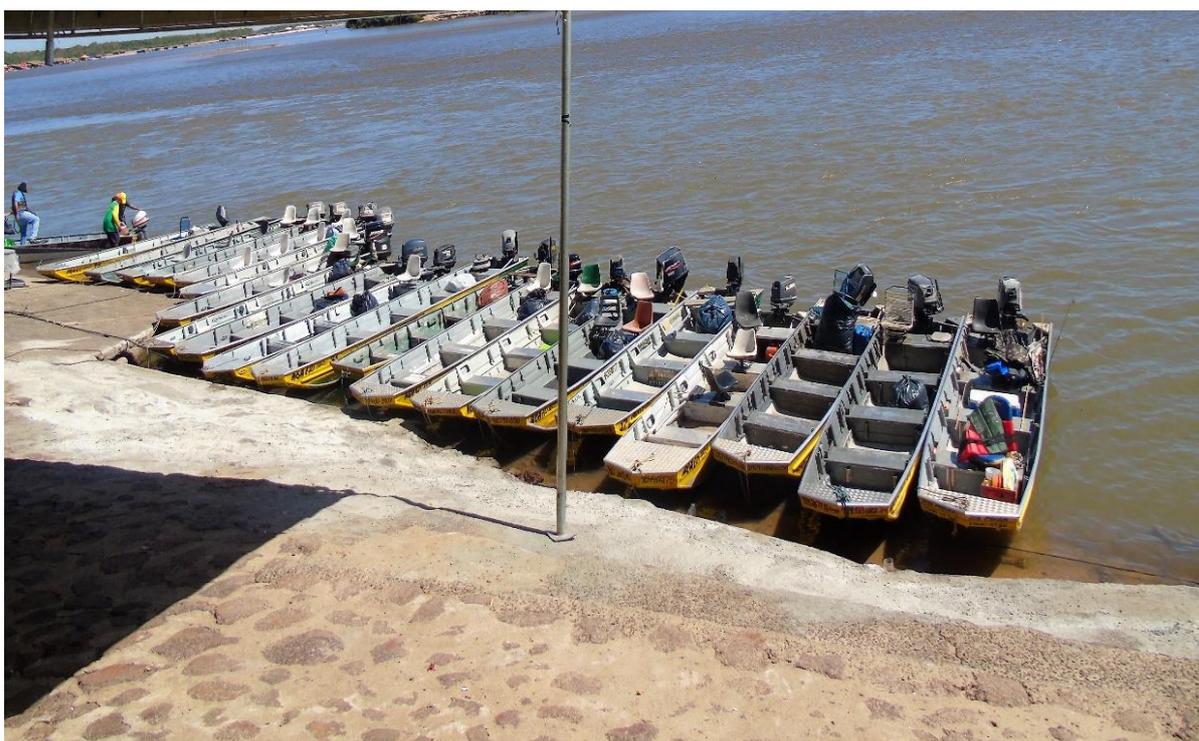
Figura 1 - Estátua na praça do garimpeiro em Baliza (GO)
Fonte: IBGE, 2016.

Embora a região do Alto Araguaia esteja distante da região delimitada no estudo, os fatos ocorridos nas primeiras décadas do século XX foram importantes para mostrar a dinâmica que o barco a motor levou para toda a extensão do rio. A mineração de diamantes e a aplicação do capital estrangeiro aumentaram as migrações, e por causa desse deslocamento de pessoas e mercadorias, povoados como Registro do Araguaia (GO), Araguaiana (MT), Santa Rita do Araguaia (GO), Aragarças (GO) e Ponte Branca (MT) prosperaram com a dinâmica econômica da extração de Diamantes. Na verdade, desde a época em que Couto de Magalhães implementava a navegação no Araguaia “[...] já se fazia relevante a presença de garimpeiros que buscavam diamantes às margens do Araguaia e afluentes” (RAMOS, 2011, p. 57).

Melo (2000, p. 87), afirma que cidades como Santa Rita do Araguaia, Aragarças e Ponte Branca foram fundadas por agropecuaristas, porém, impulsionadas economicamente pelos fluxos dos garimpeiros e pelas embarcações a motor que faziam os percursos entre o Pará e Goiás e traziam de tudo, de medicamentos à moda e estética, práticas culturais e até doenças. O apogeu da mineração no alto Araguaia durou até meados do século XX, período em que os conflitos armados pela dominação política

tornaram-se uma constante entre líderes locais⁵. Contudo, a exploração diamantífera continuou a ocorrer na região, mas veio a perder espaço para a agropecuária com a política organizada pela Marcha para o Oeste na década de 1940.

Segundo Lima Filho (2001, p. 153), os garimpeiros ficaram inviabilizados pelo discurso de memória da região de Aragarças em função da agropecuária. Quando a fundação chegou, o discurso oficial foi o de ignorar a presença garimpeira, conforme fica claro no primeiro relatório da instituição, assinado pelo seu presidente, ministro João Alberto Lins de Barros, em 1944. Para Lima Filho (2001, p. 153), o garimpo foi refreado na memória dos pioneiros da região de Aragarças, “[...] como se a história começasse com a Expedição Roncador – Xingu, FBC e SUDECO”. Assim, o gado ficou na memória araguaiana, ofuscou a indústria garimpeira e permaneceu como elemento justificador e de identificação com a cultura sertaneja representada pela pecuária e, atualmente, divide espaço com o turismo, compreensível historicamente nas contradições dos espaços simbólicos.



⁵ Lutavam pela liderança política da zona diamantífera no período entre 1915- 1925, dois líderes Carvalhinho e Morbeck da região de Alto Araguaia e de Santa Rita do Araguaia. Esse conflito resultou na derrota dos morbeckistas (apelidados de morcegos, por atacarem à noite). A luta entre esses dois grupos teve como pano de fundo o acirramento de uma antiga disputa por limites geográficos entre os Estados de Goiás e Mato Grosso, sendo o estado de Mato Grosso vitorioso, acrescentando, definitivamente, as terras entre o Araguaia e o rio das Mortes à sua jurisdição, como se almejava desde meados do século XVIII (MELO, 2000, p. 91).

Figura 2 - Canoas a motor no porto de Aruanã (GO) (principal meio de transporte para levar os turistas do porto até as praias do Araguaia).

Fonte: Carla Edieni (2016).

O rio Araguaia era o caminho, a saída e a chegada. Era a mais importante, senão a única via de comunicação para os povos que habitavam as cidades e povoados de suas margens. Portanto, a dinamização das embarcações a motor no Araguaia significou, a princípio, a diminuição das dificuldades na vida dos garimpeiros e ribeirinhos e constituiu para o turismo uma das características mais simbólicas de lazer na atualidade. Para a população de Aruanã (GO) – cidade considerada o portão de entrada para as praias – a canoa a motor simboliza a memória e elemento sociocultural fundamental para a identidade do rio, dinamizador da economia, essencial para a prática de pesca e para o turismo fluvial.



Figura 3 - Passeio turístico pelas principais praias nas proximidades de Aruanã (GO).

Fonte: Carla Edieni (2016).

A necessidade de aceleração do tempo causado pelo processo de modernização fez a movimentação das canoas conviverem abruptamente com os aviões na década de 1940. Segundo Lima Filho (2001), a chegada do avião ao sertão goiano representou um dos construtos da modernidade, pois o avião importou o princípio da “circulação” estruturante dessa modernidade. Foi a partir da construção de Aragarças que a ocupação definitiva do espaço se caracteriza pelos campos de pouso construídos pelo interior do Brasil e no futuro deram suporte às linhas aéreas internacionais.

A urbanização e a modernização fomentam o lazer no Araguaia

O processo de urbanização em Goiás faz parte de um projeto mais amplo de modernização visando à integração nacional do Brasil. Cidades novas passam a conviver com cidades históricas em um processo em que os goianos aprenderam a conviver com os avanços, rupturas e continuidades na reconstrução dos valores modernos. A sociedade transformou-se nesse ambiente de urbanização acelerada: industrialização, individualismo e ritualização da vida cotidiana. Os fetiches de consumo passaram a considerar o lazer no Araguaia como um fator importante na existência dessa nova ordem emergente.

Em 1930 o discurso de modernização para Goiás pautou-se no ideal de mudança por meio da representação da modernidade, personificada na construção de Goiânia. Com a Revolução de 1930⁶ Pedro Ludovico Teixeira torna-se interventor do Estado, e Vargas presidente do Governo Provisório, situações que sobrepujaram as oligarquias tradicionais, privilegiando o sul e o sudeste goiano, centros econômicos do estado e novos detentores do poder.⁷

Com a vitória da Revolução de 1930, Pedro Ludovico Teixeira – interventor em Goiás – iniciou a luta para a construção de uma nova capital, mais “arrojada” e “moderna”, com o objetivo de inserir o estado no projeto nacional desenvolvimentista com o objetivo de consolidar um novo projeto para Goiás, revestido de motivação para o desenvolvimento do país. Assim, o ideário para a consolidação de uma nova capital consistia em “civilizar” o sertão, e Nísia Trindade (2013) mostra que as representações do sertão são metáforas geográficas na forma de representação sobre a identidade

⁶ No plano político ocorreu a crise da campanha eleitoral de 1930, que deu origem a formação da Aliança Liberal. Segundo Machado (2007, p. 65), Goiás nesse processo não se colocou passivamente frente ao processo que culminou na Revolução de 1930. Para Boris Fausto apud, Machado (2007, p. 62), a Aliança foi uma coligação de oligarquias dissidentes visando pressionar a burguesia de São Paulo e obter concessões. No seio destas oligarquias havia grupos jovens, que, mesmo não tendo diferenças com os velhos oligarcas, pretendiam alcançar o poder, até mesmo pelas armas, caso necessário. Havia a possibilidade de se contar com a participação dos tenentes e do apoio das classes médias (MACHADO, 2007, p. 62).

⁷ Quando o presidente Washington Luís apoiou, para sua sucessão, um paulista, ao invés de um mineiro, quebrando a alternância no poder da chamada política do “café com leite”. Minas Gerais, descontente, aliou-se ao Rio Grande do Sul para a formação da Aliança, à qual se incorporavam a Paraíba, o Rio de Janeiro e também dissidências de São Paulo. Para fazer frente à candidatura oficial de Júlio Prestes, a oposição indicou como candidato à presidência o governador Getúlio Vargas, candidatura que possibilitou nomear Pedro Ludovico Teixeira interventor do Estado, e Vargas presidente do Governo Provisório, sobrepujou as oligarquias tradicionais, privilegiando o sul e o sudeste goiano (MACHADO, 2007, p. 62).

nacional, reveladas como incompletas em um momento de refundação dos muitos *Brasís*. Para a autora, a natureza, por estar ainda desconhecida no interior do Brasil, remete ao ideal de desafio, romantismo e mistério. E, sobretudo, representa o lugar da realização dos projetos que viabilizavam o progresso e a civilidade. Assim nasceu Goiânia:

Não era apenas a vontade atávica de uma ideia de um povo ou um político que buscava concretização. Era bem mais que isso. Feita em nome do progresso, da esperança e do pretense ‘novo’ que se contrapunha ao suposto ‘velho’, Goiânia representava o veículo da condução político burocrática capaz de levar o Estado a uma maior inserção ao mercado nacional [...] (CHAUL, 1992, p. 16).

A modernidade em Goiás deflagrou no âmbito espacial um símbolo de progresso com a construção de Goiânia e a transferência da capital. Nas palavras de Oswaldo Aranha⁸ (1960, p. 20), Goiânia passa a significar um marco nacional “graças ao interventor Pedro Ludovico, que se afirma como uma realização da capacidade criadora dos brasileiros como um marco da nossa obra civilizadora”. Era preciso renegar o passado, e desse modo, a construção de Goiânia assinala o interesse em uma nova concepção cultural. No entanto, ela se deu sob as vozes contrárias da oposição, especialmente da cidade de Goiás, a antiga capital. A urbanização planejada ocorreu de fato e representa um símbolo de progresso do novo Brasil varguista, voltada para a interiorização do país, entretanto, continuava a abrigar as antigas práticas do mundo rural presentes no cotidiano e nos costumes da população goiana. A construção de Goiânia, segunda capital planejada e moderna do sertão (a primeira foi Belo-horizonte-MG), edificava também uma nova concepção que alcançava outras cidades goianas que já haviam sido tocadas pela chegada da estrada de ferro, como símbolo de progresso. Pretendia-se que a cidade fosse o marco da passagem para uma nova etapa na História, assim, a significação da sua construção era um ato de quebra de estigma, ou seja, de ressignificação para Goiás e o centro do país (MARTINS, 2007, p. 145).

Outro elemento que influenciou o ideal de modernização e urbanização em Goiás foi a Marcha para o Oeste. Somado à criação de Goiânia, esses elementos induziram na mudança de perspectiva e contribuíram, de certa forma, para as transformações no Araguaia, uma vez que a “expedição teve como sua primeira parada para reestudo direcional na confluência dos rios Araguaia e Garças” (MAIA, 2005, p. 214). Na década

⁸ Figura política ligada diretamente a Getúlio Vargas. É considerado o arquiteto da revolução de 1930. Foi ministro da justiça do primeiro governo Vargas. No governo JK tornou-se uma espécie de conselheiro informal do presidente. É considerado um “filho do positivismo” (JORNAL OPÇÃO, 2014).

de 1940, a estratégia da Marcha ocorreu como uma ação regional mais complexa e colocava Goiás em comunicação com o Sul, a fim de atrair os meios capazes de conduzi-lo a uma maior visibilidade econômica no âmbito nacional. A Marcha para o Oeste promoveu a abertura de estradas de rodagem, a construção de pontes e a obtenção de financiamento para compra de terras, além de subsídios para a produção agrícola e pecuária. Mais uma vez, a ideia de povoar as margens do Araguaia ressurgiu com as ações de transformações em Goiás e as novas vias de penetração no sul do estado. O desenvolvimento econômico foi reformulado pelos *bandeirantes* do século XX, mas ainda assim, com as velhas ideias do passado, cujo objetivo se pautava em transformar a paisagem do rio Araguaia em uma frente agropastoril para o desenvolvimento do capital.

Lima Filho (2001, p. 20), em seu estudo sobre a memória de antigos pioneiros da Marcha para o Oeste e da rede de pessoas inseridas no evento da Expedição Roncador-Xingu (1943), viu no Araguaia o palco da Marcha para o Oeste e chamou-a de imaginário de um duelo do “mar com o sertão” (LIMA FILHO, 2001, p. 21). Em 1940, após visitar a Ilha do Bananal, Getúlio Vargas inaugurou uma expedição para abrir caminho. Oficialmente tinha a finalidade de abrir vias de comunicação do litoral com o Centro-Oeste e a expedição recebeu o nome de Roncador Xingu⁹. O nome à frente da expedição Roncador Xingu é do Coronel Flaviano de Mattos Vanique, e o objetivo da expedição estava na exploração do vasto território, reforçando a tese de comunicação por via fluvial.

Lima Filho (2001, p. 44) confirma que a expedição Roncador-Xingu, partiu de Aragarças rumo ao Rio das Mortes no dia 3 de dezembro de 1943, e já estava abrigada institucionalmente pela Fundação Brasil Central. Esta foi criada por Getúlio Vargas, ao assinar a Lei nº 5.878, de 4 de outubro de 1943, que no parágrafo segundo determinava que a FBC tinha por objetivo o “desbravamento e a colonização das regiões do Brasil Central e Ocidental, notadamente a dos altos rios Araguaia e Xingu. Avançar sertão a dentro foi a meta básica idealizada pelo governo federal, a Marcha para o Oeste significou realimentar o ideal de brasilidade e acelerar a frente econômica vislumbrada por Vargas.

A fim de compreender como se deu o processo de industrialização em Goiás ao ponto de dar visibilidade ao lazer e turismo no Araguaia, buscamos o entendimento sobre a economia, focando em seu passado recente as possibilidades industriais que garantiram um desenvolvimento futuro para esta região. Essas possibilidades são avaliadas num

⁹ Esta foi uma ação governamental considerada de interesse militar pelo Decreto-Lei nº 5.801, de 8 de setembro de 1943, de Getúlio Vargas. A expedição era subordinada à coordenação de Mobilização Econômica, que a organizou pela Portaria nº 77, de 3 de junho de 1943 (LIMA FILHO, 2001, p. 41).

contexto local, regional e nacional, fazem parte da nossa análise a dinâmica de crescimento urbano e populacional que conduziu à formação de uma classe média e trabalhadora que se desloca nas férias de julho, em busca de lazer e contato com a natureza Araguaiana.

Foi na década de 1880 que a indústria moderna, nos moldes e perfil da revolução industrial, chegou ao Brasil. Desde então, as economias brasileiras e goianas avançaram aos poucos criando estratégias de desenvolvimento produtivo. Em pesquisa recente, Valdivino Borges de Lima (2015) defende que o processo de industrialização do Brasil se intensificou durante o século XX, apresentando particularidades em relação à escala dos países que já haviam amadurecido esse processo, portanto, “ora se aproximando do fenômeno em nível nacional, ora se distanciando” (LIMA, 2015, p. 36). Segundo o autor, o principal impulso do processo de industrialização ocorreu na década de 1950, em conjunto Estado e capital estrangeiro, e embora o processo de urbanização de Goiás tenha se fundido com as esferas da agropecuária, ele não aconteceu de maneira total no território goiano. O setor agrário contribuiu para o desenvolvimento de um processo de urbanização que fez emergir as indústrias de bens de consumo não duráveis como tecidos, calçados, vestuário e móveis, no país, chamadas de indústrias tradicionais.

Lima (2015, p. 43) coloca que entre os anos de 1950 e 1970, a região sudeste concentrava, de forma excessiva, as atividades industriais. Essa concentração logo provocou uma crise pela saturação do próprio sistema e favoreceu, de certo modo, um deslocamento para outras regiões, mas, mesmo assim, mantinha suas sedes e instituições financeiras em São Paulo. O deslocamento para o interior contava com a transferência da capital do país para solo goiano por Juscelino Kubitschek e a construção da BR 153, procedimentos que se tornaram fatores decisivos para as atividades econômicas de Goiás. O Estado significava o ponto de união entre Goiás e o restante do Brasil de norte a sul.

O período militar de 1964-1989 trouxe em seu discurso a integração nacional e o apelo em resolver os problemas sociais. No entanto, a característica mais marcante desse momento foi a violência contra os direitos humanos, silenciado pelos investimentos em empresas públicas e privadas na referida década:

[...] o final dos anos 1960 foi um período marcado por significativa expansão do comércio mundial e pela disponibilidade de capitais e juros baixos. O governo militar contraiu empréstimos para realizar projetos faraônicos, como a transamazônica, a ponte ligando as cidades do Rio de Janeiro e Niterói, a hidrelétrica de Itaipu, entre outros. A ideia do Brasil potência foi alardeada pelos meios de comunicação de massa e intensificavam-se os apelos de patriotismo, com os slogans Brasil, ame-o ou deixe-o, ninguém segura esse

país. A bandeira, o verde e o amarelo invadiram o cotidiano dos brasileiros (LUCA *apud* LIMA, 2015, p. 67).

O rio Araguaia, lugar que abriga tantas belezas naturais, também foi palco de guerra e marcou a história do Brasil no período de repressão durante o governo militar. O lugar escolhido por um grupo revolucionário do Partido Comunista do Brasil (PCdoB) abrangia as regiões do Pará, norte do então estado de Goiás, atual Tocantins, e também Maranhão, na área conhecida como Bico do Papagaio. Segundo o Historiador Romualdo Pessoa Campos Filho (1997) em *A Guerrilha do Araguaia*, a violência armada de cunho popular ocorrida no início de 1970 foi ignorada por muito tempo pela população brasileira, mas nunca se apagou na memória social da população ribeirinha. Atualmente a imprensa brasileira também tem realizado importante trabalho investigativo sobre o assunto, fator que se juntou ao conjunto de mistério que envolve o imaginário que compõe o cenário do Araguaia.

A partir de 1990, com o fim do regime autoritário, ocorreu uma aceleração da industrialização devido ao fenômeno da globalização. O Brasil e Goiás buscavam a inserção no mundo e todo o processo das disputas territoriais foram refeitos nas regiões e nos lugares, “[...] em que a urbanização é extrato e testemunha desse reordenamento” (LIMA, 2015, p. 74).

Goiás passa a participar do mundo global com particularidades em sua economia relacionadas ao setor agropastoril com os demais setores produtivos. Fundamentalmente, as demandas nacionais relacionadas ao setor agropecuário devem ser consideradas, “já que a inserção de programas fez também com que houvesse uma perda da biodiversidade no Cerrado, fruto do uso indiscriminado das fontes naturais” (LIMA, 2015, p. 72). Nesse sentido, o Araguaia sentirá os reflexos pelo agronegócio e pela ação do turismo.

A concentração de grandes setores industriais trouxe investimentos em infraestrutura por parte do Estado, além de investimentos privados e fiscais. A tabela a seguir demonstra a evolução do número de estabelecimentos industriais de Goiás a partir da segunda metade do século XX:

Tabela 1 - Evolução do número de estabelecimentos industriais de Goiás, 1966, 1974, 1979, 1981, 1996, 2005, 2010

Classes e gêneros de indústria	Ano						
	1966	1974	1979	1981	1996	2005	2010
Produtos minerais	12	41	42	65	-	-	-
Mínerais metálicos não	234	161	341	428	1013	850	971
Metalúrgica	53	59	104	113	700	742	839
Mecânica	3	4	22	59	136	175	204
Material de transporte	29	15	33	44	97	112	149
Madeira	128	65	117	169	438	286	316
Mobiliário	68	37	71	118	774	576	545
Borracha	7	18	23	21	33	48	70
Couros e peles/ produtos similares	20	9	19	14	149	141	130
Química	15	14	43	40	157	200	345
Têxtil	3	18	12	13	48	98	110
Vestuário, calçados e artefatos de tecido	61	42	73	119	3.358	3.693	4.581
Produtos alimentícios	200	417	553	716	3.470	3.043	2.847
Editoria e gráfica	15	50	84	93	296	409	611

Fonte: Pesquisa industrial anual. Secretaria da fazenda do Estado de Goiás.

Segundo Arriel (*apud* LIMA, 2015, p. 96), foi a partir de 2010 que as principais atividades industriais do Estado de Goiás ocorreram, especialmente nos municípios de Goiânia, Anápolis, Aparecida de Goiânia, Catalão, Rio Verde, Luziânia e Itumbiara, favorecidos por suas localizações. Esse fator contribuiu para o bom desempenho da indústria goiana e colaborou para o processo de urbanização do Estado, “tendo em vista

o aumento da demanda e ampliação da renda” dos municípios. De acordo com Lima (2015, p. 96), Goiás sofreu uma urbanização acelerada e desigual desde então, em razão do esvaziamento do campo e de muitas pequenas cidades goianas, que por estarem fora do novo padrão produtivo, perderam parte de sua população jovem. De modo geral, observamos que a urbanização e a industrialização de Goiás ocorreram de forma paralela, naquilo que Lima (2015, p. 185) defende em sua tese como a “nova marcha para o oeste”. A tabela abaixo demonstra o crescimento urbano da população a partir da década de 1940 em Goiás, no Centro-Oeste e no Brasil.

Tabela 2 - Estado de Goiás, Centro-Oeste e Brasil: população recenseada e estimada pelo IBGE nos anos de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 1996, 2000 e de 2007 a 2013. (1) contagem (2) estimativa

Ano	População (hab.)		
	Goiás	Centro-Oeste	Brasil
1940	826.414	1.258.679	41.236.315
1950	1.214.921	1.736.965	51.944.397
1960	1.913.289	2.942.992	70.070.457
1970	2.938.677	5.073.259	93.139.037
1980	3.860.174	7.545.769	119.011.052
1991	4.018.903	9.427.601	146.825.475
1996 (1)	4.514.967	10.500.579	157.070.163
2000	5.003.228	11.636.728	169.799.170
2007 (1)	5.647.035	13.222.854	183.987.291
2008 (2)	5.844.996	13.695.944	189.612.814
2009 (2)	5.926.300	13.895.375	191.480.630
2010	6.003.788	14.058.094	190.755.799
2011 (2)	6.080.588	14.243.951	192.376.496
2012 (2)	6.154.996	14.423.952	193.946.886
2013 (2)	6.434.052	14.993.194	201.032.714

Fonte: IBM (2014).

Segundo a tabela acima, Goiás vem crescendo significativamente desde a década de 1940, criando um ritmo produtivo e social em um processo de rede urbana. Essas discretas evoluções da população a partir de 1940, de acordo com Arrais e Oliveira (2016, p. 121), “não são evidenciadas apenas pelo incremento da população, mas, sobretudo, pelas funções que as cidades passam a exercer”.

Assim, compreendemos que o tipo de sociedade que emergiu e passou a frequentar o Araguaia como refúgio para o lazer não dependeu apenas da vontade individual. Além dos contextos culturais, influenciaram a demanda por esse tipo de consumo os aspectos econômicos (disposição de capital individual) que apareceram como determinantes nos últimos anos, especialmente no período de férias. Arrais (2013, p. 36), assegura que o lazer, para além da voluntariedade e da disposição de tempo livre, implica um conjunto de mediações culturais que demandam espaços específicos para sua realização. “O lazer se insere, portanto, no mundo da mercadoria, resultado da fragmentação do tempo e do espaço”.

O lazer aparece como negação de experiência urbana, muito embora os acampantes do rio Araguaia frequentemente reproduzam suas experiências urbanas nas formas de lazer, levando dos locais de origem, aparelhos tecnológicos, som, geradores de energia, celulares, refrigeradores, bebidas e comidas que fazem parte do cotidiano da vida moderna.

Considerações finais

Essa mudança de comportamento na apropriação dos espaços da natureza para o lazer tornou-se cada vez mais frequente, porque “O lazer na sociedade moderna também muda de sentido [...]”, conforme defendido por Carlos (*apud* ARRAIS, 2013, p. 36). Assim, a busca da originalidade que faz do rio um lugar tão especial torna-se parte do cotidiano e passa a ser cooptado pelo desenvolvimento da sociedade de consumo. Para Arrais (2013), tal fato significa que o lazer, tanto quanto o turismo, agrupou “novas necessidades” de consumo, capazes de produzir novas formas de uso destes espaços, no sentido do título desse artigo de que a modernização se desaguou no rio Araguaia. Desse modo, percebe-se que o fato de se ir ao Araguaia tornou um símbolo de prestígio social e exigiu consolidação ideológica específica para sua realização. Para os frequentadores, a questão de a praia ser de rio e não de mar torna-se indiferente e os inconvenientes da

estadia – para quem fica acampado – não anula os efeitos positivos do prazer de estar nas praias do rio, pelo menos para a maioria que retorna todos os anos.

A compreensão sobre a apreensão do espaço do Araguaia para fins de lazer pelos goianos passa, necessariamente, pela consideração de dois aspectos fundamentais: no primeiro trata-se de uma tradição rural da capital goiana, assentada em um projeto modernizador; e o segundo refere-se à velocidade da urbanização atrelada à industrialização do estado. Os dois aspectos formaram o pano de fundo para o surgimento de uma prática negativa da experiência urbana que motivou, em parte, o desejo dos goianos em querer frequentar o Araguaia em temporada de férias. Evidentemente que esse desejo foi aguçado pelo discurso de retorno ao campo e convívio com a natureza. Desejo genérico pelo retorno ao mundo rural de outrora e pela ausência de praias de mar no estado, mas alternativo para o desenvolvimento do lazer em Goiás.

O ambiente ecológico do rio Araguaia que antes se apresentava como lugar distante, depois da urbanização e melhoria na malha viária passou a ser visto como área de influência de uma rede de médias e grandes cidades que potencializam seu uso para a prática de lazer e consumo de espaço. Quando se considera a participação relativa destas cidades, Goiânia aparece com maior concentração desse consumo e isso pode estar diretamente relacionado à renda, que permite condições de mobilidade e a permanência dos diferentes atores sociais nas praias. A distância, ao que tudo indica, nas condições atuais, não é um impeditivo para que parte dessa população chegue às principais praias do Cerrado.

O argumento econômico para transformar o rio Araguaia em praia está baseado naquilo que Arrais (2013, p. 70) chamou de tripé praia-sol-lazer, referindo-se ao uso dos espaços litorâneos, termais, rios e lagos para fins de lazer. Segundo seu argumento, esse tripé é incorporado de diferentes modos pelas comunidades e governos como epíteto de desenvolvimento que, entretanto, não deveria estar desassociado da apropriação das áreas para reprodução da vida, tanto no sentido ecológico quanto para a moradia de comunidades ribeirinhas e indígenas. Por tal fato, assim como em áreas litorâneas, no Araguaia também reside a questão fundiária que o turismo não reproduz em seus anúncios televisivos e nem nas recordações impressas em cartões postais levados para suas cidades de origem.

Portanto, podemos perceber que o processo de modernização ocorrido em Goiás fez parte do ideal de integração nacional, tendo contribuído para isso ações como: a Marcha para o Oeste, a fundação de Goiânia e a construção de Brasília. A partir desses

três elementos, Goiás incorporou novos ideais, urbanizou-se e impulsionou a industrialização. Isso evidencia que o lazer na natureza araguaiana é assinalado como um dos ideais de consumo das sociedades modernas, a partir do momento em que passam a viver nos moldes das cidades urbanizadas.

THE DREAM OF MODERNIZATION DRAIN ON THE ARAGUAIA RIVER: APPROPRIATION AND CONSOLIDATION OF THE RIVER AS A PLACE OF TOURISM

Abstract: This article aims to analyze the appropriation of the Araguaia riverbanks because of the reflexes of the modernization process that took place in Goiás. From 1930, the Brazilian culture was valued through symbols that had been gestated since the nineteenth century, and this period of Brazil has particularities and great efforts to define a consciousness of national unity, capable of creating links with the idea of people, nation and territory. It is in this context that we seek to incorporate the values of the coast into the “sertão”. In subsequent decades, new government politics will favor the planned occupation of the central region of the country, affecting the appropriation of the banks of the Araguaia River.

Keywords: Araguaia River. Modernization. Government politics.

Referências

AMADO, Janaina. Região, sertão, nação. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, p. 145-151, 1995. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewFile/1990/1129>>. Acesso em: 03/12/2016.

ARANHA, Oswaldo. Goiânia na opinião nacional. In: *Goiânia documentada*. Org. Oscar Sabino Junior. São Paulo: Edigraf. 1960.

ARRAIS, Tadeu. *Morar na metrópole, viver na praia ou no campo: a segunda residência e o mercado imobiliário metropolitano*. Goiânia: Ed UFG digital, 2013. 109 p. Disponível em: https://www.cegraf.ufg.br/up/688/o/livro_digital_morar-metropole_viver-praia-campo_ed-ufg.pdf. Acesso em 04/10/2019.

ARRAIS, Cristiano; OLIVEIRA, Eliezer; ARRAIS, Tadeu. *O Século XX em Goiás: o advento da modernização*. Goiânia: Cãnone, 2016.

BORGES, Barsanufu Gomides. *O Despertar dos Dormentes: Estudo sobre a estrada de ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909-1922*. Goiânia: Ed. Cegraf /UFG, 1990.

BOURDIEU, Pierre. *Espaço Social e Espaço Simbólico. O novo capital. Razões práticas: Sobre a teoria da Ação*. Campinas, SP: Papirus, 1996.

CAMPOS FILHO, Romualdo P. *Guerrilha do Araguaia: a esquerda em armas*. Goiânia: EdUFG, 1997.

CARVALHO, Gisélia Lima. *A política de turismo no estado de Goiás: Um estudo sobre as escalas institucionais de intervenção*. Tese de Doutorado – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

CASTILHO, Denis. Os Sentidos da Modernização. In: *Boletim Goiano de Geografia*. Goiânia, v. 30, n. 2, jul./dez. 2010.

CHAUL, Nasr Nagib Fayad. Goiás–Velho, Goiás–Novo: A construção de Goiânia e as utopias dos anos 30. In: *DF letras. Diário da Câmara Legislativa (suplemento cultural)*. Brasília: Câmara Legislativa do Distrito Federal, 1992.

ELIS, Bernardo. *Ermos e Gerais*. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

GARCIA, Ledonias Franco. *Goyaz: Uma Província do Sertão: Entre o signo da unidade nacional e a força do isolamento*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, São Paulo, 1999.

IBGE. *Baliza, cidade do Estado de Goiás*. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmn=520310&search=baliza>. Acesso em 29/09/2016.

IMB. Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. Disponível em: <http://www.imb.go.gov.br/>. Acesso em 23/06/2019.

JORNAL OPÇÃO. *Oswaldo Aranha: um político que não foi sombra de Getúlio Vargas*. Ed. 2014. Disponível em: <<http://www.jornalopcao.com.br/posts/opcao-cultural/oswaldo-aranha-um-politico-que-nao-foi-sombra-de-getulio-vargas>>. Acesso em: 16/10/2016.

LIMA FILHO, M. Ferreira. *O (Des)encanto do Oeste: memória e identidade social no médio Araguaia*. Goiânia: Ed da UCG, 2001.

LIMA, Nísia Trindade. *Um sertão chamado Brasil*. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 2013.

LIMA, Valdivino Borges de. *A espacialidade da indústria em Goiás: “a nova marcha para o oeste” – o exemplo de Catalão*. 2015. Tese de Doutorado – Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2015. In: <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/4721> Acesso em 03/02/2017.

MACIEL, Dulce Portilho. A Rota Araguaia-Tocantins de comunicação mercantil: entre Goiás e Belém do Pará – 1846/1967. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. C. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

MACHADO, Laís Aparecida. Uma cidade no sertão. In: *Formas e tempos da cidade/ In: LIMA FILHO, Manoel Ferreira; MACHADO, Laís Aparecida (Org.)*. Goiânia: Câne Editorial, Ed. UCG, 2007.

MAIA, Valter Estácio, *Desenvolvimento econômico de Goiás*. Goiânia: Kelps, 2005.

MARTINS, Tattiussa. Entre a cidade sonhada e a cidade real. In: LIMA FILHO, Manoel Ferreira; MACHADO, Laís Aparecida Machado. *Formas e tempos da cidade*. Goiânia: Cânone Editorial/Ed.UCG, 2007.

MELO, Jonas Israel de Sousa. *O Rio Araguaia: Povoamento e mudanças na paisagem (1513-1967)*. Dissertação de Mestrado. Goiânia: UFG, 2000.

RAMOS, Hugo de Carvalho. *Tropas e boiadas*. Goiânia: Kelps, 2014.

RAMOS, Laura Marina Jaime. *Romaria das Águas: ambiente, afeto e representações nas praias do Rio Araguaia-GO*/ Tese de doutorado. Goiânia: UFG, 2011.

SANTOS, Bruno Gonçalves dos. “Aos Bons Goianos”: *Questões políticas e a mudança da capital de Goiás nas páginas D’A Informação Goyana (1917-1935)*. Dissertação de Mestrado. Anápolis: UEG, 2015.

SOBRE AS AUTORAS

Maria de Fátima Oliveira é doutora em História pela Universidade Federal de Goiás (UFG); docente do Mestrado Interdisciplinar em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado da Universidade Estadual de Goiás (TECCER-UEG).

Carla Edieni da Silva Alves é mestranda em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER) pela Universidade Estadual de Goiás (UEG).

Recebido em 22/08/2019

Aceito em 29/01/2020