OESTE GOIANO: CAMINHOS E PROCESSOS DE ESTRUTURAÇÃO DE UMA REGIÃO

WEST GOIANO: PATHS AND PROCESSES OF STRUCTURING A REGION

GOIANO OCCIDENTAL: CAMINOS Y PROCESOS DE ESTRUCTURACIÓN DE UNA REGIÓN

Érika Munique de Oliveira
Doutoranda em Geografia na Universidade Federal de Goiás (IESA/UFG)
rika.munique@gmail.com

Resumo:
O artigo tem como objetivo discutir a importância dos caminhos no processo de estruturação do Oeste Goiano. No primeiro momento, apresenta-se uma abordagem teórica sobre região, assim como elementos pertinentes para seu estudo. No segundo, contextualiza os processos de apropriação do território goiano, enfatizando os interesses e as primeiras conexões. No terceiro e último, apresenta-se a cartografia da evolução dos caminhos e sua pertinência no processo de estruturação do Oeste Goiano.
Palavras-chave: Oeste Goiano, caminhos, estruturação regional.

Abstract:
The article aims to discuss the importance of paths in the process of structuring West Goiás. At first, a conceptual theoretical approach on the region is presented, as well as relevant elements for its study. In the second, it contextualizes the processes of appropriation of the Goiás territory, emphasizing the interests and the first connections. The third and last section presents the cartography of the evolution of the paths and their relevance in the process of structuring West Goiás.
Keywords: West Goiás, paths, regional structure.

Resumen:
El artículo tiene como objetivo discutir la importancia de los caminos en el proceso de estructuración del Oeste de Goiás. En un primer momento, se presenta un enfoque teórico conceptual sobre la región, así como elementos relevantes para su estudio. En el segundo, contextualiza los procesos de apropiación del territorio de Goiás, enfatizando los intereses y las primeras conexiones. La tercera y última sección presenta la cartografía de la evolución de los caminos y su relevancia en el proceso de estructuración del Oeste de Goiás.
Palabras clave: Oeste de Goiás, caminos, estructura regional.

INTRODUÇÃO

A compreensão do papel dos caminhos no processo de estruturação de uma região vai ao encontro dos acontecimentos iniciados no processo de colonização, que, por sua vez, contribuíram para a formação do Oeste Goiano, nosso objeto de estudo. Partindo desse pressuposto, o objetivo principal deste artigo foi apreender a formação do Oeste Goiano. Levando em consideração estes aspectos, foi pensada a seguinte estrutura de análise: região, caminhos, apropriação territorial, formação regional e conexões.

Os procedimentos metodológicos foram divididos em três fases, assim listadas: pesquisa bibliográfica e documental, assim como análises em banco de dados. Na primeira, foram consultados livros, artigos, teses e dissertações para entender a apropriação do território goiano e a formação da Região Oeste.

Na segunda fase, foi realizada a pesquisa documental no Acervo Histórico do Estado de Goiás e na Fundação Cultural Frei Simão Dorvi para consulta e análise de documentos sobre a construção dos caminhos em Goiás e na Região Oeste.

A terceira e última fase consistiu em pesquisa em banco de dados do IBGE para coleta de dados socioeconômicos e geoespaciais. Com esses dados, foram produzidos tabelas e mapas que serão apresentados no decorrer desta narrativa.

Nessa perspectiva, este artigo realiza uma discussão pautada nos caminhos e nas conexões que contribuíram para a formação da região denominada Oeste Goiano, com intuito de contribuir com as pesquisas que tem como foco a temática regional.

CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS SOBRE REGIÃO

A abordagem sobre o conceito de região tem sido ampla e diversa. Os trabalhos de Roberto Lobato Corrêa (1995) e Paulo César da Costa Gomes (1995) nos mostra muito bem essa complexidade teórica. Não se pretende, aqui, discutir essa diversidade, mas trazer elementos que fundamentam o processo de formação regional, de forma geral e específica, do Oeste Goiano.

Já dizia Vidal de la Bache (1921) que é tarefa do pesquisador e, sobretudo, do geógrafo e da geógrafa que se propõe estudar uma região, desvelar a combinação de fatores que contribuem para sua configuração. Nesse sentido, o movimento da sociedade no espaço-tempo torna-se importante para entender como se constitui uma

determinada região, porque,

> A cada momento histórico os recursos são distribuídos de diferentes maneiras e localmente combinados, o que acarreta uma diferenciação no interior do espaço total e confere a cada região ou lugar sua especificidade e definição particular. Sua significação é dada pela totalidade de recursos e muda conforme o movimento histórico (SANTOS, 2002, p165).

No estudo regional, devem se levar em conta os processos de organização social, político e econômico que devem abarcar, segundo Santos (1988), os acontecimentos no território para reconhecer como uma área se insere no processo produtivo e como o novo se estabelece sobre o passado. É preciso também "olhar para um território, aproximar-se do empírico de um lugar, ou lugares que resultam em paisagens para compreender uma organização" (BARREIRA, 2002, p.80).

Por outro lado, é necessário olhar para a ação dos diferentes grupos sociais na história do território, seus interesses da pequena à grande escala, conforme sugere Raffestin (1980), pois suas ações criam relações de poder que comandam e transformam as configurações anteriores. É por isso que Gomes (1995) entende que a leitura regional funda uma reflexão política, pois coloca em evidência o jogo de interesses entre grupos sociais.

O governo é um agente importante nesse processo, pois promove ou incentiva o povoamento, por meio de ações e programas de ocupação, manipulando o destino e os espaços de moradias das pessoas, alocando e distribuindo, de maneira desigual, investimentos em infraestrutura em determinadas áreas. Sua atuação vai ao encontro dos interesses da tríade produção-circulação-consumo que emerge com a atuação de outros grupos sociais que também se apropriam e lugares. Tudo isso faz parte do sistema de gestão e controle circunscrito na história do território, que cria arranjos espaciais, e, sobretudo, regiões.

As regiões são áreas por meio das quais é possível exercer um ou mais poderes (RAFFESTIN, 1980), por oferecer condições para aqueles que as controlam possibilidades de explorar recursos, fundar patrimônios, povoados e cidades. É evidente que esses não são os únicos fatores a se levar em consideração, mas são mecanismos dentre os quais é possível exercer o poder.

A contextualização das inúmeras fases de inserção na economia nacional e mundial também se mostra importante para compreender o processo de estruturação regional. No Oeste goiano, em particular, observa-se que a sua configuração regional se

deu em diversos momentos, levando em consideração as transformações colocadas por processos econômicos e políticos.

Com base no exposto, propõe-se discutir, nos tópicos que seguem, a apropriação do território goiano e o papel dos caminhos na estruturação regional do Oeste Goiano no período de vigência das principais atividades econômicas e seus respectivos desdobramentos.

OS CAMINHOS NO PROCESSO DE APROPRIAÇÃO DO TERRITÓRIO GOIANO

Não restam dúvidas de que os caminhos expressam a maneira como o território foi sendo ocupado, organizado e, principalmente, usado ao longo do tempo. Eles refletem o movimento da sociedade no espaço geográfico e "sempre desempenharam papel fundamental no processo de ocupação, povoamento e urbanização do território" (NETO, 2001, p.51).

A literatura histórica e geográfica aponta que os rios foram a porta de entrada para os territórios "desconhecidos", foram as direções que permitiam chegar aos lugares. No contexto da formação do território brasileiro e goiano, as expedições conhecidas também por bandeiras partiam, em sua grande maioria, do litoral (São Paulo) e percorriam os grandes rios. Algumas delas atravessaram Goiás ainda no século XVI, como pode ser observado nas palavras de Neto (2001, p.52):

> A primeira bandeira que partiu de São Paulo rumo aos sertões de Goiás-Tocantins foi a de Antônio Domingos Grau (1590-1593), que chegou à região leste do rio Tocantins. Depois, para citar apenas alguns, vieram as de Domingos Rodrigues (1596-1600) que chegou à região do Bico do papagaio pelo Rio Araguaia; Afonso Sardinha (1598), que também chegou ao Paraopava (primeiro nome do rio Araguaia); Belchior Carneiro (1607-1609), indo mais ainda para o norte; Martins Rodrigues (1608-1613), que arranchou por vários anos no sertão do Araguaia; André Fernandes (1613-1615), que após entrar no Tocantins, subiu o Araguaia até as suas nascentes [...].

Estas experiências por Goiás-Tocantins, de acordo com Neto (2001), lançaram as bases necessárias à ocupação efetiva do território, uma vez que as potencialidades econômicas foram conhecidas e os caminhos registrados nos roteiros de viagem e em mapas. A figura 1 mostra o trajeto realizado pelos bandeirantes na primeira metade do século XVIII, período em que Goiás teve seu povoamento iniciado.

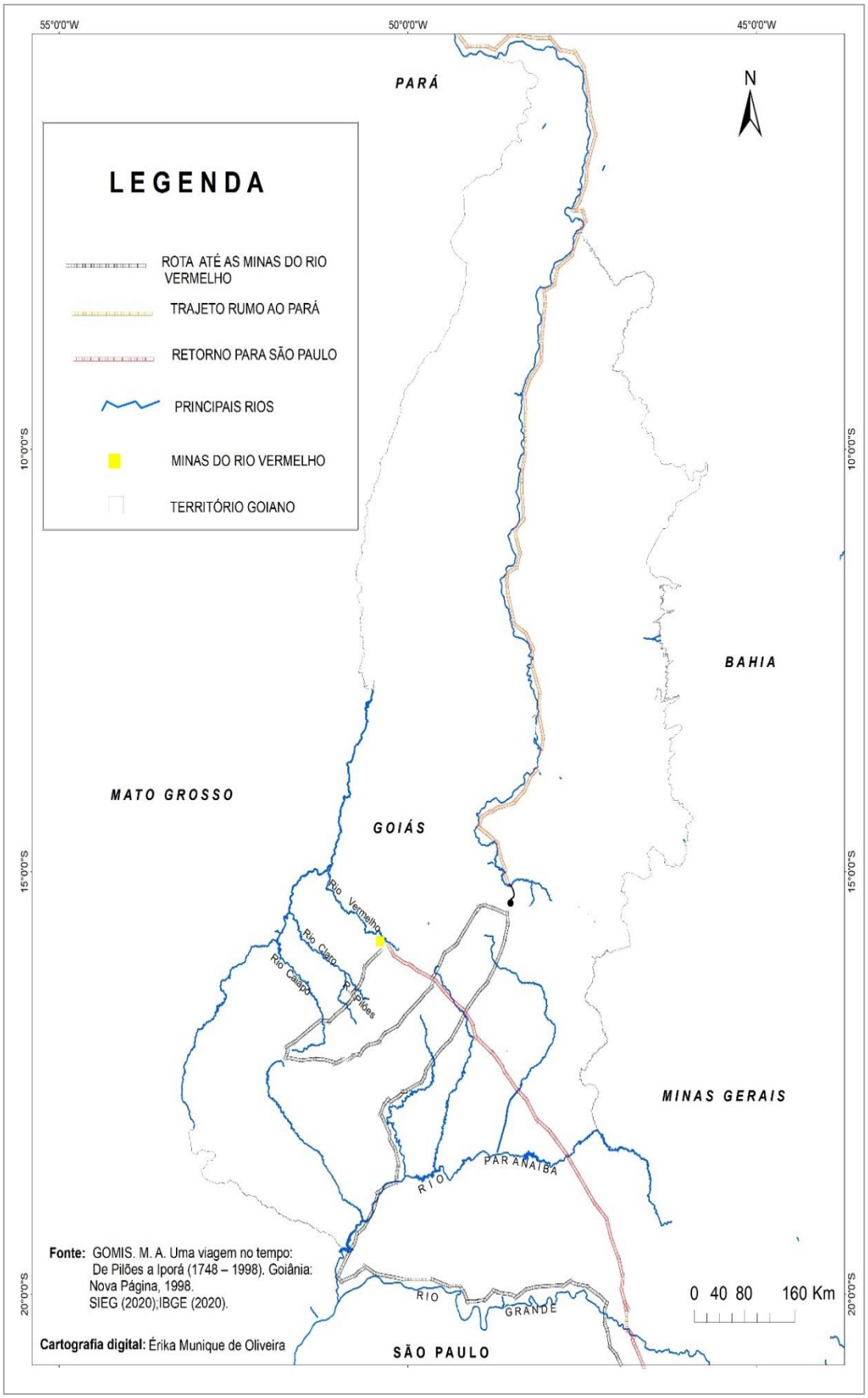

Figura 1: Caminhos percorridos pelos bandeirantes na primeira metade do século XVIII.

É importante destacar que as primeiras expedições, conforme a literatura histórica e geográfica elucida a respeito da natureza econômica do século XVI, foram caracterizadas a captura do índio e o conhecimento das potencialidades do território habitado por eles. Em contrapartida, no século XVIII, o interesse vigorou em torno da captura do ouro, tendo em vista a prosperidade de Minas Gerais e Mato Grosso. A marcha colonizadora desse período, por sua vez, favoreceu o conhecimento dos Rios Caiapó e Claro, área compreendida pelo Oeste Goiano.

As potencialidades diamantíferas diagnosticadas nesses rios favoreceram o povoamento e as primeiras formações urbanas no Oeste Goiano. O urbano, portanto, se forma com a mineração, assim como com as primeiras redes de relações construídas a partir da abertura de estradas que permitiram a conexão entre os principais arraiais auríferos no século XVIII conforme Oliveira (2022). O próximo tópico tratará sobre estas questões.

O PAPEL DOS CAMINHOS NO PROCESSO DE ESTRUTURAÇÃO DO OESTE GOIANO

É significativo o papel dos caminhos no processo de formação do Oeste Goiano. O urbano se estabeleceu a partir das primeiras conexões que estabeleceram entre os principais arraiais de ouro no século XVIII.

Nesse sentido, é importante destacar o papel exercido pela estrada de Cuyabá-Goya, que se tornou o caminho principal para acessar núcleos do ouro como arraial de Sant'Ana e Cuyabá. O estabelecimento dela conectou o Oeste de Goiás a outras partes do território brasileiro, permitindo, dessa forma, o desenvolvimento de relações comerciais e a formação das primeiras conexões, como mostra a figura 2.

Além das conexões, povoados como Pilões, Bomfim e São josé de Mossâmedes foram erguidos. Este último, conforme Oliveira (2022), acumulava funções agrícolas e de aprisionamento de povos nativos que impediam a atividade mineradora nas áreas exploradas. A estrada de Cuyabá – Goyaz também foi de suma importância para alimentar as funções desempenhadas nesses núcleos urbanos.

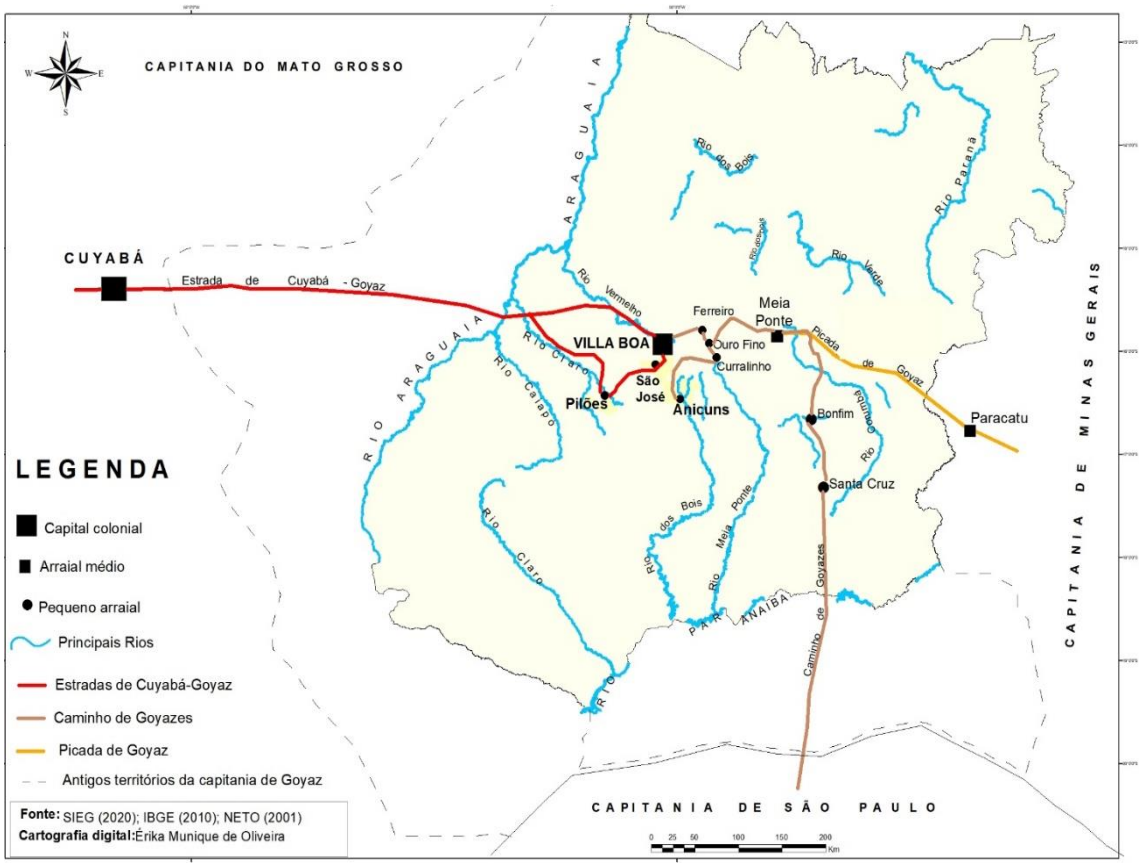

Figura 2- Primeiras conexões no Oeste Goiano a partir da abertura da Estrada Cuyabá-Goyaz.

A estrada de Cuyabá-Goyaz seguia pelo Rio Vermelho, passava pelo Rio Claro e, no retorno, a capital colonial seguia o mesmo trajeto, passando pelo povoado de Pilões e São José (Mossâmedes). Para alcançar a metrópole principal, a estrada uniu-se ao caminho de Goyazes que passava em Ferreiro, Ouro Fino, seguia para Meya Ponte, Bonfim, Santa Cruz e adentrava São Paulo. Por essa estrada, circulavam ouro em pó, mantimentos básicos e pessoas ligadas ou não ao governo, que levavam informações e buscavam novas áreas para exploração; circulavam também missionários e povos indígenas que eram levados para os aldeamentos.

Terminada a fase de exploração do ouro em Goiás, os esforços para promover a agricultura e a pecuária começaram a surgir, tanto do governo português quanto da população que se manteve no território goiano. Como incentivo, propriedades foram concedidas pelo regime de sesmarias e novos caminhos foram abertos para a comercialização da produção.

A atividade exportadora começou a se desenvolver com o novo regime

político instaurado nos anos de 1822, período em que houve novos incentivos à ocupação de terras devolutas mediante a promulgação da lei nº 11 em 1838. Por meio dessa lei, o governo imperial isentou os ocupantes de terra por dez anos do pagamento de dízimos e impostos sobre a criação de gado vacum e cavalar (SOUZA,1985).

Na terceira década do século XIX, registram-se as primeiras exportações para Bahia e Minas Gerais. Assim, produtos como açúcar, algodão, marmelada e couros passaram a ser produzidos e comercializados. O desenvolvimento de tais atividades, apesar de não ter ocorrido de maneira uniforme e intensa, foi importante para inserir Goiás na rede de exportações.

Na ocasião, baianos, mineiros e paulistas viam a possibilidade de enriquecer com o desenvolvimento da pecuária e agricultura e alimentaram suas esperanças com a concessão de terras pelo governo português. Como resultado, um intenso processo migratório se formou. No Oeste Goiano, se estabeleceram as famílias Vilela, Goulart, Cardoso, Faria, Leite, Leão, Silva, Monteiro e Oliveira, que passaram a desenvolver a produção agrícola e pecuária de exportação.

Essas famílias foram amparadas pelo decreto Imperial nº 1.318 de 1854 (BRASIL, 1854), que assegurou a propriedade da terra e também o direito à fundação de povoações, aberturas de estradas e conveniências para fins públicos.

A pecuária de exportação e a agricultura se tornaram as atividades mais importantes em Goiás. O gado era autotransportado para Minas Gerais e Bahia. Já os produtos agrícolas abasteciam o comércio interno por meio de trocas mercantis e, por outro lado, o setor artesanal desenvolveu mercadorias como o açúcar, café, algodão, arroz, aguardente e trigo, que já não faziam parte mais da agenda de importação. A única dependência consistia na força de trabalho escravo (BERTRAN, 1978).

No final do século XIX, houve mudanças profundas no quadro econômico nacional impulsionado pelo avanço do sistema capitalista de produção. Nesse momento, houve uma grande expansão das lavoras de café e a construção de ferrovias que, conforme Bertran (1988), contribuiu para o desenvolvimento da economia do sudeste e, sobretudo, para a o desenvolvimento da agricultura em Goiás, que passou a ser um epicentro importante no que se refere as exportações.

A ampliação do transporte ferroviário favoreceu o povoamento do Sudeste Goiano e contribuiu para as relações comerciais com o Oeste Goiano, que também foi

inserido na economia do Centro-Sul do país. Núcleos como Torres de Rio Bonito (Caiapônia), Anicuns, Nazário, São Sebastião do Alemão (Palmeiras de Goiás) e Fumaça (Paraúna) foram beneficiados com estradas que ampliaram as possibilidades de comunicação e escoamento da produção para o centro dinâmico. A figura 3 ilustra os caminhos e conexões no século XIX.

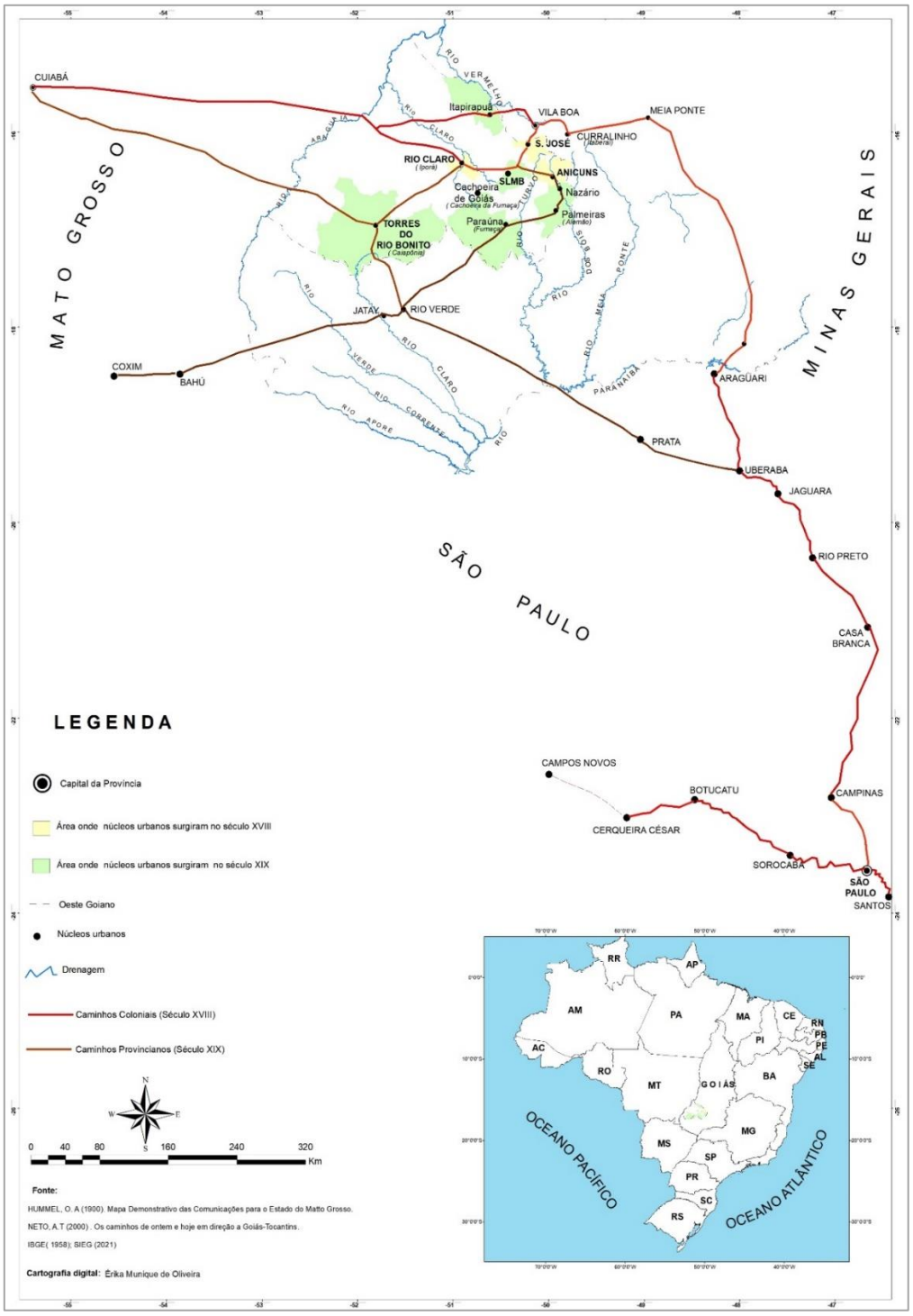

Figura 3 - Caminhos e interações entre núcleos urbanos no século XIX.

Além das conexões que se estabeleceram no século XIX, a figura evidencia uma nova configuração espacial do Oeste Goiano. Verifica-se que as conexões/trocas ultrapassaram os limites de sua área de concentração geográfica e núcleos como Rio Claro,

> [...] apesar de estar distante cerca de trinta léguas de Vila Boa, a capital, não vivia isolado do sertão. Estradas não faltavam ligando o povoado a outros logradouros. Ao cruzar o vau, para o oeste, a antiga estrada se bifurcava, indo uma para Cuiabá – via Bom Jardim e Baliza ou Registro do Araguaia – e a outra seguia para Torres do Rio Bonito (Caiapônia) e daí até Coxim, no extremo sul do Mato Grosso. Na direção sudeste outra estrada se dirigia para Paraúna e Rio Verde já no século XIX. E quem saia em direção leste, tomava a antiga estrada imperial que levava a Vila Boa (Gomis, 1998, p.54).

Com base nesse pressuposto, nota-se, novamente, a importância dos caminhos para o florescimento urbano, assim como para a ampliação das conexões do Oeste Goiano com o território brasileiro.

A passagem do século XIX para o século XX evidenciou mudanças significativas no quadro econômico e político do país. No contexto econômico, houve uma articulação mais intensa de Goiás com o centro dinâmico da economia nacional, o setor agrícola e pecuário se desenvolveu de maneira mais expressiva e novos espaços foram incorporados à expansão agrícola. O transporte ferroviário e rodoviário expandiu-se, alcançando o território goiano, e corroborou para ampliar as conexões existentes.

Esse cenário começou a ser construído quando o Sudeste passou a se dedicar à economia do café, gerando uma escassez no oferecimento de alimentos. Essa situação de crise alimentícia elevou a importância econômica de Goiás no mercado nacional BERTRAN (1988).

> É por isso que a implantação da rede ferroviária foi um dos elementos indutores da modernização no estado, demonstrando o papel pioneiro dado aos trilhos e sua influência no conjunto das transformações territoriais durante as primeiras décadas do século XX. A função principal da rede de transportes no final do século XIX e início do século XX era possibilitar o escoamento de produtos do interior do país (provenientes da agropecuária e do extrativismo) para as regiões litorâneas, onde estavam os portos que os exportariam para a Europa (CASTILHO, 2017, p.67).

Portanto, o transporte ferroviário e as estradas de leito natural foram muito importantes para o estado de Goiás, especialmente a partir de 1914, momento que o

mundo passou a vivenciar uma guerra e a carência de suprimentos básicos abriu ainda mais possibilidades de expansão da fronteira agrícola goiana.

Os dados do recenseamento agrícola de 1920 mostraram que Anicuns, Palmeiras (antigo São Sebastião do Alemão) e Rio Bonito (Caiapônia) foram os municípios que mais destacaram na produção regional[1]. O arroz foi o grão mais cultivado em Palmeiras e Rio Bonito.

Tabela 1 – Oeste Goiano: Produção de arroz em 1920

Municípios	Quantidade de estabelecimentos produtores	Produção total (Toneladas)	Beneficiado (Toneladas)
Anicuns	126	309,4	6,5
Palmeiras	425	850,2	51,8
Rio Bonito	239	396,5	____

Fonte: IBGE,1927.

Além do arroz, os municípios da tabela 1 produziram algodão, açúcar, aguardente e alcóol. Palmeiras e Rio Bonito novamente ocuparam posição de destaque no quadro produtivo regional, como pode ser observado na tabela 2.

Tabela 2 – Oeste Goiano: Número de estabelecimentos produtores em 1920

Municípios	Algodão	Açúcar	Aguardente e Álcool
Anicuns	46	31	4
Palmeiras	73	33	4
Rio Bonito	90	70	29

Fonte: IBGE (1927)

Na década de 1940, tem-se o avanço da pecuária na região, conforme os dados do recenseamento de 1940. Rio Bonito (Caiapônia)[2] foi o município que apresentou resultados mais significativos no desenvolvimento dessa atividade, como demonstra a tabela 3.

[1] Consideramos ser os municípios mais destacados na produção agrícola regional, porque somente eles apareceram nos dados do recenseamento agrícola de 1920.
[2] É importante ressaltar que, na década de 20, Rio Bonito (Caiapônia) foi beneficiado com uma estrada de rodagem que o conectou com Rio Verde, indicando sua posição de centralidade.

Tabela 3 – Oeste Goiano: Área (ha) dos estabelecimentos com a modalidade da exploração indicada em 1939

Municípios	**Agricultura**		**Pecuária**	
	Em grande escala	Em pequena Escala	Em grande escala	Em pequena escala
Anicuns	____	14.750	39.978	____
Palmeiras	____	24.307	195.052	23.685
Paraúna	____	____	428.527	19.577
Rio Bonito	____	10.196	729.195	43.540

Fonte: IBGE, 1952.

Esse quadro econômico do referido período ocorreu em função do melhoramento/ampliação das vias de circulação no território brasileiro. Cabe destacar o papel fundamental das vias no processo de estruturação do Oeste Goiano, assim como de sua rede urbana. Os esforços empreendidos, especialmente no que tange à expansão da malha viária, modificaram o comportamento regional, uma vez que as cidades que, anteriormente, não se comunicavam, passaram a interagir. Nesse sentido, o estabelecimento das estruturas técnicas foi primordial à formação da rede urbana, que ocorreu simultaneamente à estruturação da região. Isso se verifica, pois,

> A circulação, ao envolver a criação de novos e ampliados valores excedentes, faz-se necessariamente no âmbito de um amplo território, em expansão ou submetido a um processo de intensificação das atividades ali localizadas. [....] em razão de necessidades vinculada à produção, circulação e consumo no âmbito do capitalismo, torna-se necessária a existência de vários pontos interferindo no processo de circulação. Estes pontos são os centros urbanos. O conjunto de centros urbanos que participa da criação, apropriação e circulação do valor excedente é a rede urbana (CORRÊA, 1989, p.113).

O estado em parceria com grupos econômicos viabiliza a fluidez por meio da instalação de recursos e infraestrutura no território. A política se realiza com a criação de programas que se voltam para o setor de transportes e projetos de "melhoramento" das estradas, como a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER)[3] e, no âmbito estadual, a criação da Comissão de Estradas de

[3] Atualmente, é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT).

Rodagem de Goiás (CERG) que ilustra muito bem isso.

De acordo com Borges (2005), essa comissão elaborou, nos anos 1946, o primeiro Plano Rodoviário de Goiás, cujo objetivo foi ligar a nova capital goiana às regiões geoeconômicas de maior potencial agropecuário e fortelecer, ainda mais, as relações com o centro econômico do país. Contudo, as metas estabelecidas no plano não foram cumpridas devido à ausência de recursos financeiros.

Com a construção de Brasília na década de 1960, os projetos rodoviários foram retomados e "uma rede de estradas de rodagem foram implantadas para interligar a nova capital às demais regiões do pais" (BORGES, 2005, p.58). Nas décadas seguintes, com a consolidação do regime autoritário, observou-se maior integração do território em relação a sua malha viária. Tal estrutura foi arquitetada em função do crescimento industrial, a necessidade de comunicação entre as unidades produtoras/consumidoras e, sobretudo, a incorporação de novos espaços ao projeto de exploração agrícola e de mercado.

No Oeste Goiano, em particular, verificou-se, a partir dessas décadas, maior integração de centros urbanos ao circuito de produção capitalista, como pode ser visualizado na figura 4. Núcleos como Rio Bonito (Caiapônia), Paraúna (antiga Fumaça), Palmeiras de Goiás (antigo São Sebastião do Alemão) e Nazário foram beneficiados com estradas que permitiram a comunicação com a nova capital e com os centros na porção sul, tornando-se, conforme Borges (2005), "importantes entrepostos comerciais da produção industrial do Sudeste e de centros intermediários no processo de apropriação do excedente econômico produzido na região" (BORGES, 2005, p. 90).

É importante ressaltar que as obras de infraestrutura viária que permitiram o dinamismo apresentado por esses núcleos urbanos foram planejadas durante a vigência do Estado Novo, através de projetos de colonização dirigida como a Colônia Agrícola Nacional (CANG) e a Fundação Brasil Central, que conforme Borges (2001, p. 35) "tinham por objetivo interligar determinadas áreas de Goiás ao centro econômico do Brasil e possibilitar indiretamente a ocupação e colonização da Amazônia". Porém, só foram efetivadas na segunda metade do século XX com novos investimentos. A figura 4 demostra os caminhos e interações até o período supracitado.

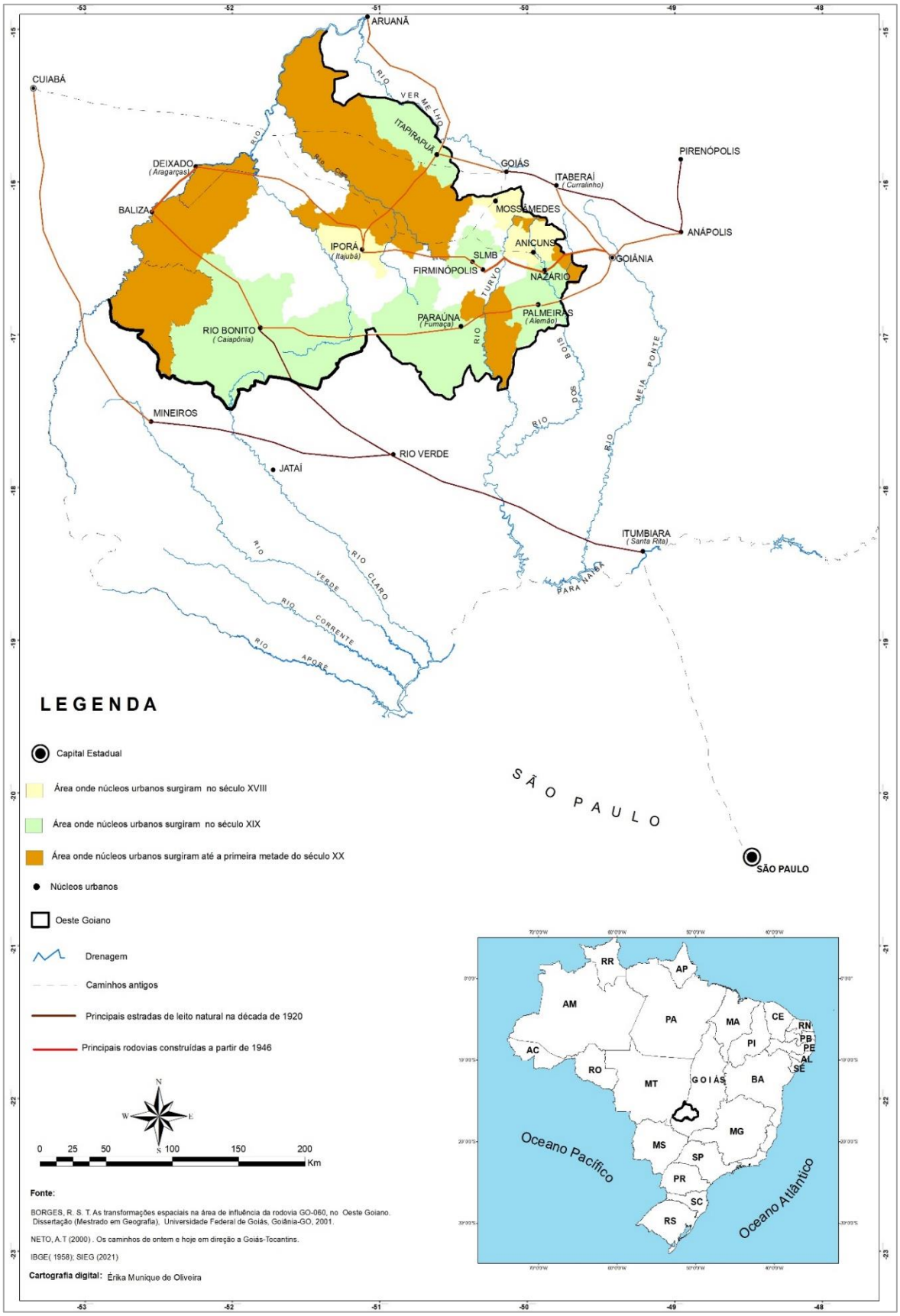

Figura 4 - Oeste Goiano – Representação das estradas até a segunda metade do século XX.

Além da malha viária, os projetos desenvolvidos na gestão de Vargas atuaram na construção de nucleações no Oeste Goiano, como assinala Maciel (2012, p.3):

> No ponto final desta linha de penetração, a FBC implantou uma cidade: Aragarças! Dotada de infraestruturas e serviços urbanos básicos, além de outras comodidades da vida moderna, Aragarças deveria desempenhar múltiplas funções: servir de base de operações para as atividades da FBC, na rota de penetração até a bacia do rio Xingu e, daí, até o rio Tapajós; servir de centro de atração de povoadores e de apoio a correntes migratórias em direção a áreas recém devassadas; servir de modelo de cidade, inclusive no que concerne à adoção de um plano diretor e do correspondente projeto urbanístico; servir de ponto de apoio para as atividades da Força Aérea Brasileira (FAB) e do Correio Aéreo Nacional (CAN); etc.

As ações desenvolvidas no Estado Novo caminharam no sentido de povoar o interior do país, dotar o território de infraestrutura técnica e abrir caminhos para uma nova estrutura produtiva – a expansão agrícola e pecuária. Novamente, observa-se a importância das vias no processo de estruturação da região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo, procurou-se abordar os processos de estruturação do Oeste Goiano, enfatizando o papel dos caminhos, fundamentais para o processo de apropriação do território goiano, assim como para a exploração econômica e formação das primeiras relações tipicamente urbanas que se estabeleceram no Oeste Goiano. Além disso, contribuíram para o florescimento urbano e possibilitaram a constituição dos processos de trocas, de comunicação e de mobilidade.

Contudo, é importante destacar que os caminhos "sozinhos", apenas com os seus leitos abertos, não seriam capazes de estabelecer uma rede de relações que viriam enfatizar um comportamento regional. Para adquirir essa importância, eles foram enriquecidos com objetos técnicos, bem como por um complexo sistemas de ações (STRAFORINI, 2006).

Os elementos apresentados no decorrer da narrativa colocam em evidência a importância dos caminhos no processo de formação regional do Oeste Goiano. A região, portanto, revela a forma como o espaço é sistematicamente apropriado, produzido e reproduzido.

REFERÊNCIAS

BARREIRA, C. C. M. A. **Vão do Paranã a estruturação de uma região**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2002.

BERTRAN, P. **Formação Econômica de Goiás**. Goiânia: Oriente, 1978.

_____.**Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. Goiânia: UCG, 1988.

BORGES, R. S. T. As transformações espaciais na área de influência da rodovia GO-060, no Oeste Goiano. **Dissertação** (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Goiás, Goiânia-GO, 2001.

BRASIL. **Decreto nº. 1.318 de 1854**. Disponível em < https:// www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dim/dim1318.htm>.Acesso em: nov.2020.

CASTILHO, D. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2ª Edição. Goiânia: editora UFG, 2017.

CORRÊA, R.L. Região e organização espacial. São Paulo: Ática, 1995.

GOMES, P. C. da C. **O conceito de região e sua discussão**. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1995.

GOMIS, M. A. **Uma Viagem no Tempo**: De Pilões a Iporá (1748 – 1998). Goiânia: Nova Página, 1998.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Recenseamento de**

1920. Rio de Janeiro: TYP. da Estatística, 1927.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censos Econômicos Agrícolas, Industrial, Comercial e dos Serviços**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1952.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

MACIEL, D. P. **O Estado na integração de territórios vazios à nação brasileira (1943-1968)**: atuação da Fundação Brasil Central na região do Médio Araguaia. Associação Nacional de História – ANPUH. São Leopoldo- RS, 2007. Disponível em <https: //anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548210414_a46b27f8e67db0aa983d45ba2c2966f4.pdf> Acesso em jun.2020.

NETO, A. T. Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocantins. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 21 n. 1-2, 2001. Disponível em < https: ://revistas.ufg.br/bgg/article/view/4206> Acesso em jun.2020.

OLIVEIRA, E. M. Gênese, povoamento e formação do urbano no Oeste Goiano. **Revista de Geografia**, Recife, v. 39, n.1, 2022. Disponível em <https: //periodicos.ufpe.br/revistas/revistageografia/article/view/251616/40845> Acesso em jan.2023.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. SP: ed. Ática,1980.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 2002.

SOUZA, E. **Torres do rio bonito**. Caiapônia - GO, 1985.

STRAFORINI, R. Estradas reais no século XVIII: a importância de um complexo sistema de circulação na produção territorial brasileiro. **Revista Eletrônica de Geografia e Ciências Sociais**. Barcelona, v.x, n.218, 2006.Disponível em <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-33.htm> Acesso em jan.2023.