



## **GT – 01: Agronegócio globalizado, urbanização e reestruturação urbano-regional e das cidades**

Autor: Israel Adorno do Carmo

Filiação institucional: Pontifícia Universidade Católica de Goiás

E-mail:israeladorno16@gmail.com

### **LOGÍSTICA URBANA NA CADEIA DA CARNE BOVINA EM GOIÁS: Impactos e estratégias de mobilidade em Goiânia (1940-2024)**

**RESUMO:** A região Centro-Oeste do Brasil se consolidou como um importante polo agrícola, promovendo o desenvolvimento econômico regional e nacional. Goiânia, capital de Goiás, se destaca nessa transformação, sendo um centro de investimentos imobiliários advindos dos empresários do agronegócio, principalmente daqueles inseridos na Cadeia Produtiva da Carne Bovina. Esta cadeia influencia a dinâmica espacial das cidades localizadas em seu raio produtivo, provocando processos de territorialização e desterritorialização, com impactos agudos na sociedade local. O transporte, elemento chave da cadeia produtiva, se apresenta como catalisador dos efeitos nocivos, como emissão de poluentes e causador de congestionamentos, na dinâmica rural-urbana. Esta pesquisa surge com o intuito de investigar as lacunas na logística urbana do transporte de cargas, tomando Goiânia como objeto de pesquisa.

**Palavras-chave:** logística urbana; territorialidade; gestão da cadeia produtiva; carne bovina.

## INTRODUÇÃO

---

Durante quase dois séculos, o território, agora conhecido como Goiás permaneceu “isolado” e “inativo”, pois inicialmente foi colonizado com o único objetivo de expandir o domínio português para além da linha estabelecida pelo Tratado de Tordesilhas. Foi apenas no século XX, durante a Era Vargas com a Marcha para o Oeste, houve a articulação dessa porção do território brasileiro às demandas econômicas, buscando, principalmente, alargar as áreas voltadas às perspectivas desenvolvimentistas já assinaladas no período republicano.

Com avanços tecnológicos, o solo ácido do cerrado, por muito tempo considerado infértil, tornou-se uma das maiores potências agrícolas do país e, hoje, o Centro-Oeste é o coração da economia agrícola do Brasil. Principal responsável pelo aumento do Produto Interno Bruto (PIB), o setor agrícola cresceu 21,6% no primeiro trimestre de 2023 e, no ano de 2022, a região apresentou o maior crescimento populacional, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística no último censo demográfico - IBGE (2023).

Desse modo, as atividades do agronegócio, em especial a pecuária, incitam transformações no território, tendo em vista investimentos públicos em infraestrutura tanto em áreas rurais quanto urbanas, como a diversificação dos investimentos dos produtores rurais em relação ao acúmulo de capital. Com o desenvolvimento e bons resultados econômicos deste setor, tem-se observado a expansão de operações do agronegócio e maior envolvimento com o mercado imobiliário, principalmente em áreas urbanas mais consolidadas, refletindo a financeirização por meio de títulos financeiros de alta rentabilidade. Com isso, há um crescente interesse de investidores da cidade em ganhos do setor e, ao mesmo tempo, a ampliação dos negócios de agropecuaristas.

Localizada no epicentro desse vasto desenvolvimento, a capital de Goiás, Goiânia, décimo município mais populoso do Brasil, tem chamado muita atenção do setor imobiliário. Pois, somente no ano de 2022, Goiânia registrou um aumento de 20,9% no preço médio dos imóveis residenciais, superando grandes capitais como São Paulo e Rio de Janeiro, de acordo com dados da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe, 2023). Desde 2018, ano que marca o início do *boom* imobiliário, o mercado de luxo tem se fortalecido exponencialmente em Goiânia, atraindo grandes empresas e investidores em busca de diversificação de seu portfólio de negócios. Curiosamente, os principais atores desse

mercado não são os típicos "lobos" do mercado financeiro, mas sim os "milionários do agro" (Metrópolis, 2023) indivíduos de grande sucesso e riqueza que fizeram suas fortunas no setor agrícola. Porém, o interesse deles não está apenas em terras rurais e tampouco em expandir as áreas voltadas à agricultura e à pecuária.

De acordo com um levantamento da consultoria Brain, foram lançadas, em 2022, 11.550 unidades imobiliárias na capital goiana. Fazendo uma comparação entre os dados de 2018 e 2022, o crescimento do mercado imobiliário, em Goiânia, foi de 80%. Especialistas apontam que a causa do interesse dos investidores no município como um multiplicador do capital é a possibilidade de diversificar o portfólio investindo em edifícios residenciais e comerciais, hotéis ou casas de alto padrão. Refere-se à ampliação da atuação desses agentes, antes mais vinculados às áreas rurais, perfazendo um público investidor no mercado de luxo da capital goiana, além deles próprios passarem a buscar ganhos de capital ao integrarem atividades de incorporação e financiamento de imóveis urbanos. Tem-se assim, uma retomada econômica na capital à medida que se impulsiona o setor da construção civil com resultados acima da média nacional.

Desta forma, fica claro que o Centro-Oeste, mais especificamente Goiás, detêm um alto poder econômico proveniente do agronegócio, e o estado como um todo desfruta dos benefícios provenientes desse mercado, em especial do ramo pecuarista – “braço” do agronegócio que quebra recordes nacionais de rendimento –, responsável pela produção, abastecimento interno e exportação da carne bovina. Porém, é importante compreender que as relações de poder neste espaço não são homogêneas. A Cadeia Produtiva da Carne Bovina (CPCB) se alastra pelo espaço, dando a ele características distintas como nós, limites e redes, assim, produzindo territórios com especificidades e particularidades próprias (Raffestin, 1993).

Apesar do território goiano possuir fronteiras administrativas e geográficas, a CPCB não se restringe a esses limites, pois as trocas de informações, capital e produto geradas por ela chegam a lugares muito distantes do seu ponto de origem: abarcam relações locais e globais, com influências em áreas vistas, muitas vezes, como antagônicas. Isso implica em observar não mais a dicotomia entre campo e cidade, mas as relações rurbanas que dinamizam e estruturam o território na atualidade e, conseqüentemente, indicam conflitos entre os agentes produtores do espaço urbano e desafios para repensar as características dessas áreas no mundo contemporâneo globalizado.

Assim, para que uma cadeia desta escala funcione de maneira adequada, é necessário que haja um *headquarter* que orquestre toda a cadeia produtiva. Neste caso, quem exerce esse papel é Goiânia, gerindo e influenciando a CPCB ao mesmo tempo que sofre influência dos processos, fenômenos e eventos decorrentes dela. Goiânia torna-se o ponto central de onde partem as decisões e para onde é escoado o capital gerado, alavancando os ciclos de reprodução do capital tendo o território como força motriz.

Desde meados dos anos 1990, com as mudanças político-econômicas em escala global, a ocupação do território tem ocorrido por uma sobreposição de escalas e distintas atividades econômicas que provocam um fenômeno constante de aceleração da urbanização e “dominação” do espaço – tópico amplamente abordado por autores como Rem Koolhaas e Saskia Sassen no livro *Mutations* (2001). Além disto, o ritmo acelerado do modo de produção atual, em conjunto com a rápida expansão urbana, coopera para o redimensionamento de redes urbanas, além de cooptar novos termos, como, por exemplo, rururbano.

Nessa perspectiva, o território pode ser entendido como um reflexo de processos sociais e econômicos que ditam as causalidades espaciais<sup>1</sup> no espaço urbano. A dinâmica territorial entre espaço rural, urbano e o *liminal space* que abriga a cadeia produtiva é complexa e segundo Beck, B. M. et al. (2021) exige uma logística integrada entre todos os atores, a qual demanda ferramentas e condições para se tornar um ecossistema simbiótico, já que o espaço e os territórios produzidos pelo homem deixaram de comportar o modo de produção atual e não conseguem mais se ordenar sem o auxílio de uma organização coordenada entre os principais atores na produção do espaço: o poder público e as corporações.

Frente a essa realidade, esta pesquisa se propõe a apontar a urbanização funcional das cidades, partindo das discussões de Elias (2011) sobre cidades do agronegócio e as discussões sobre a confluência do urbano e do rural, reportando ao conceito rururbano e como este permite caracterizar os arranjos espaciais e investimentos recentes na capital goiana. Ademais busca-se compreender a logística urbana como componente destes novos

---

<sup>1</sup> A causalidade espacial refere-se à ideia de que a proximidade física entre eventos ou fenômenos pode influenciar ou determinar a relação causal entre eles. Aplicado ao ambiente urbano, a causalidade espacial explica processos que ocorrem na metrópole por efeito de fenômenos diretos ou indiretos.

arranjos espaciais e estruturas urbanas moldadas pela intersecção entre os investidores e o agronegócio.

O avanço da fronteira agrícola no Centro-Oeste em meados do século XX possibilitou a expansão da pecuária, que, mais de cinco décadas depois de seu início, transformou a região na maior produtora de gado e, conseqüentemente, de carne bovina do país. Apesar de não deter a maior quantidade de fazendas produtoras de bovinos, os três estados que compõem o Centro-Oeste detêm mais de 30% da produção bovina no Brasil, segundo dados da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa, 2023)

A importância da pecuária fica ainda mais evidente quando se analisam os dados econômicos. Em 2020, a pecuária representou 9,82% do PIB nacional, totalizando R\$726,68 bilhões, segundo o IBGE. No mesmo ano, segundo a Embrapa, o Brasil produziu 10,10 milhões de toneladas de carcaça bovina. Desse total, 74% foram destinados ao consumo interno, enquanto os 26% restantes foram exportados, consolidando o país como o maior exportador mundial de carne bovina. Segundo estimativas do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA, 2023), o Brasil exportará 2,85 milhões de toneladas em 2024, se consolidando como o maior exportador mundial de carne bovina. Esse avanço implica em grandes mudanças socioespaciais que permeiam todo o país e, principalmente, os territórios dominados pelo agronegócio.

Observar de que modo a cadeia produtiva da carne bovina impacta no território apresenta-se como campo de pesquisa dos estudos urbanos, tendo em vista as correlações entre desenvolvimento regional e planejamento territorial, principalmente em compreender a dinâmica que envolve essa cadeia produtiva, seus agentes e as reflexões na produção do espaço urbano, rural e regional em concomitância com os desdobramentos nacionais e globais. Entre as diversas atividades do agronegócio, nessa conjuntura global, alude aos investimentos financeiros e a dotação de capital voltados às atividades imobiliárias como a própria lógica de valorização fundiária e retorno financeiro.

Ao analisar a cadeia produtiva da carne bovina, ressalta-se sua relevância tanto no âmbito macrorregional, quanto na economia agrícola brasileira. Perceber e dissecar a dinâmica territorial entre espaço rural e urbano, os processos de otimização da logística urbana e da cadeia de gestão de suprimentos é fundamental para compreender as relações de poder e as conseqüências socioeconômicas dessa produção no espaço.

O processo de otimização da logística urbana é benéfico para todos aqueles inseridos em seu raio de influência, porém, ele é ainda mais essencial para dois grandes atores do sistema de produção, pois ele otimiza a gestão e produção de espaços para o Poder Público e permite que o Capitalismo, por meio das corporações, reinvente os investimentos e modelos espaciais, afetando determinadas classes sociais e espaços (Silva; Ferreira, 2018).

Esta otimização demanda uma série de ações (processos) designadas por atores (corporações) com intenção de aplicar um programa ao espaço. Visto que a coordenação da logística urbana está, em sua maioria, sob a responsabilidade do setor privado (ISA, et al., 2019), é incomum que haja um monitoramento eficiente dos indicadores, dificultando o fornecimento dos dados. Os interesses dos atores envolvidos nesse processo (fornecedores, poder público e consumidores) costumam ser diferentes e, por vezes, divergentes, assim dificultando a criação de políticas eficientes para a logística urbana.

Esses processos implicam em uma série de influências sobre a produção do espaço e conseqüentemente sobre quem o ocupa, podendo contribuir para o planejamento estratégico e desenvolvimento regional do Estado de Goiás. Na sociedade contemporânea, permeada pela desigualdade, emergem dois espaços claramente diferenciados: aqueles ocupados pelos "que mandam" e pelos "que obedecem" (Silva; Ferreira, 2018). É pertinente observar que o próprio espaço físico se insere no grupo dos "que obedecem", encontrando-se submetido às dinâmicas do sistema capitalista.

Ao identificar padrões e mapear o impacto territorial causado pela cadeia produtiva da carne bovina em Goiás, atentando-se a melhoria ou agravamento dos componentes sociais onde ela se localiza, é possível fornecer dados ao estado, a partir das redes criadas pela *supply chain management* e contribuir para o preenchimento de lacunas no desenvolvimento regional notadamente para a elaboração de políticas públicas. E assim, através da compreensão da logística urbana e da espacialização do desenvolvimento seletivo imposto por ela, sistematizar as relações de poder a fim de reduzir as desigualdades socioespaciais e socioeconômicas nos municípios goianos.

Embora o foco desta pesquisa seja o espaço urbano de Goiânia – dada sua importância econômica na rede urbana e na cadeia produtiva da carne bovina da região

Centro-Oeste – destacam-se também os espaços e atividades que viabilizam essa atividade econômica. Fazendas, abatedouros e frigoríficos não se localizam nos limites territoriais da capital, mas sim na cidade região<sup>2</sup> que engloba municípios como Nerópolis, Inhumas, Goianira, Aparecida de Goiânia, entre outros.

O fato é que não se pode compreender uma cadeia produtiva como um conjunto de núcleos que operam de maneira independente ou pela localização geográfica. É preciso gerir essa rede de forma unificada, considerando aspectos técnicos e econômicos, assim como características geográficas e espaciais. Essa complexa rede de relações é conhecida como Circuitos Espaciais de Produção, e, segundo Santos (1978), é heterogênea e desigual, refletindo as disparidades econômicas e sociais existentes em diferentes partes do mundo. Ademais as relações entre fluxos e fixos indicam como as atividades econômicas estruturam no território e de que maneira o transforma.

A cadeia produtiva da carne bovina conta com um extenso número de atores que se relacionam em prol de fornecer um produto ao consumidor final. Porém, existe um denominador comum entre todas as etapas de uma cadeia produtiva: o transporte.

O transporte se torna ferramenta primordial na produção, pois na atual lógica produtiva, o próprio tempo se torna *commodity*. Produzir deixa de ser suficiente, é necessário movimentar o produto na mesma velocidade que o capital. É preciso “reduzir” as distâncias, a fim de reduzir o tempo. Processo que Harvey (1989) denominou de “compressão do espaço-tempo”.

## **TERRITÓRIO, RELAÇÃO ENTRE ESPAÇO E PODER: AGENTES E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO**

De acordo com Raffestin (1993), espaço e território não são termos equivalentes; o espaço precede o território. O espaço se dá como matéria-prima, e a partir dele, o território se torna possível, por meio de um processo chamado "territorialização". Esse processo ocorre quando um agente (seja um indivíduo, Estado ou corporação) realiza uma ação (programa, projeto, intenção) que influencia o espaço geográfico. Além de mudanças físicas, ao realizar

---

<sup>2</sup> A “cidade-região” é uma área geográfica que inclui uma cidade central significativa e sua zona de influência circundante, composta por municípios ou áreas urbanas menores, todas interconectadas economicamente, socialmente e funcionalmente.

a territorialização, os agentes impõem ao espaço significados, símbolos, valores e normas próprias.

Portanto, o território é um fenômeno complexo que envolve uma teia de relações, muitas vezes heterogêneas e hierárquicas. Para que um espaço seja considerado território, é essencial que nele existam relações de poder, onde um indivíduo ou mais indivíduos exercem controle sobre os demais. Desta forma, o poder está intrinsecamente ligado ao território, sendo impossível conceber este último sem o primeiro.

No contexto da configuração da paisagem urbana, a noção de território é influenciada por uma variedade de agentes que exercem autoridade e impacto. Esses agentes podem ser categorizados em distintos grupos, incluindo atores públicos (como governos e entidades estatais), atores privados (empresas e empreendedores imobiliários) e atores sociais (comunidades e movimentos sociais). Cada um desses segmentos exerce diferentes formas de autoridade e influência sobre o espaço urbano, moldando-o conforme seus interesses e objetivos.

Os setores públicos desempenham um papel crucial na regulação e planejamento do uso do solo, na infraestrutura urbana e na implementação de políticas que impactam a estrutura espacial das cidades. Por exemplo, as diretrizes de zoneamento ilustram claramente como o poder estatal territorializa a paisagem urbana ao determinar locais para construção de residências, indústrias, áreas comerciais, entre outros. Essas decisões não são neutras; refletem relações de poder que frequentemente favorecem certos grupos sociais em detrimento de outros.

Por outro lado, os agentes privados – especialmente corporações e promotores imobiliários – empregam seu poder econômico para converter o espaço urbano em mercadoria. A expansão imobiliária, o avanço da classe alta nos bairros urbanos e a construção de empreendimentos de grande porte refletem a ocupação do espaço urbano pelos interesses econômicos. Esses processos frequentemente levam à exclusão de indivíduos com menor poder aquisitivo e à remodelação das áreas urbanas para atender às exigências do mercado, destacando o papel do dinheiro na configuração do espaço e a interligação entre espaço e influência.

Esse processo vai levar a dois movimentos: um que aglomera a classe média em pontos “centrais” da cidade, em apartamentos menores e prédios mais altos, concentrando cada vez mais pessoas em pequenos espaços urbanos, levando a saturação do uso do solo e um zoneamento cada vez mais restrito, sem diversidade de usos. O que conseqüentemente leva ao colapso da mobilidade, tornando o deslocamento por veículos individuais e coletivos ainda mais moroso e ineficiente; o segundo movimento é uma consequência da alta valorização do m<sup>2</sup> nas regiões “centrais” da cidade que força a população mais pobre a buscar bairros mais afastados na tentativa de fugir dos altos preços, sucedendo na gentrificação que expande ainda mais o território urbano, ocasionando o espraiamento.

Porém, com a crescente demanda das classes mais ricas de morarem em condomínios horizontais fechados na região metropolitana, o valor do m<sup>2</sup> na periferia também cresce, afetando diretamente o pobre.

Esse espraiamento do tecido urbano, ainda, leva ao movimento pendular, que é o movimento que o trabalhador faz de sua casa para o trabalho, geralmente localizado nas regiões mais centrais da cidade. Desta forma, as distancias e o tempo no trânsito aumenta, as rotas e tempos de espera dos transportes coletivos aumentam e a mobilidade se torna cada vez mais morosa e ineficiente.

## **DINÂMICAS E DESAFIOS DA LOGÍSTICA URBANA EM CIDADES CONTEMPORÂNEAS**

A principal e mais essencial ferramenta para aprimorar o transporte de forma geral, mas em específico o transporte de cargas dentro das cidades é a logística urbana. Ela consiste em um conjunto de atividades que auxiliam na gestão eficiente e coordenada das atividades de transporte, distribuição e armazenamento de bens e serviços. Envolve aspectos de planejamento urbano, gestão de tráfego, tecnologia da informação etc. Fica evidente que a logística urbana tem grande influência sobre a produção do espaço e impacta em diferentes escalas como na política, economia, cultura e demais aspectos socioeconômicos dentro de uma cidade.

O poder que a logística urbana rege sobre a cidade é ambivalente. Ela proporciona um sistema integrado que impulsiona a produção, distribuição e consumo de determinado produto, porém, carrega consigo problemas de congestionamento, acidentes, poluição ambiental e sonora, desenvolvimento seletivo, entre outros, que se agravam quando faceados com o aumento do comércio eletrônico e pela complexidade das cadeias de suprimentos.

Segundo Chopra e Meindl (2002), a *Supply Chain Management* ou Cadeia de Gestão de Suprimentos (CGS) contém todos os estágios envolvidos, direta ou indiretamente, no atendimento de um consumidor, como fabricantes e fornecedores, transportadoras, depósitos, varejistas e os próprios clientes. Assim, as organizações se tornam sistemas multifacetados, envolvendo diversos setores que operam para alcançar objetivos estratégicos, cujo principal propósito é a satisfação do cliente final.

Tanto a logística urbana, quanto a cadeia de gestão de suprimentos existem em prol da otimização de processos de produção. A principal função de ambas é reduzir o tempo que um produto leva para ser criado, processado e fornecido ao consumidor final.

Desta maneira, nota-se que a Cadeia Produtiva da Carne Bovina (CPCB) ao alastrar-se no Estado de Goiás – considerando o *lócus* de produção, as áreas de armazenamento, distribuição e consumo – apresenta desafios para as políticas públicas do próprio estado, tendo em vista mudanças sobre o território e impacto no seu desenvolvimento regional. Compreender essa dinâmica e os diferentes estágios que envolve a CPCB permite estabelecer parâmetros e indicadores em logística urbana, que, por sua vez, podem ser orientativos para a otimização dos processos produtivos, além de lançar olhares sobre a Agenda 2030, conciliando os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

O crescimento da CPCB em Goiás coloca uma pressão adicional sobre a infraestrutura urbana existente, exigindo respostas adequadas no que diz respeito ao planejamento e gestão. A logística urbana na CPCB enfrenta desafios relacionados ao transporte de grandes volumes de produtos perecíveis, que necessitam de armazenamento adequado e distribuição eficiente para garantir a qualidade do produto até o consumidor final.

Um dos maiores desafios é o impacto ambiental decorrente do transporte intensivo de cargas. A movimentação de produtos da CPCB, feita na maioria do processo por veículos pesados, contribui para o aumento das emissões de gases de efeito estufa e da poluição

sonora nas áreas urbanas. Além disso, o tráfego intenso de veículos de carga em áreas urbanas pode resultar em congestionamentos, aumento dos tempos de viagem e, conseqüentemente, na diminuição da eficiência logística.

Outro aspecto crítico é a necessidade de infraestrutura adequada para o armazenamento e distribuição de produtos da CPCB. Isso inclui desde a construção de armazéns refrigerados próximos aos centros urbanos, até a criação de corredores logísticos que facilitem o trânsito de mercadorias de forma rápida e segura. A falta de uma infraestrutura bem planejada pode levar a atrasos na cadeia de suprimentos, prejudicando a qualidade do produto e a competitividade do setor.

## **O MERCADO FINANCEIRO E IMOBILIÁRIO: A CADEIA PRODUTIVA DA CARNE BOVINA EM GOIÁS SOB A ÓTICA MERCADOLÓGICA**

A Cadeia Produtiva da Carne Bovina em Goiás não apenas impacta a logística urbana e o planejamento territorial, mas também exerce uma influência sobre os mercados financeiro e imobiliário da região. A escala da CPCB gera fluxos econômicos que vão além das fronteiras do setor agropecuário, reverberando no mercado urbanos e na dinamização desses setores. O que se vê atualmente é um grande interesse dos fazendeiros em diversificarem seus portfólios. A partir do lucro adquirido no meio rural, eles buscam no meio urbano uma forma de multiplicar tais lucros investindo em empreendimentos imobiliários significativos.

Fica claro que o agronegócio é o principal pilar da economia goiana, atraindo investimentos significativos e gerando riqueza para uma ampla gama de atores, principalmente para latifundiários e grandes conglomerados agroindustriais. Essa riqueza, em grande parte oriunda das exportações de carne bovina, alimenta o mercado financeiro local de diversas maneiras.

Em primeiro lugar, os lucros elevados do setor agropecuário são frequentemente canalizados para o mercado financeiro na forma de aplicações em renda fixa e ações. Bancos e instituições financeiras atuam como intermediários, oferecendo produtos que atendem às necessidades dos produtores rurais, que buscam diversificar seus investimentos e proteger

seus ganhos. Esse fluxo de capital contribui para a estabilidade e o crescimento do mercado financeiro local, fomentando um ambiente propício para novos investimentos e para a expansão de crédito.

O sucesso financeiro dos fazendeiros e agroindústrias envolvidos na CPCB frequentemente se traduz em investimentos no mercado imobiliário urbano. Essa transferência de capital do campo para a cidade resulta em um processo de urbanização econômica, onde os lucros gerados nas atividades rurais são utilizados para adquirir terrenos e propriedades em áreas urbanas, impulsionando o desenvolvimento imobiliário.

Os fazendeiros, ao investirem em imóveis urbanos, contribuem diretamente para a valorização dos terrenos e para o crescimento das cidades. Em Goiás, essa prática é amplamente observada, com áreas urbanas se expandindo em resposta à demanda crescente por espaços residenciais, comerciais e industriais. O investimento em terrenos urbanos por parte dos produtores rurais pode ser motivado por diversos fatores, como a busca por diversificação de ativos, proteção patrimonial ou até mesmo o desejo de participar do processo de desenvolvimento urbano (Lopes et al., 2005).

Esse movimento de capital rural para o urbano influencia a configuração espacial das cidades goianas. Terrenos anteriormente subutilizados passam a ser alvo de empreendimentos imobiliários, resultando na construção de condomínios residenciais, shopping centers, centros empresariais e outras infraestruturas urbanas. Isso não apenas modifica o uso do solo urbano, mas também gera empregos, atrai novas empresas e promove o crescimento econômico local.

A inter-relação entre a CPCB e o mercado imobiliário em Goiás é um exemplo claro de como as atividades rurais moldam a paisagem urbana. O processo de aquisição de terrenos urbanos por fazendeiros muitas vezes leva ao surgimento de novos bairros e zonas de expansão urbana, contribuindo para a dinâmica urbana. Essas áreas de crescimento tendem a se desenvolverem de forma desordenada, dado a rapidez do processo de expansão e a falta de políticas públicas que regulem a construção de novos empreendimentos.

A valorização imobiliária decorrente da entrada de capital rural tem efeitos sociais e econômicos significativos. O aumento dos preços dos terrenos e imóveis gera uma pressão sobre as populações de baixa renda, levando à gentrificação e à segregação socioespacial.

Por tanto, há a necessidade de repensar a ideia do que é esse desenvolvimento do agronegócio em Goiás, pois, é evidente o crescimento econômico e a concentração de renda nas mãos de uma porção muito pequena da população, mas a questão mais urgente é o que está sendo desenvolvido no âmbito urbano-territorial, de que forma esses empreendimentos contribuem para um ecossistema urbano sustentável e inclusivo.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ao longo das últimas décadas, Goiás deixou de ser um território periférico e "inativo" para se tornar um centro do agronegócio brasileiro, com impactos profundos na economia regional e na configuração espacial urbana.

Goiânia, situada no coração desse processo, não apenas exerce um papel na gestão e operação da cadeia produtiva, mas também se transforma em um epicentro de investimentos imobiliários impulsionados pelo capital proveniente do agronegócio. Essa dinâmica leva a um fenômeno de urbanização acelerada, onde os ganhos do setor rural são reinvestidos na cidade, gerando valorização imobiliária, expansão urbana e novas configurações socioeconômicas.

No entanto, essa urbanização desenfreada traz consigo desafios tão grandes quanto os lucros adquiridos. A logística urbana enfrenta pressões intensas para se adaptar ao aumento das demandas de transporte e armazenamento, enquanto os efeitos ambientais e sociais dessa expansão são frequentemente subestimados. A gentrificação e o espraiamento urbano refletem as desigualdades socioespaciais emergentes, evidenciada pela valorização do solo e pela segregação de classes.

Portanto, para lidar com esses desafios e otimizar o desenvolvimento regional, é crucial uma abordagem integrada que considere as inter-relações entre a logística urbana, a gestão do território e os fluxos econômicos. Políticas públicas eficazes e planejamentos urbanos coordenados são essenciais para mitigar os impactos dessa expansão e garantir um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável para a região metropolitana de Goiânia.

## REFERÊNCIAS

- ABIEC. Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras De Carne. **Beef Report 2023**. Disponível em: <https://www.abiec.com.br/publicacoes/beef-report-2023-capitulo-01/>. Acesso em: 15 mar 2024.
- BECK, B. M., SILVA, D. J. C., FASOLO, R., SERPA, N. P., & MENDES, A. A. (2021, abr./jun.). **Análise da gestão logística e dos relacionamentos entre frigorífico e fornecedor do gado de corte**. *Exacta*, 19(2), 477-496. <https://doi.org/10.5585/exactaep.2021.13236>. Acesso em: 17 fev 2024.
- CHOPRA, Sunil; MEINDL, Peter. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: estratégia, planejamento e operação**. São Paulo: Prentice Hall, 2003.
- DABLANC, L. **Goods transport in large European cities: Difficult to organize, difficult to modernize**. *Transportation Research, part A*, vol. 41, p. 280-285, 2006.
- HASEBERT, Rogério. **Território e multiterritorialidade: um debate**. Ano IX N° 17. Rio de Janeiro: GEOgraphia, 2007.
- ISA, S. S., MONTOYA, G. N., JUNIOR, O. F. L. Uso da Metodologia Data Envelopment Analysis na Comparação da Eficiência da Logística Urbana das Principais Cidades. *In: Congresso de Pesquisa e ensino em Transportes da ANPET*, 33., 2019, Balneário Camboriú. **Anais Eletrônicos**[...] Balneário Camboriú: 2019. p. 2358-2368.
- KOOLHAAS, Rem et al. **Mutations**. Barcelona: Actar, 2001.
- LIMA, O. F., GONÇALVES, R. **Importância de gestão pública sistêmica da logística urbana no Brasil – A caminho do Plano Municipal da Logística Urbana**. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, ano 41, n.150, p. 95-108, 3º quadrimestre, 2018.
- LOPES, MAURÍCIO; ALMEIDA, C. O.; SANTANA, C. A. M. **Agronegócio e expansão urbana em Goiás: uma análise de Goiânia**. *Revista Econômica do Nordeste*, p.475-492. 2005.
- MALAFAIA, Guilherme Cunha et al. **Cadeia produtiva da carne bovina: contexto e desafios futuros**. Campo Grande, MS: Embrapa Gado de Corte, 2021. 45 p. (Documentos / Embrapa Gado de Corte, ISSN 1983-974X; 291).
- MASSEY, D. (1994). **Um sentido global de lugar**. In: *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- MATOS, Fábio. Como os milionários do agro fazem Goiânia viver “boom” imobiliário. **Metrópoles**, cidade de publicação, 13/09/2024. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/negocios/como-os-milionarios-do-agro-fazem-goiania-viver-boom-imobiliario>>. Acesso em: 09/02/2024.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. 5ª ed. São Paulo: Ática, 1993. 3ª parte, cap. 1, p. 143-163.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. 6<sup>a</sup> ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SILVA, F. O.; FERRIERA, W. r. **A logística urbana na produção do espaço**. *Revista Cerrados*, Montes Claros, v. 16, n. 1, p. 159-182, 2018.

SOJA, E. W. **Para além da Postmetrópolis**. *rev. ufmg, belo horizonte*, v. 20, n.1, p.136-167, jan./jun. 2013.