

# A RODOVIA BR-060 NO CENTRO-OESTE BRASILEIRO: DINÂMICA TERRITORIAL E LEGENDAS ESPACIAIS

## THE BR-060 HIGHWAY IN THE BRAZILIAN MIDWEST: TERRITORIAL DYNAMICS AND SPACE LEGENDS

Alex Tristão de Santana <sup>1</sup>, João Batista de Deus <sup>1</sup>, Emerson Martins <sup>1</sup>, Eguimar Felício Chaveiro <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidade Federal de Goiás (UFG), Jataí, GO, Brasil

Correspondência para: Alex Tristão de Santana (santanageoufg@gmail.com)

doi: 10.12957/geouerj.2016.16918

Recebido em: 26 jun. 2015 | Aceito em: 2 mai. 2016



### RESUMO

A rodovia federal BR-060 possui 1.329,3 km de extensão e interliga o Distrito Federal aos estados de Goiás e Mato Grosso do Sul. Em Goiás, o trecho entre as cidades de Goiânia e Anápolis é sobreposto com a BR-153. O mesmo ocorre em Mato Grosso do Sul, no trecho entre Campo Grande e Bandeirantes, que é sobreposto com a BR-163. Ao longo de seu percurso, é possível perceber que a rodovia em questão assume papéis diferentes, relacionados às regiões que cruza. Isso motiva a formulação de uma questão central: como uma rede técnica se relaciona à produção social do território? Com o objetivo de compreender o papel da BR-060 para a dinâmica territorial do Centro-Oeste brasileiro, propõe-se uma leitura geográfica que consiga visualizar diferentes usos do território, que produzem legendas espaciais distintas. Inicialmente, busca-se contextualizar o processo de implantação da BR-060, para melhor entender o recorte espacial da pesquisa. Posteriormente, atentar-se-á em analisar duas legendas espaciais: o eixo Goiânia-Brasília e o eixo do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano. Como metodologia, procedimentos quantitativos e qualitativos serão utilizados, com levantamento bibliográfico, trabalho de campo e análise de documentos e dados secundários.

**Palavras-chave:** Rodovia BR-060; Dinâmica territorial; Legendas espaciais; Eixo Goiânia-Brasília; Eixo Sudoeste Goiano.

### ABSTRACT

*The federal highway BR-060 is 1329.3 km long and connects the Federal District to the states of Goiás and Mato Grosso do Sul. In Goiás the path between the cities of Goiania and Anapolis is integrated with the BR-153. The same happens in Mato Grosso do Sul, the path between Campo Grande and Bandeirantes, which is integrated with the BR-163. Along your route, it is possible see that the highway in question takes different roles related to regions that is crossing. This motivates us to think in a central problem: how a technical network is related to the social production of the territory? Whit the goal to understand the BR-060 role in the territorial dynamics of the Brazilian Midwest, we propose a geographical reading that can propose visualize different uses of the territory, that produce different space legends. Initially we seek to contextualize the implementation process of the BR-060, to better understand the spatial area of research. And later attend to examine two outstanding space legends: Goiânia-Brasília path and the agro-industrial complex path of the Southwest Goiás. The methodology used was quantitative and qualitative procedures, literature, field research and documents analysis and secondary data.*

**Keywords:** BR-060; Territorial dynamics; Space legends; Goiânia-Brasília path; Southwest Goiás path.

### INTRODUÇÃO

As redes técnicas, sobretudo as de transportes, possuem papel fundamental na dinâmica territorial.

Elas permitem a circulação de pessoas, informações, mercadorias, serviços etc. Conseguem promover

em lugares e regiões transformações de ordem socioeconômica, política e cultural. No Centro-Oeste brasileiro, a rede rodoviária, construída na segunda metade do século XX, por iniciativa estatal, foi responsável por alterar o perfil de muitos municípios. Nesse contexto, a BR-060 tem importância, pois contribuiu (e contribui) para o desenvolvimento de destacadas “regiões produtivas” em Goiás e Mato Grosso do Sul.

Esta pesquisa tem como objetivo compreender o papel da BR-060 para a dinâmica territorial do Centro-Oeste brasileiro. Considera-se relevante não deixar de lado as contradições que resultam desse processo. Isso motiva a perceber a dinâmica territorial como expressão atual do uso do território (SANTOS, 1998). Envolve também a vida de relações que integra cidades e regiões ao movimento do mundo e da formação socioespacial (ARROYO, 2006).

Frente ao exposto, a leitura da dinâmica territorial tem se apresentado como caminho possível para atender os objetivos desta pesquisa, tendo em vista o caráter seletivo do desenvolvimento capitalista atual (SANTOS, 1997). Enquanto alguns lugares são capturados pelas redes das corporações multinacionais, contribuindo para a acumulação da mais-valia, outros servem de reservas territoriais e contribuem no fornecimento de mão de obra, matérias-primas e, em outros casos, guardam o patrimônio natural.

As distintas legendas espaciais visualizadas ao longo da rodovia BR-060 refletem a *integração seletiva* do território, ou seja, o movimento desigual e combinado do processo de expansão da economia capitalista (HARVEY, 2011). Sua leitura auxilia a clarificar a complexificação do processo contraditório entre capital e trabalho, ideologizado como dualidade entre regiões dinâmicas e deprimidas (OLIVEIRA, 1981). Tenciona-se buscar mediações capazes de balizar o entendimento de fenômenos advindos do dinamismo concentrador, como a segregação urbana; a concentração de terra; a atração de migrantes; o aumento da violência e a geração de problemas socioambientais.

Com isso, parte-se do pressuposto de que a rodovia BR-060 é relevante via de articulação de fluxos no Centro-Oeste brasileiro. Uma de suas principais características é atender diferentes dinâmicas

territoriais, responsáveis pela formação de distintas legendas espaciais, como, por exemplo: urbano-industrial, entre Goiânia e Brasília; agroindustrial, no Sudoeste Goiano e na região de Campo Grande (MS); e agropecuária nas regiões com baixa densidade econômica e demográfica ao longo de sua extensão. Essa diferenciação reflete uma das principais características das redes técnicas: elas atribuem fluidez ao território, potencializam os fluxos, que se diferem de acordo com a capacidade e o poder de articulações dos agentes, que delas fazem uso. (SANTOS, 1998).

Ao observar a relação existente entre as práticas produtivas constatadas no recorte espacial da rodovia BR-060 com as condições de infraestrutura da via, contata-se também uma aparente contradição. Nas regiões dinâmicas economicamente, ela recebeu maiores investimentos e melhorias, permitindo a intensificação dos fluxos e maior acumulação de capitais. Nos trechos em que a rodovia BR-060 corta regiões que sofrem relativa estagnação econômica e pouco dinamismo, percebe-se um estágio de degradação, com investimentos pontuais e menores condições de tráfego e integração. Isso demonstra que a circulação e os transportes possuem relação direta com a produção e reprodução do espaço (SILVEIRA, 2011).

As reflexões apresentadas nesse artigo contemplam as atividades realizadas junto ao projeto de pesquisa “Novas determinações produtivas, regionais e urbanas na área do Cerrado brasileiro: uma avaliação sobre os efeitos das obras de infraestrutura rodoferroviárias na integração regional”, Projeto Pró-Integração, edital nº 55/2013. Fruto de parceria entre o Ministério da Integração, a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), a Universidade Federal de Goiás (UFG), a Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC-Goiás) e a Universidade de Campinas (UNICAMP), esse projeto tem possibilitado o diálogo entre equipes de pesquisadores de diferentes instituições.

A metodologia da pesquisa fundamenta-se em procedimentos quantitativos e qualitativos. Documentos e dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) entre outros, são analisados. Conta-se também com pesquisa de campo, realizada em janeiro de 2015, na qual

foi possível coletar informações em observação direta, diários de campo, registro fotográfico e diálogo com comerciantes e caminhoneiros em pontos de parada ao longo da BR-060 e BR-070 em Goiás, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso. Também contribuiu para a realização do texto o diálogo com servidores do DNIT e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), bem como, pesquisadores do Instituto de Estudos Socioambientais/UFG e do Programa de Pós-Graduação em Geografia do Campus Jataí/UFG. Por fim, destaca-se a leitura de autores como: Santos (1997, 1998), Santos e Silveira (2001), Arroyo (2006), Dias (2003), Corrêa (1997a, 2012), Silveira (2011), Barat (1978), Oliveira (1981), Harvey (2011) entre outros.

O presente artigo se estrutura em duas discussões centrais. Num primeiro momento, proceder-se-á com a contextualização da estruturação da rodovia BR-060, no intuito de entender o processo histórico de sua construção e o impacto de sua implantação no recorte espacial da pesquisa. Num segundo momento, cogita-se mostrar duas legendas espaciais: o eixo Goiânia-Brasília e o eixo do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano. A escolha dos dois recortes justifica-se pela distinta funcionalidade (urbano-industrial e agroindustrial) e também pelo fato de a rodovia BR-060 apresentar em Goiás caráter mais estruturante.

### **A rodovia BR-060 no Centro-Oeste brasileiro: integração regional e captura do Cerrado**

A rodovia BR-060 é classificada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) como rodovia radial, cuja função é interligar o Distrito Federal aos pontos mais extremos do País (DNIT, 2015). Por isso, conecta Brasília (DF) a Bela Vista (MS), na divisa com o Paraguai, no sentido nordeste-sudoeste.

Do ponto de vista da articulação dos fluxos no território nacional, a BR-060 e sua integração com a BR-364 contribuem para formação de um importante corredor de transporte no Centro-Oeste brasileiro. Trata-se do corredor Goiânia-Cuiabá (Figura 1), que concentra intenso tráfego de veículos leves e pesados, articulando centros produtores, mercados consumidores e interesses políticos e econômicos.

Entretanto, o interesse desta pesquisa é lançar um olhar acerca da relação entre rede técnica e território, o que instiga a observação do traçado da rodovia BR-060 e o exercício de estabelecer mediações capazes de fomentar uma análise geográfica. Nesse sentido, surgem algumas indagações: A construção da BR-060 motiva a formação de novas dinâmicas territoriais no Centro-Oeste brasileiro? Em que contexto ocorreu a construção e pavimentação da citada via? Há relação entre a consolidação da rodovia com as dinâmicas atuais presentes no território? Essas questões nortearam a abordagem ora apresentada.

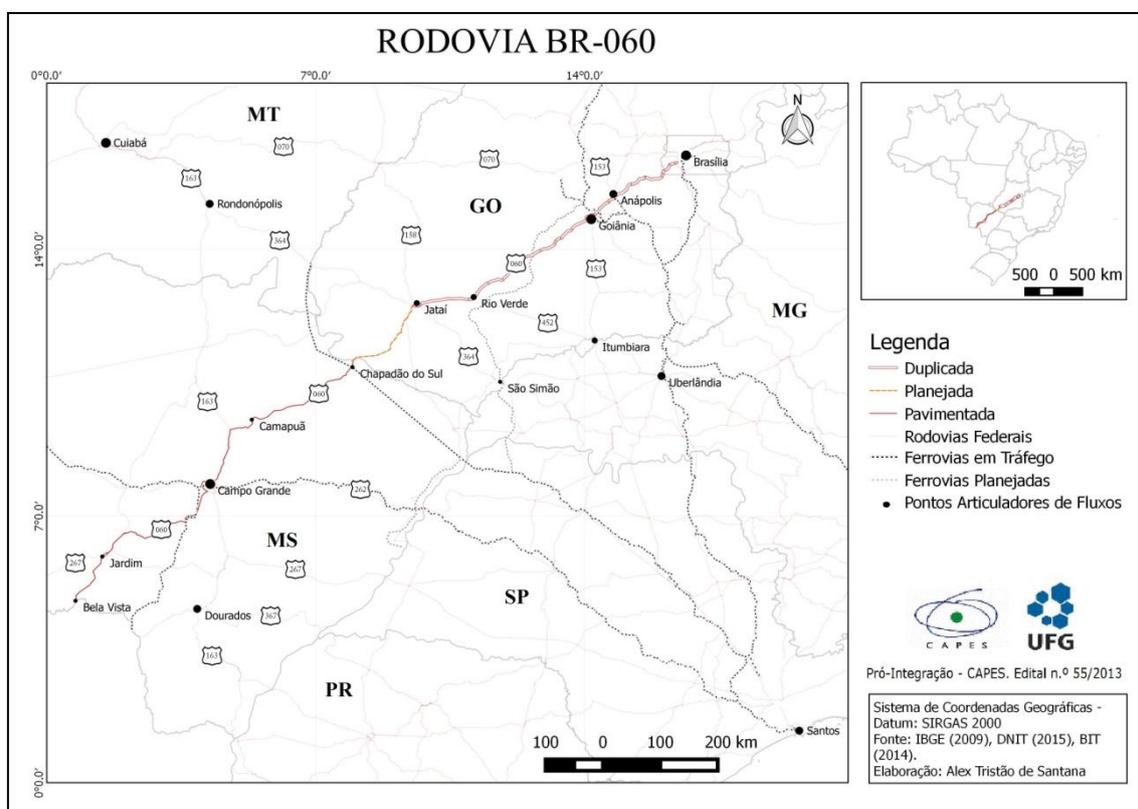


Figura 1. Rodovia BR-060 no território brasileiro.

Um olhar inicial sobre o traçado da rodovia BR-060 no Distrito Federal, em Goiás e Mato Grosso do Sul, leva a perceber que a mesma se sobrepõe uma área de trinta e sete municípios. Alguns são mais impactados que os outros, conforme a disposição do traçado da via. Desse total, observa-se que 20 municípios estão em Goiás, 16 no Mato Grosso do Sul e 1 está no Distrito Federal. Ao ultrapassar a mera constatação da área e chegar-se a noção de território, poder-se-ia, antemão, afirmar: trata-se de

um imenso corredor do agronegócio brasileiro configurado por atores e classes sociais diferenciadas que, por isso, sofrem os efeitos igualmente diferenciados da rodovia em questão.

Por conseguinte, ao entender que uma via de transportes permite a circulação, material e imaterial, e a articulação de fixos, que emitem fluxos de intensidades diversas, propõem-se estabelecer um recorte espacial balizado na configuração dos municípios. Esse recurso metodológico permitirá um diagnóstico com maior precisão da relação entre a rede técnica e o território. Nesse sentido, a investigação fundamentar-se-á nos municípios cortados pela BR-060, sem, contudo, esgotar a possibilidade de considerar outras interações (Figura 2).

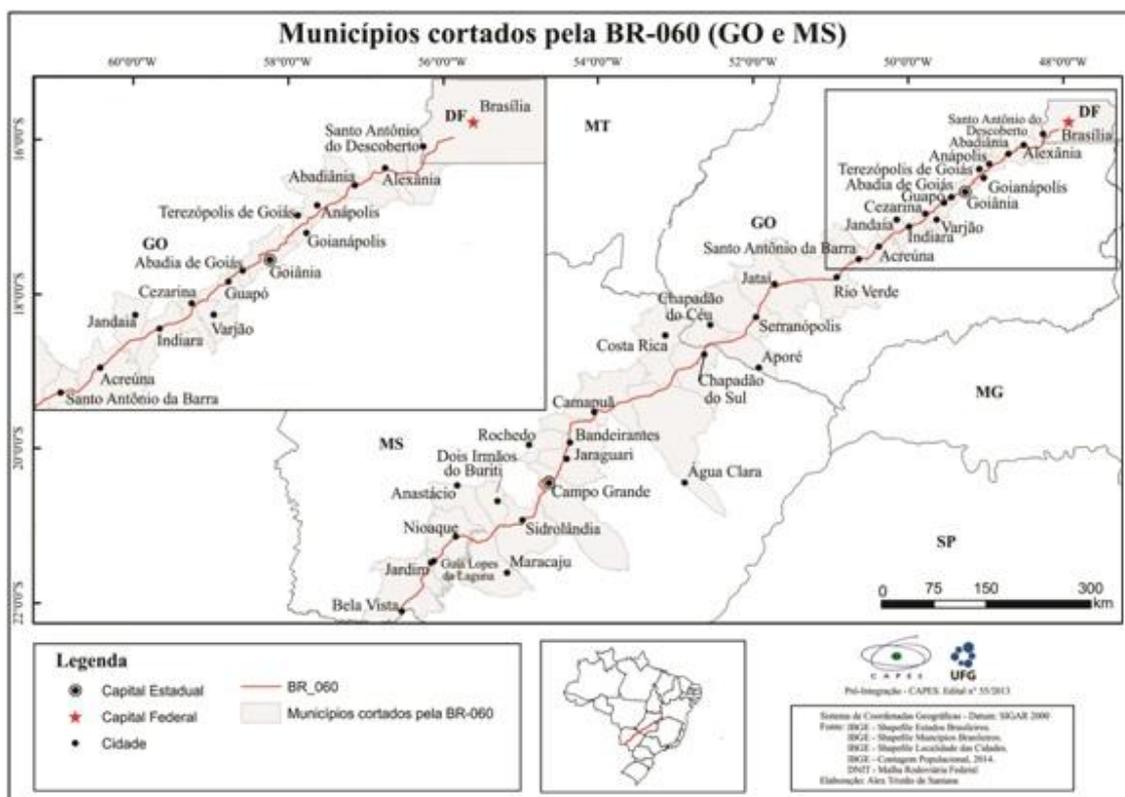


Figura 2. Municípios cortados pela BR-060 no Centro-Oeste Brasileiro (2015).

A partir dessa representação, é possível estabelecer outras relações capazes de qualificar melhor o objeto de estudo. Num primeiro momento é válido suscitar um questionamento acerca dos impactos decorrentes da construção de tal via no Estado de Goiás e no sul-mato-grossense: a partir do momento

em que uma rede de transportes permite estabelecer conexões e aumentar a intensidade dos fluxos, novas dinâmicas territoriais podem emergir?

Um exemplo clássico desse processo se deu com a construção da rodovia BR-153, que motivou, entre outras coisas, a criação do estado do Tocantins – no espaço que abrangia o antigo norte goiano – desmembrado do estado de Goiás (GOMES et al., 2004). Outro fenômeno que permeia a construção dessa rodovia é a reconfiguração de toda rede urbana da região centro-norte do País, especialmente a tocantinense. Há a criação de novos municípios e a emergência de novos centros regionais, como Gurupi, por exemplo.

Nesse sentido, ao avaliar a data de criação dos municípios cortados pela BR-060 também verifica-se esse processo. Como a edificação de Brasília é um marco para contextualização da construção e pavimentação da rede técnica em estudo, observa-se que vários municípios se constituíram autônomos após a data de fundação da capital federal (Quadro 01). Esse aspecto permite perceber a “força criadora da circulação”, fenômeno já estudado por Maximilien Sorre, como bem pontuou Arroyo (2006).

De acordo com o Quadro 1, elaborado a partir de informações do IBGE, treze cidades foram emancipadas depois da fundação de Brasília. Isso mostra a necessidade de interpretar o processo histórico de construção e pavimentação da rodovia BR-060. Quais interesses e ações permearam a estratégia de implantação dessa rede técnica, que influenciou o território goiano e sul-mato-grossense, a ponto de motivar a ação política para criação de novos municípios?

Num primeiro momento, destaca-se que boa parte da malha rodoviária, instalada no Planalto Central brasileiro, está associada, direta ou indiretamente, às necessidades de consolidação do projeto de transferência da capital federal para o interior do País (DNER, 1984). A construção de Brasília motivou a ação do Estado no sentido de equipar o território com infraestrutura básica de transporte, comunicação e eletricidade (GOMES et al., 2004).

Outro aspecto que merece atenção é o fato de a construção e pavimentação da BR-060 se relacionar diretamente com a evolução dos transportes e com o desenvolvimento do capitalismo no Brasil. É um momento histórico em que as estratégias do Estado brasileiro se efetivam para fomentar a expansão de uma economia industrializada, associada ao capital internacional (IANNI, 1996). Nessa conjuntura, a indústria automobilística, instalada no País a partir da década de 1950, tem peso relevante, pois serve de mola propulsora para o crescimento econômico, a ponto de contribuir para alterar a matriz de transportes em favor do rodoviarismo (BARAT, 1978).

Cidade	Elevado à categoria de município	Desmembramento
Brasília (DF)	21/04/1960	Planaltina, Luziânia e Formosa
Abadia de Goiás (GO)*	27/12/1995	Trindade, Goiânia, Aragoiânia e Guapó
Abadiânia (GO)	20/10/1953	Corumbá de Goiás
Acreúna (GO)*	01/02/1977	Pamána
Alexânia (GO)	14/11/1958	Corumbá de Goiás
Anápolis (GO)	31/07/1907	Meia Ponte/Pirenópolis
Aporé (GO)	14/11/1958	Jataí
Cezarina (GO)*	01/01/1988	Palmeiras de Goiás/Indiara
Chapadão do Céu (GO)*	16/01/1991	Aporé
Goianápolis (GO)	14/11/1958	Anápolis
Goiânia (GO)	02/08/1935	Anápolis, Bela Vista e Trindade
Guapó (GO)	08/10/1948	Goiânia
Indiara (GO)*	14/05/1982	Edéia, Jandaia e Palmeira de Goiás
Jandaia (GO)	05/10/1953	Palmeiras de Goiás
Jataí (GO)	31-05-1895	Rio Verde
Rio Verde (GO)	06-11-1854	Goiás
Santo Antônio da Barra (GO)*	29/04/1992	Rio Verde
Santo Antônio do Descoberto (GO)*	14/05/1982	Luziânia
Serranópolis (GO)	14/11/1958	Jataí
Terezópolis de Goiás (GO)*	29/04/1992	Goianápolis
Varjão (GO)	14/11/1958	Guapó
Água Clara (MS)	11/12/1953	Três Lagoas
Anastácio (MS)*	18/03/1964	Aquidauana
Bandeirantes (MS)*	11/11/1963	Jaraguari
Bela Vista (MS)	03/10/1908	Nioac
Camapuã (MS)	30/09/1948	Herculândia (ex-Coxim)
Campo Grande (MS)	26-08-1899	Nioac
Chapadão do Sul (MS)*	27/10/1987	Cassilândia e Paranaíba
Costa Rica (MS)*	12/05/1980	Camapuã, Cassilândia, Paranaíba, Coxim e Água Clara
Dois Irmãos do Buriti (MS)*	13/11/1987	Anastácio
Guia Lopes da Laguna (MS)	11/12/1953	Nioaque
Jaraguari (MS)	11/12/1953	Campo Grande
Jardim (MS)	11/12/1953	Bela Vista
Maracaju (MS)	07/07/1928	Nioaque
Nioaque (MS)	18-07-1890	Miranda
Rochedo (MS)	11/10/1948	Campo Grande
Sidrolândia (MS)	11/12/1953	Campo Grande

**Quadro 1.** Genealogia dos municípios cortados pela rodovia BR-060. Fonte: IBGE/CIDADES (2015).

\* Elevado à categoria de município após a fundação de Brasília.

Por outro lado, todo o conjunto de intervenções também contribuiu para o avanço do processo de modernização territorial. Programas, como: o PRODOESTE (Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste), de 1971; o PLADESCO (Plano de Desenvolvimento Econômico e Social do Centro-Oeste), de 1973; e o PLOCENTRO (Programa de Desenvolvimento do Cerrado), de 1975, destinaram recursos para o melhoramento de rodovias, estradas vicinais, rede de armazenamento, infraestrutura urbana e processos produtivos agrícolas (MORAES, 2004; CASTILHO, 2014).

No contexto da década de 1970, a continuidade dos investimentos ganhou outra conotação, todavia, incluídos num mesmo projeto: a incorporação das áreas de Cerrado à acumulação do capital. Nesse sentido, Teixeira Neto (2001) argumenta que as grandes rodovias representaram uma inserção diferenciada de Goiás na dinâmica econômica do País. Castilho (2014, p. 120) defende que, além de contribuir com a construção da capital federal, as rodovias edificadas a partir da década de 1950 “foram fundamentais para as dinâmicas que vieram a ocorrer no território goiano”.

O movimento de captura do Cerrado brasileiro à lógica de integração com o mercado mundial revela as diversas faces do projeto geopolítico em torno da construção de Brasília e da consequente modernização territorial. A construção da rodovia BR-060 encontra-se nesse contexto. Portanto, deve ser analisada frente ao período atual, marcado pela constituição e expansão do “meio técnico-científico-informacional” no território brasileiro (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

É neste contexto que situa o recorte espacial da pesquisa. A implantação da BR-060 está associada diretamente à dinâmica que passou a permear a produção do território nas áreas de Cerrado. Ou seja, a modernização conservadora da agricultura, a expropriação de famílias camponesas, a aceleração da urbanização, a formação de uma rede urbana concentrada e desigual, a intensificação dos problemas socioambientais etc. Conforme Gomes (2008), constitui-se uma nova matriz espacial que altera as

relações de produção no campo e promove a metropolização desordenada, com intensos impactos socioambientais<sup>1</sup>.

O olhar atento no recorte espacial da pesquisa ainda permite inferir acerca do papel dinamizador da circulação no território. Nesse sentido, Arroyo (2006) argumenta que, entre as características da circulação está a promoção da diferenciação e da centralidade. Segundo a autora, os territórios que dispõem de meios técnicos e normativos capazes de impulsionar conexões passam a atrair as atividades modernas e novos investimentos. Santos (1997) também corrobora esse debate, ao dizer que a maior divisão técnica e territorial do trabalho na atualidade é acompanhada pelo imperativo da fluidez.

Assim, é possível verificar que, ao longo da BR-060, algumas cidades tiveram sua posição geográfica incrementada pela construção da rodovia. Outro aspecto a ser mencionado é a diferenciação provocada pela condição de entroncamento rodoviário, ou rodoferroviário que algumas cidades passaram a dispor. Essa condição de nós de articulação de fluxos impulsionou a diferenciação de alguns centros urbanos, incumbidos de exercer funções regionais. Esse é o caso de Brasília (DF), Anápolis (GO), Goiânia (GO), Rio Verde (GO), Jataí (GO) e Campo Grande (MS) (IBGE, 2008 – Figura 1).

Assim, verifica-se que há uma relação direta entre a função exercida pela BR-060 e as novas dinâmicas em operação no território goiano e sul-mato-grossense. Produto da nova matriz espacial do Cerrado, a rodovia em questão articula importantes centros urbanos, formando uma rede de cidades responsável por inserir esse território na divisão internacional do trabalho, na condição de exportadora de produtos primários, commodities agrícolas e minerais.

A discussão acima proposta oferece subsídios para analisar a diferenciação produzida por dinâmicas territoriais distintas no recorte espacial da pesquisa. Adotar-se-á a ideia de legendas espaciais como

---

<sup>1</sup> Segundo Gomes (2008, p. 367) “[...] a nova matriz econômica de ocupação do território goiano pelos detentores do capital financeiro, calcada na monocultura intensiva e na pecuária de abate para a exportação, evoluiu a ponto de firmar linhas preferenciais na cadeia produtiva que desafiam a própria natureza a se perpetuar como natureza viva, pois procuram haurir, ao máximo, os recursos naturais para manter a produtividade desejada.”

forma de expressar esse fenômeno. Com isso, tenciona-se entender melhor a complexidade que envolve a relação entre rede e território.

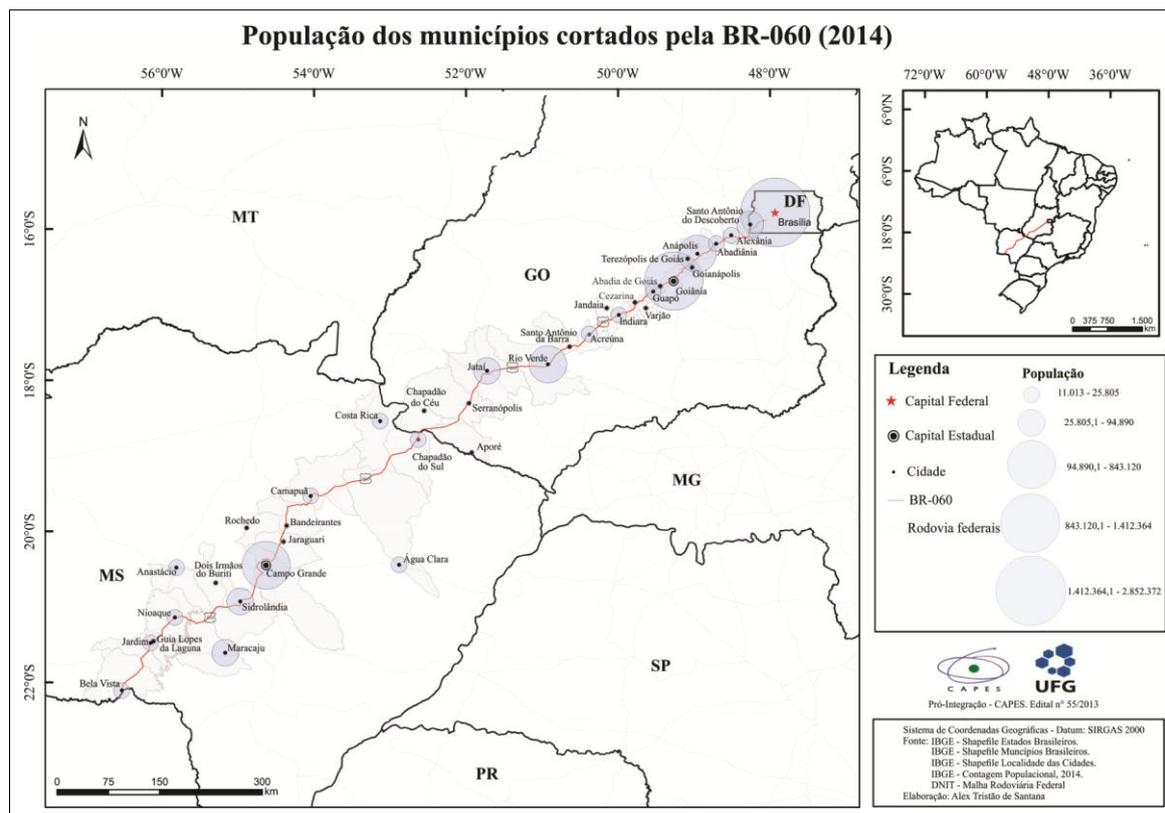
### **Correias do Cerrado desigual: legendas espaciais da BR-060**

Como foi enunciado anteriormente, a construção da BR-060, juntamente com uma série de políticas territoriais desenvolvidas pelo pacto entre o Estado brasileiro e o capital internacional, tratou de elaborar uma configuração territorial e uma logística espacial para integrar o território do Cerrado – como uma fronteira econômica – à lógica da economia mundial. Essa integração, conforme as reflexões de Estevam (1988), Calaça (2010), Mendonça (2004), Castilho (2014) e outros autores, daria continuidade ao processo andante de uma geografia da colonização do território brasileiro. Portanto, o que estava em cena, nomeado de “incorporação de capital”, “abertura de fronteira”, “modernização do território” ou “modernização da agricultura”, era – e é – um processo de expansão do capitalismo brasileiro mediante a captura das potencialidades econômicas de determinados lugares e regiões do Cerrado em detrimento de outros.

Contudo, em consonância com os estudos territoriais desenvolvidos por Santos (1997) e Santos e Silveira (2001), e amparados em análises consideradas clássicas, como as desenvolvidas por Oliveira (1981), o desenvolvimento do modo de produção capitalista age sobre o território aproveitando as potencialidades produtivas e econômicas de cada lugar. Por isso, o seu desenvolvimento é desigual, embora combinado. Pode-se dizer que as formas produtivas, a densidade técnica das redes, as funções urbanas, a densidade demográfica, assim como as condições climáticas, edafológicas e do relevo, a cultura política do local, facultam também o lugar agir sobre a acumulação, criando focos de diferenciação.

É isso que demonstra os indicadores estruturais nas circunstâncias de influências da BR-060. Ao analisar a distribuição da população ao longo da extensão da rodovia em estudo, é possível perceber esse processo (Figura 3). A maior concentração demográfica encontra-se entre as cidades de Brasília e Goiânia. No Sudoeste Goiano, Rio Verde e Jataí, com menor participação, também se destacam. No

Mato Grosso do Sul, a ênfase fica para Campo Grande, Sidrolândia e Maracaju. Esse dinamismo concentrador, reforçado também pela distribuição do Produto Interno Bruto (PIB), da oferta de emprego etc., é verificado igualmente no que é chamado de “região competitiva”, ou “integração seletiva” com realce de algumas regiões (CASTILLO, 2011; SANTOS, 1997) e na morfologia das paisagens, conforme foi verificado no trabalho de campo.



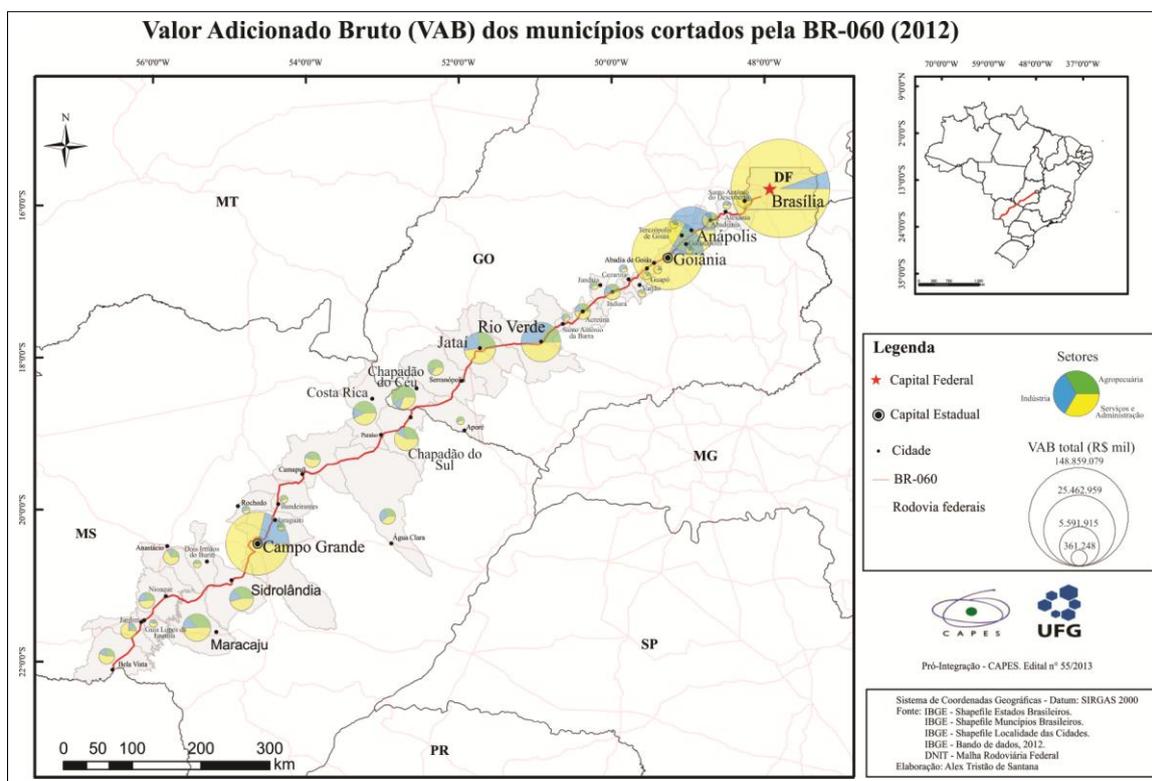
**Figura 3.** Espacialização da população dos municípios cortados pela BR-060 (2014).

Ao destacar as diferentes legendas espaciais no recorte espacial da BR-060, verifica-se o seguinte: essa diferenciação testemunha, conforme a metodologia das legendas espaciais, uma articulação fragmentada da relação entre processo de acumulação e a sua relação total com o território. Resulta desse modelo, num só termo, a complexificação do processo contraditório entre capital e trabalho ideologizado como dualidade entre regiões dinâmicas e deprimidas; e novos efeitos advindos do dinamismo *concentrador*, como a segregação urbana; a concentração de terra; a atração de migrantes; o aumento da violência e a geração de problemas socioambientais.

Nesse contexto, considera-se que a BR-060 contribuiu para aglutinar uma parte considerável do “coração produtivo” do Cerrado brasileiro. Precisamente, iria ajudar a compor, o que é hoje um dos maiores cinturões demográficos e urbanos do Brasil: o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília; ao mesmo tempo em que ajudaria a compor a maior legenda da denominada agricultura moderna de Goiás: o Sudoeste Goiano. Esses dois recortes serão analisados a seguir, como forma de operacionalizar a proposta metodológica das legendas espaciais.

### Legenda espacial do Eixo Goiânia-Brasília - o espaço de comando

Ao observar o mapa de população dos municípios cortados pela BR-060 (Figura 3), verifica-se que a área metropolitana de Brasília e a Região Metropolitana de Goiânia, incluindo Anápolis, concentram a maior parte da população do percurso da via. O mesmo pode ser verificado para a distribuição do Valor Adicionado Bruto (VAB), conforme demonstra a Figura 4.



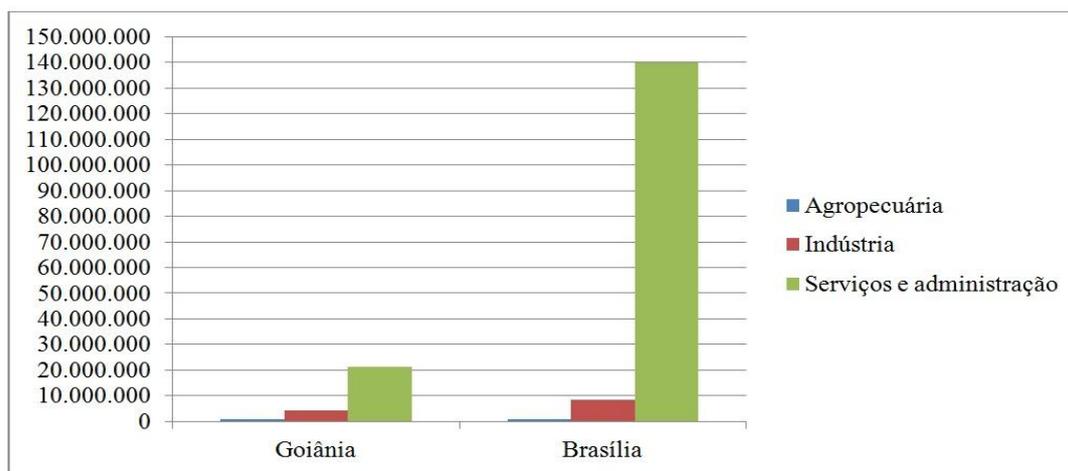
**Figura 4.** Espacialização do Valor Adicionado Bruto (VAB), por setores, dos municípios cortados pela BR-060 (2012).

Percebe-se, também, um distanciamento desse eixo demográfico com o eixo Campo Grande. Se os números são demonstrativos da importância espacial, o que Corrêa (1997b) defende como uma realidade que não pode – e nem deve – ser desprezada em qualquer análise espacial, esse eixo, na perspectiva de sua importância funcional, possui outros significados: inicialmente, mostra que a política territorial por meio da intervenção direta do Estado em planejar e ajudar a financiar a construção das duas capitais – Goiânia, década de 1930; e Brasília, década de 1950 para 1960 –, convence de que a captura do oeste ou a colonização do norte, ou mesmo a chamada expansão e consolidação capitalista do País, esteve na ordem geopolítica desde os idos de 1930. Era um assunto estratégico, que compunha a constituição da nação.

Sobre isso, Pelá (2014) enxerga no processo de construção de cidades planejadas uma linha política comum na construção de Goiânia, Brasília e Palmas. A autora diz que,

Goiânia-Brasília-Palmas são cidades-capitais planejadas no Cerrado e se localizam no Centro-oeste-norte do Brasil. Foram construídas no século XX, período que marca o declínio da hegemonia agrário-exportadora e o início da predominância da estrutura produtiva de base urbano-industrial no Brasil, razão pela qual podem ser consideradas como parte do processo de industrialização, urbanização e expansão das relações capitalistas de produção no país, ou melhor dizendo, representam a materialização da expansão do modo de produção capitalista via modernização do território (PELÁ, 2014, p.1).

Junto a esse campo geopolítico e a importância estratégica do Cerrado goiano, a força demográfica e econômica do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, observa-se que, desde a construção das duas capitais até o momento (2015), as duas cidades – cada qual com a sua função: Brasília, uma metrópole nacional, cidade administrativa; e Goiânia, uma metrópole regional – expandiram-se, reorganizaram a sua morfologia, seus marcos espaciais e a sua economia para atender o dinamismo econômico do Centro-Oeste, precisamente capturando para si a função de fornecer serviços para esse território de economia agroexportadora. Daí, a importância do setor terciário de sua economia, conforme verifica-se no Gráfico 1.



**Gráfico 1.** Valor Adicionado Bruto (setores) de Goiânia e Brasília (2012) (R\$ mil). Fonte: Produto Interno Bruto dos Municípios – IBGE (2015). Org.: A. T. de Santana (2015).

O pacote rodoviário acelerou a integração de Goiás no comércio nacional e modificou as comunicações intra e interregional do estado. No contexto foi intensa a exploração, ocupação e povoamento da zona do mato grosso de Goiás que se tornou, economicamente, a zona mais promissora do Estado. O adensamento demográfico, o acelerado desdobramento dos municípios e a significativa produção agropecuária na sua abrangência possibilitaram a emergência e a consolidação de Anápolis e Goiânia enquanto vigorosos centros urbano-comerciais (ESTEVAM, 1988, p. 132).

Ao catalisar as diversas rotas do País na centralidade territorial do Brasil, alguns estudos (ARRAIS, 2007; HADDAD, 2011) apontam que esse fato colaborou para que entre Brasília e Goiânia houvesse um nível de articulação maior. Anápolis participaria desse processo de maneira integral, inclusive em função das funções do chamado “espaço herdado” (SANTOS, 1994). As três cidades dariam pujança, na linguagem econômica, à configuração de um eixo de desenvolvimento.

Na configuração de um “eixo de desenvolvimento”, inspirado em Haddad (2011), pode-se dizer que há a necessidade de três condicionantes:

- a) Uma realidade urbana de grande força, situada ao longo de uma via de transporte. Essa via pode produzir níveis de articulação e possibilitar o regime de fluxo de mercadorias, pessoas e

- símbolos, assim como facilitar o fluxo do processo de inovação, garantindo rapidez correspondente à força urbana;
- b) Infraestruturas de transportes adequadas ao regime de fluxo e de articulação entre os núcleos urbanos. Geralmente se exige rodovias duplicadas, articulação intermodal, infovias, cabos óticos, rede de computação, telefonia, capacidade de atualizar o dispositivo de intercâmbio de informação, de maneira a recompor a realidade espacial do eixo para dialogar com as mudanças internas e estabelecer planos de eficiência interna;
  - c) Meios e infraestruturas de transportes que permitam relações com outros centros, tanto no sentido do escoamento de produtos e informações geradas, como no recebimento de mercadorias e inovação.

O desenvolvimento estratégico do eixo em questão foi, desde o início de sua implantação, uma estratégia político-econômica. E a construção da BR-060 ajudou a protagonizar essa intenção. A implantação do PRODOESTE, citado anteriormente, ocupou-se em viabilizar a construção de uma malha viária correspondente aos anseios dessa parte do território, de maneira a fazer uma ligação do eixo com os centros industriais do Sudeste e do Sul do País de modo a motivar a circulação de mercadorias.

Da mesma maneira que um eixo evidencia-se pela articulação do sistema viário, produção e disseminação de informação, capacidade de comando, densidade técnica e demográfica, resultante de uma estrutura desigual, gera, também, várias contradições e problemas, uma vez que o modelo de acumulação que o governa se assenta no conflito da relação capital e trabalho.

Na Tabela 1, abaixo, observa-se que o ritmo de crescimento das cidades da Microrregião do Entorno de Brasília (2,59%), entre 2000 e 2010, foi mais acelerado que os índices verificados na capital federal (2,3%), assim como no Brasil (1,2%), para o mesmo período. Esse fenômeno tem levado grandes desafios às administrações públicas do Entorno, pois sempre é acompanhado do aumento da violência, do desemprego e degradação das condições de vida. Nesse caso, algumas cidades enfrentam

índices de crescimento ainda mais intensos, como Abadiânia, Águas Lindas de Goiás e Valparaíso de Goiás, que cresceram a uma taxa de 3,24%, 4,19% e 3,44%, respectivamente.

	2000	2010	2014	Tx. de Cresc. 2000-2010 (%)	Tx. de Cresc. 2010-2014 (%)
Brasil .....	169.799.170	190.755.799	202.768.562	1,2	1,54
Brasília (DF) .....	2.051.146	2.570.160	2.852.372	2,3	2,64
MRG Entorno de					
Brasília .....	815.193	1.052.411	1.164.835	2,59	2,57
Abadiânia.....	11.452	15.757	17.701	3,24	2,95
Águas Lindas de					
Goiás .....	105.746	159.378	182.526	4,19	3,45
Valparaíso de Goiás					
.....	94.856	132.982	150.005	3,44	3,06

**Tabela 1.** Incremento populacional em Brasília e municípios da MRG Entorno de Brasília – 2000-2014. Fonte: Censo Demográfico – IBGE (2015). Contagem populacional – IBGE (2015). Org.: A. T. de Santana (2015).

Conforme se tem noticiado, o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília expressa uma região dinâmica de economia agroexportadora; demonstra a importância da política territorial e o papel da rede viária no processo de colonização do Planalto Central, ou do chamado mundo do Cerrado. O eixo movimentou em torno de R\$ 230 bilhões em 2010, o que equivale a um bilhão por quilômetro (AMORIM, 2011). Observa-se que a duplicação da rodovia findada em 2008 contribuiu para aquecer o fluxo de pessoas, mercadorias e capitais. Há mais de 20 postos de paradas, assim como shoppings centers, lojas de artesanatos, postos de gasolina e hotéis.

Dados enunciados pelo jornal *Correio Braziliense* (AMORIM, 2011) garantem que o eixo tem participação de 6% no PIB nacional; 70% do PIB da região Centro-Oeste e é o terceiro maior aglomerado urbano do País. Há que considerar a importância de Anápolis como polo industrial que arrebata cerca de 130 empresas, tendo um PIB de 7,8 bilhões em 2010.

A legenda espacial do eixo Goiânia-Brasília acumula atividades diversas no corredor formado pela BR-060 em Goiás. Entre elas os serviços financeiros, os de transporte e logística, os de formação de mão de obra, entre outros. Sendo assim, contribui na estruturação das atividades ligadas ao setor

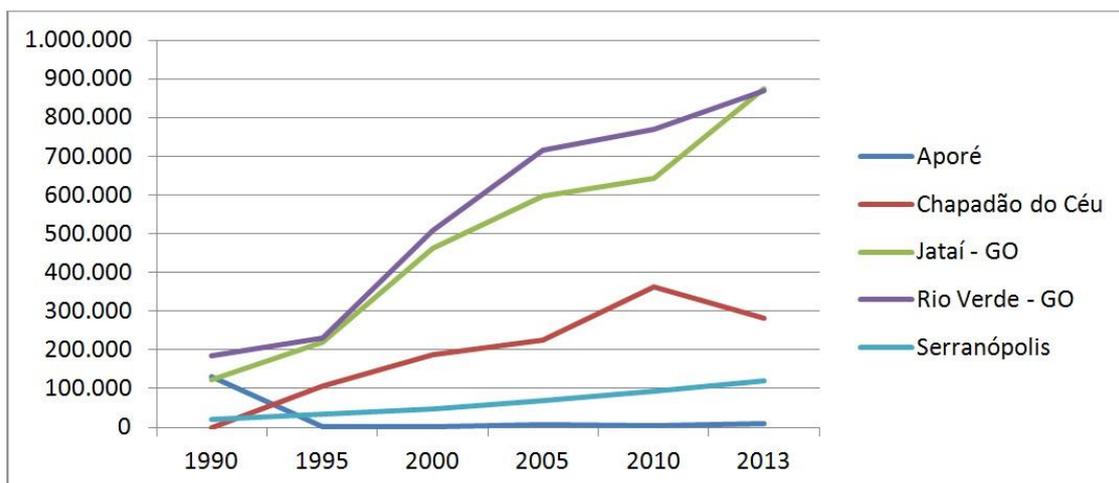
agroindustrial presente no Centro-Oeste brasileiro. Daí a importância de analisar o eixo do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano como produto da mesma matriz espacial do eixo Goiânia-Brasília.

### **Legenda espacial do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano: o Cerrado produtivo e capturado**

Se os dados das Figuras 1 e 2 mostram a densidade econômica e demográfica do eixo Brasília-Goiânia, os mesmos também expressam a importância do Sudoeste Goiano. Percebe-se que essa legenda espacial não apenas recebeu os impactos da política de modernização territorial, que nortearam a concepção de Goiânia e Brasília, mas esteve inserido de forma qualitativa nesse processo. Cumpriu a função de abrigar e alavancar as atividades agrícolas modernas, responsáveis por inserir o Cerrado na divisão internacional do trabalho.

Segundo Peixinho (2006) o sistema produtivo da sojicultura, implantado no Sudoeste Goiano, na segunda metade do século XX, revelou forte capacidade produtiva (Gráfico 2). Ao contrário da região Sul do País, onde o mesmo se desenvolveu em pequenas propriedades, nos chapadões de Rio Verde sua prática ocorreu em extensas áreas, demandando alto nível de mecanização e utilização de insumos. Por isso, além de reforçar a integração entre agricultura e indústria, essa expansão da agricultura moderna nas áreas de Cerrado também resignificou a relação campo e cidade, acelerando o processo de urbanização.

Segundo Godoi (2012) o crescimento econômico verificado no Sudoeste Goiano explica-se também pela articulação da rede política local. A ação de uma elite de agricultores empreendedores contribuiu para captação de investimentos para criação de infraestruturas, sustentando a avanço da produção agrícola. Construção de armazéns, pavimentação e abertura de rodovias e estradas, melhorias urbanas e créditos agrícolas foram viabilizados por políticas públicas, como o POLOCENTRO e o PLADESCO. A região se tornou produtiva (Gráfico 2) e propícia a desenvolver a agroindustrialização.



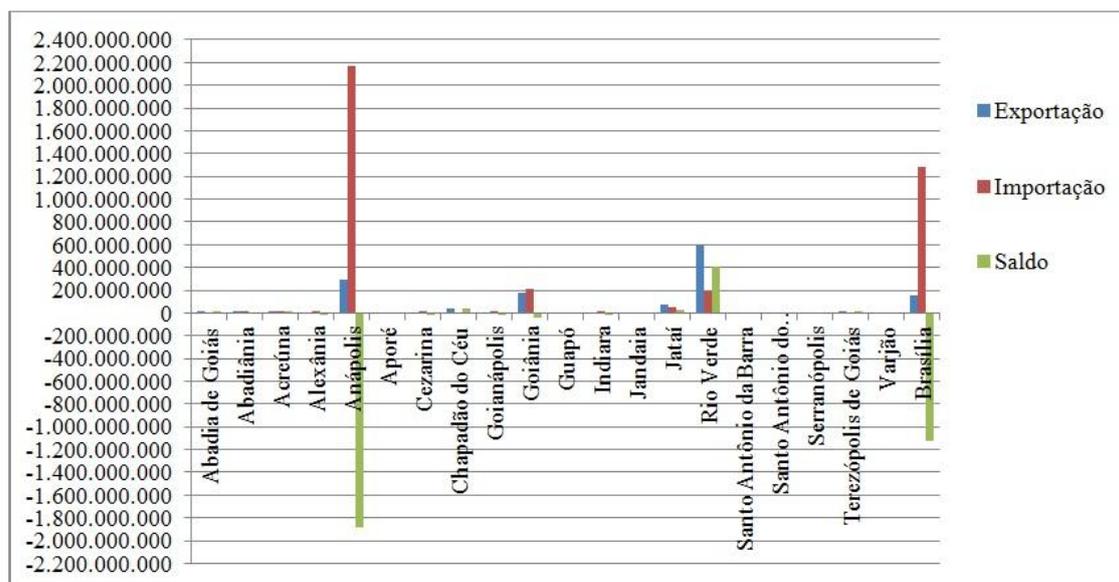
**Gráfico 2.** Evolução da produção de soja nos municípios cortados pela BR-060 no Sudoeste Goiano (em toneladas) – 1990-2013. Fonte: Produção Agrícola Municipal – IBGE (2015). Org. A. T. de Santana (2015).

As transformações contribuíram para atração de empresas que atuam no mercado internacional de commodities, como Cargill, ADM, Louis Dreyfus entre outras. Elas estão presentes nas principais cidades do Sudoeste Goiano (Rio Verde, Jataí e Mineiros). A organização dos produtores rurais a partir da Cooperativa Mista dos Produtores Rurais do Sudoeste Goiano (COMIGO)<sup>2</sup> também foi decisiva para implantação do frigorífico de abate de aves e suínos da Perdigão<sup>3</sup> em Rio Verde.

O peso político e econômico do Sudoeste Goiano também pode ser verificado por outros indicadores. Os dados da balança comercial (Gráfico 3) permitem perceber que no recorte espacial da BR-060 Rio Verde se destaca entre os principais municípios que participam dessas relações comerciais. Brasília, Anápolis, Goiânia, Rio Verde e Jataí concentram praticamente os fluxos de exportação e importação. Entretanto, Rio Verde foi o município que concentrou o maior saldo da balança comercial em 2014, com cerca de US\$ 400 milhões. Isso retrata a destacada participação das commodities na pauta de exportações e a força do Sudoeste Goiano na articulação com as redes do agronegócio internacional.

<sup>2</sup> Em 1998 a COMIGO passa a chamar-se Cooperativa Agroindustrial dos Produtores Rurais do Sudoeste Goiano (COMIGO, 2015).

<sup>3</sup> A Empresa Perdigão se associou ao capital da empresa Sadia em 2009, dando origem a empresa Brasil Foods (BRF), uma das gigantes do mercado alimentício mundial. (BRF, 2015).



**Gráfico 3.** Participação de municípios cortados pela BR-060 na balança comercial (US\$ - FOB) (2014). Fonte: Balança Comercial Brasileira por Município – MDIC (2015). Org.: A. T. de Santana (2015).

A rodovia BR-060 contribui diretamente para a atuação do capital internacional no Sudoeste Goiano. Ela possibilita a conexão com importantes centros de gestão do território (Goiânia e Brasília) e a integração com outras redes de transportes acessíveis aos portos de exportação. Em âmbitos local e regional, essa rodovia oferece condições vantajosas para a circulação da produção e organização de processos produtivos agroindustriais. Em 2013, apenas Rio Verde e Jataí produziram cerca de 1.743.600 toneladas de soja, 15.220.500 cabeças de frango e 833.700 cabeças de suíno, segundo dados do IBGE<sup>4</sup>. Essa produção, num primeiro momento, abastece o complexo agroindustrial instalado na região e, posteriormente, é destinada aos mercados nacional e internacional.

Ao analisar a dinâmica produtiva da empresa Brasil Foods, instalada em Rio Verde, Godoi (2012) argumenta que a mesma possui uma cadeia logística bastante complexa e dependente da rede rodoviária. A empresa possui dois ciclos de distribuição: o transporte de produtos frigorificados (carnes congeladas) e o transporte agropecuário. O primeiro tem maior abrangência, pois envolve o Sudoeste Goiano, o Sul do Brasil e os mercados nacional e internacional. O segundo é basicamente regional e garante o abastecimento do processo produtivo, unindo a cadeia grãos-carnes.

<sup>4</sup> Produção Agrícola Municipal – IBGE (2015).

De acordo com a pesquisa de Godoi (2012) cerca de 38 mil toneladas de produtos acabados eram destinados aos mercados consumidores por mês, em 2011. Isso exigia movimentação intensa de matérias primas, envolvendo outras cidades da região Sudoeste Goiano. Cerca de 440 mil frangos deixavam Rio Verde diariamente, rumo às granjas localizadas na região. Jataí, Mineiros e Montividiu participavam do suprimento de rações. Da mesma forma outras empresas eram mobilizadas no sentido de auxiliar no fornecimento de farelo de soja e milho, como a Cargill, a *Louis Dreyfus* e a COMIGO, sendo as duas primeiras multinacionais.

Com isso, a rodovia BR-060 constitui-se como um dos principais eixos de articulação do processo produtivo dessa empresa, sendo que a própria unidade industrial está instalada às margens da via. Por ser o principal eixo estruturante dos fluxos do Sudoeste Goiano, a BR-060 exerce uma centralidade na localização das atividades produtivas, num cenário em que as demais vias configuram-se como articuladoras e alimentadoras. Completam a rede de circulação que garante a manutenção das cadeias agroindústrias instaladas na região e o escoamento da produção para os mercados.

No Sudoeste Goiano, Rio Verde exerce função regional destacada e, nas últimas décadas, têm exercido poder de atração de fluxos populacionais. Com população de 202.221 hab. em 2014, essa cidade cresceu a uma taxa geométrica de 4,2 % entre 2000 e 2010, sendo que o mesmo índice para o estado de Goiás foi de 1,8 %. Entre 2010 e 2014, a taxa geométrica de crescimento foi de 3,5 %, com 2,1 % para Goiás<sup>5</sup>. Esses números demonstram a dinâmica territorial presente no Sudoeste Goiano e o papel polarizador de Rio Verde, com concentração do fluxo econômico e demográfico.

A condição de entroncamento rodoviário favorece as cidades de Rio Verde e Jataí (Figura 1). A primeira, além de receber prematuramente os impulsos de Goiânia e Brasília, desfruta de uma ligação facilitada com o Triângulo Mineiro, a partir da BR-452. Esse caminho exercer um papel de corredor de exportação e também leva a importantes indústrias de beneficiamento de grãos instaladas em Uberlândia. Outro aspecto relevante é a possibilidade de conexão intermodal com o terminal ferroviário

---

<sup>5</sup> Contagem da População – IBGE (2015) e Censo Demográfico – IBGE (2015).

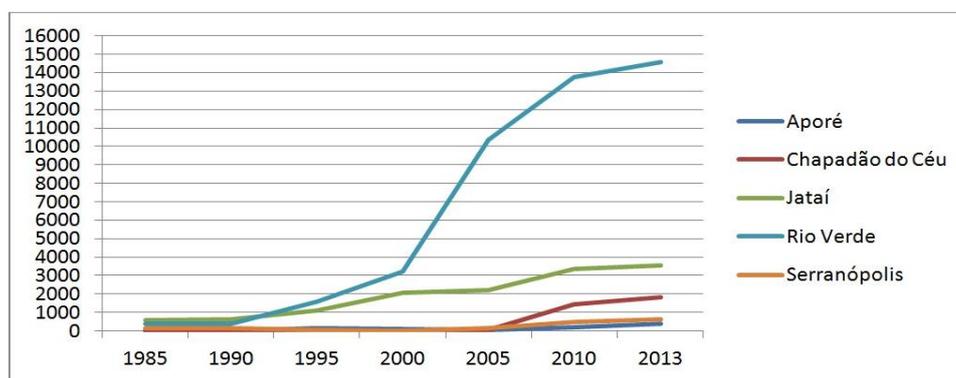
instalado em Araguari (Terminal Integrador de Araguari) especializado no transbordo de grãos e fertilizantes.

No caso de Jataí, duas rodovias incrementam sua posição geográfica, já diferenciada pelos fluxos advindos da BR-060. São elas: a rodovia BR-364 e BR-158. A primeira possibilita a conexão com importantes cidades mato-grossenses: Cuiabá, Rondonópolis e Alto Taquari. Essa última contribui para o escoamento da produção da Brasil Foods, com o transporte de contêineres para Santos (SP) (GODOI, 2012). No sentido oeste-leste, a BR-364 também oferece condições para o escoamento da produção a partir do porto de São Simão. A BR-158, por sua vez, integra Jataí às cidades de Aragarças (GO) e Barra do Garças (MT), assim como com a região Norte do País. Apesar de constituir-se como importante entroncamento rodoviário no Centro-Oeste, o pouco investimento nas condições de tráfego dessas duas rodovias, assim como a não pavimentação de alguns trechos inacabados prejudica seu potencial de articulação de fluxos. Isso faz com que Rio Verde exerça maior poder de comando na rede formada no Sudoeste Goiano.

Todavia, a dinâmica territorial do Sudoeste Goiano não está isenta de contradições. O crescimento econômico e demográfico impulsionado pelas atividades agrícolas modernas concentra-se apenas em algumas cidades. Uma divisão territorial do trabalho se instala a nível regional. Algumas cidades abrigam as atividades agroindustriais e se dinamizam, outras participam desse processo de forma subordinada. Disponibilizam seus territórios para produção agrícola, ou, na indisponibilidade de terras planas agricultáveis, adaptam suas infraestruturas produtivas para criação de suínos e galináceos (GODOI, 2012).

Nesse sentido, as contradições do desenvolvimento desigual e combinado (HARVEY, 2011) no Sudoeste Goiano se expressam. Rio Verde concentra as atividades agroindustriais e acumula o emprego no setor industrial (14.589 empregos). Jataí e Chapadão do Céu participam de forma menos expressiva desse processo. A geração de 405 e 602 empregos nas atividades industriais em Aporé e Serranópolis, respectivamente, denuncia o pouco desenvolvimento das atividades agroindustriais nessas duas cidades. (Gráfico 4).

Essa dinâmica territorial revela o caráter concentrador da geração de riquezas no Sudoeste Goiano. Por um lado, as cidades que cumprem função regional atraem os movimentos migratórios, o que fomenta o crescimento urbano desordenado, o aumento da violência e dos problemas socioambientais. Por outro lado, nas pequenas cidades, a perda da população jovem, o envelhecimento da população, a desarticulação de sistemas produtivos tradicionais reforçam o peso da estagnação.



**Gráfico 4.** Evolução do emprego industrial nos municípios cortados pela BR-060 no Sudoeste Goiano (1985-2013). Fonte: Programa de Disseminação de Estatísticas do Trabalho – MTE (2015). Org.: A. T. de Santana (2015).

Os aspectos analisados permitem ressaltar a relevância da legenda espacial do eixo do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano, bem como as contradições da dinâmica territorial instalada. A BR-060 não só participou da estratégia de inserção dessa região na divisão internacional do trabalho como também é extremamente funcional a sua manutenção e expansão.

Recentemente, por intermédio dos investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a legenda espacial do Sudoeste Goiano sofre impacto do processo de duplicação da rodovia BR-060. A obra de 330 km, no trecho entre Goiânia e Jataí, recebeu investimento na ordem de R\$ 1,6 bilhão<sup>6</sup>. Longe de contribuir para reduzir os efeitos do *dinamismo concentrador*, a duplicação da BR-060 tem motivado a territorialização do capital sucroalcooleiro.

<sup>6</sup> BRASIL (2015).

A pesquisa desenvolvida por Bunde (2011) mostra que essa atividade econômica, a despeito de ser mais rentável aos cofres público, devido à arrecadação mais elevada de ICMS em relação aos setores tradicionais do agronegócio, está marcada por impactos socioambientais. Podem ser constatados na qualidade e quantidade do emprego gerado, na desterritorialização de famílias camponesas, assim como no passivo ambiental provocado pela exploração intensiva dos recursos naturais (solo e água).

Dessa forma, a legenda espacial do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano revela a síntese do projeto geopolítico que orientou a concepção e a consolidação do eixo Goiânia-Brasília. O poder político concentrado nas duas capitais buscou e busca legitimar as transformações econômicas no Sudoeste Goiano. A pujança econômica produzida pelas atividades agroindustriais conferiu mais poder político aos dois centros de gestão do território. Por isso, verifica-se a atuação desse poder político na manutenção e expansão do poder econômico do complexo agroindustrial. Esse fenômeno é facilmente percebido no discurso do equilíbrio da balança comercial brasileira e da necessidade do superávit primário. Todavia, importante se faz não perder de vista as contradições que emanam desse processo.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ao analisar o papel da BR-060 para a dinâmica territorial do Centro-Oeste brasileiro, percebe-se como essa via foi e é estratégica para a captura do Cerrado pelo capital internacional. Ela permite a intensificação dos fluxos, potencializando a ação dos agentes que atuam no recorte espacial, entre eles as tradings do agronegócio globalizado.

Observou-se que a via BR-060 é um ingrediente do território porque, ao permitir o controle e o desenvolvimento de fluxos, especialmente de produtos ligados ao mercado internacional, empoderou determinados atores e classes sociais na obtenção da renda e na geração de um dinamismo concentrador da riqueza. Contudo, isso teve um repertório diferenciado no espaço.

As diferentes legendas espaciais analisadas refletem a complexificação da relação entre capital e trabalho no território, a intensificação das relações de produção capitalistas e as consequências da

acumulação do capital. Isso permite dizer que a rodovia BR-060 cumpre papel estruturante no recorte espacial e constitui-se como principal eixo econômico e demográfico de Goiás.

O eixo Brasília-Goiânia e o eixo do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano refletem duas legendas espaciais com dinâmicas territoriais singulares, entretanto profundamente articuladas. A primeira é o *espaço de comando*, onde encontram-se dois centros de gestão do território (Goiânia e Brasília) e o suporte técnico, científico e financeiro necessário à articulação dos agentes. A segunda é o *espaço do fazer*, local marcado pela intensa produção agroindustrial e fluxo de mercadorias e serviços.

Todavia, o que predomina é uma *integração seletiva*, marcada por diversas contradições. É responsável pela promoção de um *dinamismo concentrador*. Essa característica coloca novos desafios às pesquisas, tendo em vista o agravamento das desigualdades regionais e dos problemas socioambientais.

## REFERÊNCIAS

- AMORIM, Diego. *Às margens da rodovia BR-060, o crescimento econômico é chinês (2011)*. Disponível em: [http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/09/18/interna\\_cidadesdf,270315/as-margens-da-rodovia-br-060-o-crescimento-economico-e-chines.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/09/18/interna_cidadesdf,270315/as-margens-da-rodovia-br-060-o-crescimento-economico-e-chines.shtml). Acesso em: 04 maio 2015.
- ARRAIS, Tadeu Pereira Alencar. *A região como arena política: um estudo sobre a produção da região urbana Centro-Goiano*. Goiânia: E.V., 2007.
- ARROYO, Mónica. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (orgs.). *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p.71-85.
- BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.
- BECKER, Bertha K. Logística e nova configuração do território brasileiro: que geopolítica será possível?. In: DINIZ, C. C. (org.). *Políticas de desenvolvimento regional: desafios e perspectivas à luz das experiências da União Europeia e do Brasil*. Brasília: Ministério da Integração – IICA, 2007.
- BEY, Joana M. P.; PONS, Joana M. S.; REYNÉS, Maria R. M. La Geografía del transporte en la encrucijada de varias ciencias sociales: algunas posibilidades de renovación. In: SILVEIRA, Márcio Rogério. *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 93-146.
- BRASIL. Ministério do Planejamento. *Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)*. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/estado/go>. Acesso em: 10 maio 2015.
- BRF. Brasil Foods. *Quem somos*. Disponível em: <http://www.brf-global.com/brasil/sobre-brf/quem-somos-nossa-historia>. Acesso em: 24 de jun. 2015.

BUNDE, Altacir. **Os impactos do agronegócio dos agrocombustíveis sobre o campesinato em Goiás**. 2011. 208 f. (Dissertação) – Universidade Federal de Goiás, Catalão, 2011.

CALAÇA, M. **Territorialização do capital: biotecnologia, biodiversidade e seus impactos no Cerrado**. Revista Ateliê Geográfico. Goiânia, Vol. 1, Número 9, fev/2010. Pág. 6-23. Número Especial. Disponível em: <http://www.revistas.ufg.br/index.php/atelie/article/view/9388/6469>. Acesso em: 01 jun. 2015.

CASTILHO, Denis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2014. 221 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

CASTILLO, Ricardo. **Abordagem geográfica da logística: uma proposta (2012)**. Coluna Territorium. Disponível em: [http://colunaterritorium.blogspot.com.br/2012/08/abordagem-geografica-da-logistica-uma\\_10.html](http://colunaterritorium.blogspot.com.br/2012/08/abordagem-geografica-da-logistica-uma_10.html). Acesso em: 10 jan. 2015.

\_\_\_\_\_. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 331-354.

CHAVEIRO, Eguimar Felício. A urbanização do cerrado: espaços indomáveis, espaços deprimidos. **Revista UFG**, Goiânia, ano XII, n. 9, p. 26-30, dez. 2010.

COMIGO. Cooperativa Agroindustrial dos Produtores Rurais do Sudoeste Goiano. **Histórico**. Disponível em: <http://www.comigo.com.br/>. Acesso em: 24 jun. 2015.

CORRÊA, Roberto L. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2012.

\_\_\_\_\_. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo Cesar da C.; CORRÊA, Roberto L. (Org.). **Explorações Geográficas: percursos no fim do Século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997a. p. 13-42.

\_\_\_\_\_. REGIÃO: a tradição geográfica. In: CORRÊA, R. Lobato (org). **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997b, p. 182-196.

DEUS, João Batista de. As atuais transformações estruturais na economia goiana e seus desdobramentos nas mudanças socioespaciais. In: ALMEIDA, Maria Geralda de. **Abordagens Geográficas de Goiás: o natural e o social na contemporaneidade**. Goiânia: IESA, 2002a, p. 177-196.

DIAS, Leila C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo Cesas da C.; CORRÊA, Roberto L. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, p. 141-162.

DNER. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Histórico das rodovias federais em Goiás**. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 1984.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Nomenclatura das rodovias federais**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/nomeclatura-das-rodovias-federais>. Acesso em: 10 maio 2015.

ESTEVAM, Luis. **O tempo da transformação: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás**. Goiânia, ed. do autor, 1988.

GODOI, Cintia Neves. **O Sudoeste Goiano e a Rede Técnica Produtiva: fluxos e dinâmica no interior do território**. 2012. 269 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2012.

GOMES, Horieste. A nova matriz espacial do território goiano. In: \_\_\_\_\_. **O universo do Cerrado**. Goiânia: Ed. da UCG, 2008, p. 353-376.

GOMES, Horieste; NETO, Antônio Teixeira; BARBOSA, Altair Sales. **Geografia: Goiás-Tocantins**. 2 ed. Goiânia: Editora da UFG, 2004.

HADDAD, Marcos Bittar. **Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília: estruturação, interrupção e retomada das políticas públicas**. 2011. 135 f. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2011.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

IANNI, Octavio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades**. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>. Acesso em: 10 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico**. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/popul/default.asp?z=t&o=25&i=P>. Acesso em: 10 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Contagem da População**. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/popul/default.asp?z=t&o=25&i=P>. Acesso em: 10 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Produção Agrícola Municipal**. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/acervo/acervo9.asp?e=c&p=PA&z=t&o=11>. Acesso em: 10 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Produto Interno Bruto dos Municípios**. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/pesquisas/PIBMun/default.asp>. Acesso em: 10 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

MENDONÇA, Marcelo Rodrigues. **A urdidura espacial do capital e do trabalho no Cerrado do Sudeste Goiano**. 2004. 458 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente. Presidente Prudente, 2004.

MDIC. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Balança Comercial Brasileira por Município**. Disponível em: <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/sistema/balanca/>. Acesso em: 10 maio 2015.

MORAES, Robson de Sousa. **A câmara escura: gestão territorial e as novas territorialidades do capital em Goiás**. 2004. 159 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2004.

MTE. Ministério do Trabalho e Emprego. **Programa de Disseminação de Estatísticas do Trabalho (PDTE)**. Disponível em: <http://portal.mte.gov.br/portal-pdet/>. Acesso em: 10 maio 2015.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião: SUDENE, Nordeste. Planejamento e conflito de classes**. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

PEIXINHO, Dimas Moraes. **A dinâmica sócio-espacial do modelo técnico-produtivo da sojicultura no Cerrado e a formação dos centros dinâmicos: o caso de Rondonópolis (MT) e Rio Verde (GO)**. 2006. 208 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

PELÁ, Márcia Hizin. **Goiânia, Brasília e Palmas: entre concepções, vivências e deslizamentos de sentidos**. VII Congresso Brasileiro de Geógrafos, 2014, Vitória (ES). **Anais do XII CGB**. Vitória: AGB, 2014. p. 1-16.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Hucitec, 2008.

\_\_\_\_\_. O retorno do território. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura (Orgs). **Território: globalização e fragmentação**. 8ª ed. São Paulo: Hucitec, 1998. p. 15-20.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 3. ed. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVEIRA, Marcos Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: \_\_\_\_\_. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.

SPOSITO, E. S. **Reestruturação produtiva e urbana no Estado de São Paulo**. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (69). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24569.htm>. Acesso em: 26 jan. 2015.

SPOSITO, E. S; OLIVEIRA, C. A de. **Eixos de desenvolvimento e políticas de concessões rodoviárias: metodologia e análise**. In.: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 497-514.

TEIXEIRA NETO, Antônio. Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocantins. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, Edição Especial, v. 21, n. 1, p. 51-68, jan.-jul. 2001.