



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ALEX TRISTÃO DE SANTANA

**“ARTÉRIAS” DO CERRADO DESIGUAL:  
A RODOVIA BR-060 NA DINÂMICA TERRITORIAL DE GOIÁS**

GOIÂNIA

2017

**TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS  
DE TESES E  
DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFQ**

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFQ), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou *download*, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

**1. Identificação do material bibliográfico:**     Dissertação     Tese

**2. Identificação da Tese ou Dissertação:**

Nome completo do autor: Alex Tristão de Santana

Título do trabalho: "ARTÉRIAS" DO CERRADO DESIGUAL: A RODOVIA BR-060 NA DINÂMICA TERRITORIAL DE GOIÁS

**3. Informações de acesso ao documento:**

Concorda com a liberação total do documento  SIM     NÃO<sup>1</sup>

Havendo concordância com a disponibilização eletrônica, torna-se imprescindível o envio do(s) arquivo(s) em formato digital PDF da tese ou dissertação.

*Alex Tristão de Santana*

Assinatura do(a) autor(a)<sup>2</sup>

Ciente e de acordo:

*[Assinatura]*  
Assinatura do(a) orientador(a)<sup>2</sup>

Data: 15 / 08 / 2017

<sup>1</sup> Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. A extensão deste prazo suscita justificativa junto à coordenação do curso. Os dados do documento não serão disponibilizados durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente
- Submissão de artigo em revista científica
- Publicação como capítulo de livro
- Publicação da dissertação/tese em livro

<sup>2</sup> A assinatura deve ser escaneada.

ALEX TRISTÃO DE SANTANA

**“ARTÉRIAS” DO CERRADO DESIGUAL:  
A RODOVIA BR-060 NA DINÂMICA TERRITORIAL DE GOIÁS**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Estudos Socioambientais, da Universidade Federal de Goiás, como requisito para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

**Área de Concentração:** Natureza e Produção do Espaço.

**Orientador:** Prof. Dr. João Batista de Deus.

GOIÂNIA

2017

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Santana, Alex Tristão de  
"ARTÉRIAS" DO CERRADO DESIGUAL: A RODOVIA BR-060 NA  
DINÂMICA TERRITORIAL DE GOIÁS [manuscrito] / Alex Tristão de  
Santana. - 2017.  
285 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. João Batista de Deus.  
Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Goiás, Instituto de  
Estudos Socioambientais (Iesa), Programa de Pós-Graduação em  
Geografia, Goiânia, 2017.

Bibliografia. Anexos.

Inclui siglas, mapas, fotografias, gráfico, tabelas.

1. BR-060. 2. Dinâmica territorial. 3. Internacionalização do Cerrado .  
4. Desenvolvimento desigual. I. Deus, João Batista de, orient. II. Título.

CDU 911



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: NATUREZA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO

**ATA DA SESSÃO PÚBLICA DE JULGAMENTO DA DEFESA DE TESE DE DOUTORADO DE  
ALEX TRISTÃO DE SANTANA**

Aos quatro dias do mês de agosto do ano de dois mil e dezessete (2017), a partir das 09:30h, no Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, teve lugar a sessão de julgamento da Tese de Doutorado de Alex Tristão de Santana, intitulada **“Artérias” do Cerrado Desigual: A Rodovia BR – 060 na Dinâmica Territorial de Goiás.** A Banca Examinadora foi composta, conforme Portaria n.º 074/2017 da Diretoria do IESA, pelos seguintes Professores Doutores: **Prof. Dr. João Batista de Deus** (Presidente), **Prof. Dr. Eguimar Felício Chaveiro** (membro titular interno), **Prof. Dr. Dimas Moraes Peixinho** (membro titular interno), **Prof. Dr. Augustus Labre de Freitas** (membro titular externo) e **Prof. Dr. Fernando Cezar de Macedo Mota** (membro titular externo). Os examinadores arguíram na ordem citada, tendo o candidato respondido satisfatoriamente. Às \_\_\_\_\_ horas a Banca Examinadora passou a julgamento, em sessão secreta, tendo o candidato obtido os seguintes resultados:

**Prof. Dr. João Batista de Deus (Presidente) – Ass.** \_\_\_\_\_

Aprovado  Reprovado ( )

**Prof. Dr. Eguimar Felício Chaveiro – Ass.** \_\_\_\_\_

Aprovado  Reprovado ( )

**Prof. Dr. Dimas Moraes Peixinho – Ass.** \_\_\_\_\_

Aprovado  Reprovado ( )

**Prof. Dr. Cesar Augustus Labre Lemos de Freitas – Ass.** \_\_\_\_\_

Aprovado  Reprovado ( )

**Prof. Dr. Fernando Cezar de Macedo Mota – Ass.** \_\_\_\_\_

Aprovado  Reprovado ( )

**Resultado final:** Aprovado  Reprovado ( )

**Houve alteração no Título?** Sim ( ) Não

Em caso afirmativo, especifique o novo título: \_\_\_\_\_

Outras observações: \_\_\_\_\_

Reaberta a Sessão Pública, a Presidente da Banca Examinadora proclamou o resultado e encerrou a sessão, da qual foi lavrada a presente ata, que segue assinada pelos membros da Banca Examinadora e pela Secretaria do Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Secretaria..... Luana de Castro .....

**Luana de Castro Amorim**  
Assistente em Administração  
Instituto de Estudos Sócio Ambientais  
Matricula: 7357111

À Tatielle Esteves de Araújo Tristão (esposa e companheira).

À Maria Aparecida de Moura (vó Aparecida).

À Maria Inácia de Santana (vó Maria).

## AGRADECIMENTOS

A trajetória de uma pesquisa de doutorado segue caminhos sinuosos e apresenta múltiplos desafios, requisitando do pesquisador o diálogo, a parceria, o encontro com o outro, elementos sem os quais seria impossível a conclusão desta tarefa substancialmente complexa. Ao longo de três anos, muitas pessoas e instituições foram fundamentais ao desenvolvimento da pesquisa, aos quais publico sinceros agradecimentos.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Estudos Socioambientais (IESA) da Universidade Federal de Goiás (UFG), pela oportunidade de cursar o doutorado em uma instituição pública, gratuita e de qualidade, bem como por proporcionar condições de realização da pesquisa e experiências de debates e diálogos, fundamentais no processo de formação.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Ensino Superior (Capes), que, por meio do projeto Pró-Integração Edital nº 55/2013, concedeu-me bolsa de estudos, sem a qual enfrentaria grandes dificuldades no doutoramento. Os recursos recebidos permitiram maior engajamento no programa, participação em grupos de pesquisa, organização de eventos e produção científica, atividades indispensáveis ao crescimento intelectual.

Ao professor João de Deus, pela orientação e por todo o subsídio ao desenvolvimento desta tese. Com sabedoria, contribuiu nos rumos do trabalho investigativo, sem amputar a autonomia do pesquisador. Obrigado pelo apoio e amizade edificada ao longo de três anos de recorrentes encontros, marcados por confraternizações e bonitos gestos de solidariedade, importantes para o enfrentamento das dificuldades impostas pela migração.

Ao professor Eguimar Felício Chaveiro, por toda a contribuição na pesquisa e, principalmente, pela amizade e confiança. Foi dele o convite para participação no projeto Pró-Integração, o que alterou positivamente minha trajetória no doutorado. O convívio e as inúmeras atividades realizadas conjuntamente se traduziram em momentos de muito afeto e de amadurecimento profissional, humano e pedagógico.

À Tatielle, esposa, companheira e amiga, por todo o apoio às difíceis decisões, que envolveram a inscrição no processo de seleção do doutorado, o reestabelecimento em outra cidade e o conseqüente distanciamento de familiares e amigos, assim como por compartilhar momentos de alegria e angústia e, especialmente, pelo amor, pelo carinho e pela motivação.

A todos os familiares, por significarem fonte de apoio, motivação e persistência na busca por meus sonhos e objetivos. Em especial, agradeço aos meus pais, Angela e Artur, às minhas irmãs e aos seus companheiros, Fernanda, Fabiana, José Carlos e Fagner, à minha sogra e sogro, Vanda e Sinésio, e à minha cunhada, Amanda.

Aos professores Eguimar Felício Chaveiro e Dimas Moraes Peixinho, por todas as contribuições, críticas e sugestões durante o processo de qualificação, que foram fundamentais para os rumos da pesquisa, elaboração conceitual e construção da tese.

Aos amigos e professores do curso de Geografia de Catalão, Gilmar Avelar, Helena Angélica, José Henrique, Ronaldo da Silva e Marcelo Mendonça, pelo apoio e pela contribuição na seleção do doutorado e por mostrar a beleza e as potencialidades da Geografia na transformação da consciência e das práticas sociais.

Ao projeto Pró-Integração, na pessoa do professor Tadeu Alencar Arrais, que teve a difícil missão de coordenar uma equipe multidisciplinar, formada por geógrafos, economistas, urbanistas, entre outros. Nossas reuniões foram marcadas por momentos de debate, aprendizado, intercâmbio de ideias, pela elaboração de propostas teórico-metodológicas e de caminhos investigativos, revelando os sentidos e os desafios do trabalho em equipe.

Ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Superintendência de Goiás, especialmente aos servidores Flávio, Volney, Raquel e Pugaz, pela recepção cordial, pela disponibilização de documentos e por inúmeras conversas acerca do objeto de pesquisa e da infraestrutura de transportes de Goiás.

Às instituições e pessoas que aceitaram participar deste trabalho científico, concedendo entrevistas, informações e esclarecimentos. Meus agradecimentos às prefeituras de Alexânia, Goiânia, Indiara, Rio Verde, Jataí e Serranópolis; à Universidade Federal de Goiás, Regional Jataí, e ao Instituto Federal Goiano, Campus Rio Verde; às empresas Brasil Kirin, Hotel Fazenda Raizama, Serra Branca Mineração, Usina Denusa, Posto Décio Rio Verde, BRF Rio Verde, Transportadora TRF Campo Diesel, Energética Serranópolis; à cooperativa Comigo e à Associação dos Criadores de Suínos do Estado de Goiás; à Federação da Agricultura do Estado de Goiás e à Federação da Indústria do Estado de Goiás; e aos trabalhadores e trabalhadoras do setor de transportes, em especial aos caminhoneiros.

Aos professores Antonio Teixeira Neto, Dimas Peixinho, Willian Ferreira, Cintia Godoi, Denis Castilho, Romualdo Pessoa, Ricardo Assis, entre outros, pelo diálogo, pelos apontamentos, pelas análises e pela problematização acerca do objeto de pesquisa.

Aos amigos Marcelo Nascimento, Fernando, Luciene, Franciane, Paulo, Rodolfo, Willian, Maurício, Mariele e Michele, pelo apoio na realização do trabalho de campo e no tratamento e organização das informações coletadas.

À amiga Ana Luiza e aos amigos Lucas Sppindola e Ubirajara Nunes, pelo auxílio na confecção dos mapas, pela atenção e prestatividade nos momentos de dúvida de operacionalização do *software ArcGis* e pelas várias dicas de estética e acabamento incorporadas às representações cartográficas que enriquecem o texto e as análises empreendidas na tese.

Aos(Às) amigos(as) Emerson Martins, Marcos Haddad, Leila Bastos, Helem Oliveira, Jaqueline Gomes, Victor e Marcílio, que participaram direta e indiretamente das atividades do projeto Pró-Integração, somando esforços de leituras e sínteses em torno dos impactos das obras de infraestrutura rodoferroviárias em Goiás.

Aos companheiros da AGB-Seção Goiânia, pelo debate acerca do papel da Geografia na leitura das transformações no território goiano e no Cerrado. Pelas oportunidades de intervenção, sobretudo a partir do Encontro Regional de Geografia (EREGEO), evento que tem se consolidado como referência para se pensar o Cerrado e o conhecimento geográfico produzido no Centro-Oeste brasileiro.

Ao Instituto Federal Goiano, Campus Trindade, meu novo local de trabalho, que me acolheu e tem proporcionado ricas experiências pedagógicas, novos desafios no âmbito do ensino e as condições para finalização do doutorado.

Aos grupos de pesquisa Território e Fluxos, coordenado pelo professor João de Deus, e Espaço, Sujeito e Existência “Dona Alzira”, coordenado pelo professor Eguimar Felício Chaveiro. Pelos momentos de leitura, diálogo e confraternização que reforçaram o sentido, a importância e a necessidade do trabalho coletivo. Ainda, pelas oportunidades de aprendizado criadas durante o período de doutoramento, como, por exemplo, as missões científicas na Université de Pau, na França, e na Universidade Eduardo Mondlane, em Moçambique.

Aos(Às) amigos(as) Júlio, Gilmar, Valdivino, Thiago, Dayse, Altacir, Kaio, Valdir, Angelita, Marcos Arriel, Renata, Benjamin e muitos outros que estiveram conosco em inúmeros momentos na pós-graduação.

Aos amigos moçambicanos Ernesto Macaringue, Vanito, Eduardo Umbane, Eduardo Bata, Óscar e Hélcio, por me apresentarem um pedaço da África e sua riqueza e diversidade. Ao amigo Sören Brinkman, pelo rico debate durante sua passagem pelo Brasil. À Gabi e ao Agostinho, que, a partir de suas experiências no Equador e no México, reforçam a necessidade de aprofundamento das relações entre os países latino-americanos.

A todos e todas que contribuíram, direta e indiretamente, para a realização desta tese de doutorado, meu fraternal agradecimento!

“A densidade viária e a infoviária não tem relação direta [...] com as urgências das sociedades locais, mas com os nexos econômicos, sobretudo os da economia internacional.”

Milton Santos e Maria Laura Silveira

## RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo compreender os papéis da BR-060 na dinâmica territorial do Cerrado goiano e os efeitos socioespaciais dos diferentes usos do território. Sob a influência do processo de modernização territorial, que contribuiu para a inserção do Cerrado na divisão internacional do trabalho, a malha viária goiana sofreu profundas transformações desde a década de 1950, acompanhada pela respectiva reestruturação das esferas econômica, política e cultural. Nesse contexto, a BR-060 é implantada, pavimentada, duplicada e concedida, em partes, à iniciativa privada, tornando-se extremamente funcional às atividades econômicas modernas e conectada ao mercado mundial. Tal fato contribuiu para a delimitação de um problema central de pesquisa, que caminha na seguinte direção: como interpretar a relação de uma rodovia à dinâmica de um território marcado por transformações socioespaciais decorrentes da configuração de uma nova divisão territorial do trabalho atravessada pela internacionalização econômica? A fundamentação teórica, a imersão nos territórios servidos pela BR-060 e a experiência de percorrer importantes rodovias no Centro-Oeste brasileiro proporcionou construir um caminho teórico-metodológico sintetizado em um princípio fundamental: em uma interpretação orientada pela dinâmica territorial, constata-se uma **relação dialética** entre a rede técnica e o território, que aponta duas direções – uma dinâmica que **cria a rede técnica** como desdobramento da ação e articulação de atores territoriais; e um movimento que revela o modo pelo qual a rede técnica **cria a dinâmica territorial**, impactando as ações no território e proporcionando novas relações e conexões. Ancorado nesse viés analítico, foi possível defender-se a seguinte tese: a BR-060 constitui-se como um eixo pavimentador do processo de internacionalização do Cerrado e revela a produção de uma **circulação diferencial** no território, bem como o fenômeno de **integração competitiva**, que contribuem para dinamizar regiões produtivas, todavia reforçando desigualdades espaciais e problemas sociais no território goiano, visualizados a partir de **legendas espaciais** distintas. Com procedimentos metodológicos quantitativos e qualitativos que perpassam a pesquisa bibliográfica, a coleta de dados secundários e a realização do trabalho de campo, os resultados alcançados transitam entre a descrição das paisagens do objeto de pesquisa, a reconstrução de sua formação, a leitura e a interpretação da diferenciação espacial dos territórios investigados, o diálogo com as representações dos atores territoriais e a análise da relação da BR-060 com a internacionalização do Cerrado. O esforço de síntese permitiu ressaltar a importância de uma leitura geopolítica das redes técnicas que se contraponha à sua naturalização. Tal postura investigativa permitiu identificar a participação ativa de atores econômicos na duplicação da BR-060 e na produção da **circulação diferencial**. Entre as principais conclusões da pesquisa ressalta-se o avanço da tendência do uso corporativo do território no Cerrado e do desenvolvimento geográfico desigual, que fragmenta regiões e coloca novos desafios para um projeto de desenvolvimento sustentável, capaz de combater o atual **dinamismo concentrador**, que resulta na metropolização e no aprofundamento das desigualdades sociais.

**Palavras-chave:** BR-060. Dinâmica territorial. Internacionalização do Cerrado. Desenvolvimento desigual.

## ABSTRACT

The present research aims to understand the roles of the BR-060 in the territorial dynamics of the Cerrado of Goiás and the socio-spatial effects of the different uses of the territory. Under the influence of the territorial modernization process, which contributed to the insertion of the Cerrado into the international division of labor, the road mesh in Goiás has undergone deep transformations since the 1950s, accompanied by the respective restructuring of the economic, political and cultural scopes. In this context, the BR-060 is installed, paved, duplicated and granted in parts towards private initiative, becoming extremely functional to modern economic activities and connected to the world market. This fact contributed to the delimitation of the main problem of this research, which moves to the following direction: how to interpret the connection of a highway to the dynamics of a territory marked by socio-spatial changes resulting from the configuration of a new territorial division of labor intersected by the economic internationalization? The theoretical basis, the immersion in the territories where the BR-060 passes through and the experience to travel on major highways in the Brazilian Midwest allowed us to construct a theoretical-methodological path synthesized in a fundamental principle: in an interpretation guided by territorial dynamics, it is verified a **dialectic relationship** between the technical network and the territory, which points to two directions - a dynamic that **creates the technical network** as an unfolding of action and articulation of territorial actors; and a motion that reveals the way in which the technical network **creates the territorial dynamics**, impacting the actions in the territory and providing new correlations and connections. Based on this analytical bias, it was possible to safeguard the following thesis: the BR-060 constitutes as a paver axis of the process of internationalization of the Cerrado and reveals the production of a **differential circulation** in the territory, as well as the phenomenon of **competitive integration**, which contribute to dynamize productive regions, however reinforcing spatial inequalities and social problems in Goiás territory, visualized from different **spatial legends**. With quantitative and qualitative methodological procedures that go through the bibliographic research, the collection of secondary data and the accomplishment of the fieldwork, the results achieved move between the description of the landscapes of the research object, the reconstruction of its formation, reading and interpretation of the spatial differentiation of the territories investigated, the dialogue with the impersonations of the territorial actors and the analysis of the BR-060 relation with the internationalization of the Cerrado. The effort of synthesis allowed to emphasize the importance of a geopolitical reading of the technical networks that may be opposed to its naturalization. This investigative stance allowed identifying the active participation of economic actors in the duplication of BR-060 and in the production of **differential circulation**. Among the main conclusions of the research it is highlighted the advance of the trend of corporate use of the territory in the Cerrado and uneven geographic development, which fragments regions and constitutes new challenges for a sustainable development project, capable of opposing the current **concentrating dynamism** that results in the metropolization and deepening of social inequalities.

**Keywords:** BR-060. Territorial dynamics. Internationalization of the Cerrado. Unequal development.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEP	aumento da eficiência produtiva
ALFA	Alves Faria
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BRF	Brasil Foods
CAI	Complexo agroindustrial
CANG	Colônia Agrícola Nacional de Goiás
Capes	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CNA	Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CNTT	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes
CSC	Companhia Sulamericana de Cerâmicas S.A.
Comigo	Cooperativa Agroindustrial dos Produtores Rurais do Sudoeste Goiano
DAIA	Distrito Agroindustrial de Anápolis
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
FAEG	Federação da Agricultura e Pecuária de Goiás
FCO	Fundo Constitucional do Centro-Oeste
FIEG	Federação das Indústrias do Estado de Goiás
HAF	Homicídios por Arma de Fogo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IDF	indução ao desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IESA	Instituto de Estudos Socioambientais
IRS	Integração regional sul-americana
MRG	Microrregião Geográfica
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PIB	produto interno bruto
PND	Planos Nacionais de Desenvolvimento
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transportes
PPA	Planos Plurianuais

Prodoeste	Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste
Proterra	Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste
PUC-Goiás	Pontifícia Universidade Católica de Goiás
RDR	Redução de desigualdades regionais
RMG	Região Metropolitana de Goiânia
SPNT	Secretaria de Política Nacional de Transportes
Sudam	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
Sudeco	Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste
TIRE	Taxa Interna de Retorno Econômico
UFG	Universidade Federal de Goiás
Unicamp	Universidade Estadual de Campinas
VAB	Valor Adicionado Bruto

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Trabalho de campo (2015) .....	35
Figura 2 –	Rodovia BR-060 no território brasileiro (2014) .....	44
Figura 3 –	Paisagens da BR-060 em Goiás e no Mato Grosso do Sul .....	45
Figura 4 –	Rodovia BR-060/153 entre Goiânia e Anápolis .....	47
Figura 5 –	Trecho da rodovia BR-153 entre Porangatu e a divisa de Goiás com Tocantins – trânsito interditado após acidente entre dois caminhões carregados de cimento .....	48
Figura 6 –	Trecho inacabado da BR-070 entre os municípios de Cocalzinho de Goiás e Itaguari .....	49
Figura 7 –	Infraestrutura logística acessada a partir da BR-060 em Goiás (2014) .	53
Figura 8 –	Municípios cortados pela BR-060 em Goiás (2015) .....	58
Figura 9 –	Principais cidades localizadas ao longo da BR-060 em Goiás e Distrito Federal .....	62
Figura 10 –	Rede varejista multinacional localizada às margens da BR-060/153 em Goiânia .....	63
Figura 11 –	Viaduto Miguel Moreira Braga em Anápolis – cruzamento das rodovias BR-060 e BR-153 .....	65
Figura 12 –	Rodovia BR-060 no perímetro urbano de Rio Verde (ao lado esquerdo está o entroncamento com a BR-452) .....	67
Figura 13 –	Rede de estradas de Goiás e seus agentes construtores (1933) .....	85
Figura 14 –	Ponte Afonso Pena sobre o Rio Paranaíba, no município de Itumbiara-GO (data desconhecida) .....	86
Figura 15 –	Evolução da malha rodoviária federal em Goiás (1953-1963) .....	90
Figura 16 –	Evolução da malha rodoviária federal em Goiás (1973-1983) .....	96
Figura 17 –	Distribuição da população nas microrregiões de Goiás (2015) .....	103
Figura 18 –	Investimentos em transporte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) .....	105
Figura 19 –	Rede rodoviária de Goiás (2014) .....	106
Figura 20 –	Rodovias concedidas em Goiás (2015) .....	107
Figura 21 –	Evolução da BR-060 em Goiás (1950 a 2014) .....	111

Figura 22 –	Espacialização do Valor Adicionado Bruto nos municípios servidos pela BR-060 (2012) .....	120
Figura 23 –	BR-060 no perímetro urbano de Abadia de Goiás. Ao fundo, é possível perceber a conurbação com cidade de Goiânia .....	122
Figura 24 –	Espacialização do emprego nos municípios servidos pela BR-060 em Goiás e DF (2013) .....	124
Figura 25 –	Fábrica de fibrocimentos da Eternit em Goiânia (data desconhecida) ..	126
Figura 26 –	Espacialização dos estabelecimentos de transporte rodoviário de cargas em Goiás (2015) .....	130
Figura 27 –	Localização do município de Alexânia às margens da BR-060 (2016)	132
Figura 28 –	Turismo rural na Legenda do eixo Goiânia-Brasília .....	134
Figura 29 –	Legenda Vale do Rio dos Bois .....	136
Figura 30 –	Espacialização do emprego nos municípios da MRG Vale do Rio dos Bois servidos pela BR-060 (2013) .....	138
Figura 31 –	Imagem de Indiara (GO) e Jandaia (GO) no Google Earth (2017) .....	141
Figura 32 –	Instalações da usina e veículos utilizados na produção e na distribuição do etanol .....	144
Figura 33 –	Legenda do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano .....	146
Figura 34 –	Espacialização do emprego nos municípios da Legenda do Complexo Agroindustrial (2013) .....	149
Figura 35 –	Imagem de Rio Verde (GO) no Google Earth (2016) .....	152
Figura 36 –	Acampamentos de trabalhadores sem terra no distrito de Carlândia, Indiara (GO), às margens da BR-060 (2016) .....	159
Figura 37 –	Vetores Logísticos do Plano Nacional de Logística e Transportes (2011) .....	230
Figura 38 –	Investimentos prioritários do PNLT em Goiás (2012) .....	234
Figura 39 –	Indicadores sociais (IDH) dos municípios servidos pela BR-060 em Goiás (2010) .....	246
Figura 40 –	Homicídios por Arma de Fogo (HAF) em municípios servidos pela BR-060 (2014) .....	248

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 –	Evolução da população rural e urbana em Goiás (1950-1980) .....	95
Gráfico 2 –	Evolução do Valor Adicionado Bruto de Goiás, por setores econômicos (2002-2014) (R\$ mil) .....	101
Gráfico 3 –	Produção pecuária nos municípios da MRG Vale do Rio dos Bois servidos pela BR-060 (2013) .....	139
Gráfico 4 –	Evolução da produção de Cana de Açúcar nos municípios da Legenda Espacial Vale do Rio dos Bois (2000-2015) .....	145
Gráfico 5 –	Evolução das exportações e importações de Goiás (2005-2015) (US\$ - FOB) .....	217
Gráfico 6 –	Principais produtos exportados em Goiás (2015) .....	220
Gráfico 7 –	Principais produtos da pauta de importações de Goiás (2015) .....	221
Gráfico 8 –	Principais países de destino das exportações goianas (2015) .....	223
Gráfico 9 –	Principais países de origem das importações goianas (2015) .....	223

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 –	Genealogia dos municípios servidos pela BR-060 (Goiás e Distrito Federal) .....	59
Quadro 2 –	Exportações de Goiás em 1923 .....	80
Quadro 3 –	Goiás e suas rodovias (1927) .....	82
Quadro 4 –	Rodovias federais implantadas durante a construção de Brasília (1956-1960) .....	88
Quadro 5 –	Rodovias federais que receberam recursos do Prodoeste (1969-1974) .....	93
Quadro 6 –	Síntese do processo de consolidação da BR-060 (1950-2014) .....	109
Quadro 7 –	Genealogia dos municípios da Legenda Espacial Vale do Rio dos Bois (2014) .....	140
Quadro 8 –	Empresas do Grupo Mineração Montividiu (2017) .....	142
Quadro 9 -	Representação dos atores territoriais sobre a BR-060 .....	210
Quadro 10 –	Portfólio de projetos prioritários do Plano Nacional de Logística e Transportes (2012) .....	233

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	Relação dos trabalhos de campo realizados pela pesquisa (2015 e 2016) .....	36
Tabela 2 –	Relação de entrevistas realizadas no trabalho de campo exploratório (2016) .....	38
Tabela 3 –	Cidades e municípios cortados pela BR-060 (Goiás e Distrito Federal) .	54
Tabela 4 –	População e PIB das Mesorregiões de Goiás .....	56
Tabela 5 –	Evolução da população de Goiás e do Brasil (1920 a 1960) .....	87
Tabela 6 –	Evolução do número de tratores nos estabelecimentos agropecuários (1970-1995) .....	94
Tabela 7 –	Evolução da malha rodoviária em Goiás (1990-2000) .....	97
Tabela 8 –	Evolução do Produto Interno Bruto no Brasil, Centro-Oeste e Goiás (2000-2014) (Mil Reais) .....	100
Tabela 9 –	Crescimento da população no Centro-Oeste e em Goiás (200-2015) .....	102
Tabela 10 –	Distribuição da população rural e urbana nas legendas espaciais ao longo da BR-060 – 2010 .....	123
Tabela 11 –	Localização das unidades do Grupo Eternit no Brasil (2016) .....	128
Tabela 12 –	Presença da Brasil Kirin no território brasileiro (2014) .....	133
Tabela 13 –	Produção de soja nos municípios da legenda espacial do complexo agroindustrial (2015) .....	148
Tabela 14 –	Atuação da BRF no território brasileiro (2015) .....	153
Tabela 15 –	Atuação da BRF no mundo (2015) .....	154
Tabela 16 –	População nas Legendas Espaciais da BR-060 em Goiás (1991-2010) ..	157
Tabela 17 –	Valor Adicionado Bruto das Legendas Espaciais da BR-060 em Goiás (R\$ mil) – 2002 a 2014 .....	157
Tabela 18 –	Participação goiana na balança comercial brasileira – exportações (2005-2015) (US\$ - FOB) .....	218
Tabela 19 –	Os dez principais municípios da balança comercial de Goiás (2015) .....	224
Tabela 20 –	Investimentos considerados para os projetos do portfólio do PNLT – 2011 (milhões de reais) .....	232
Tabela 21 –	Dinâmica demográfica dos municípios servidos pela BR-060 (2000-2016) .....	239

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	21
<b>1.1</b>	<b>Problematização</b> .....	25
<b>1.2</b>	<b>Rede técnica e dinâmica territorial: apontamentos teórico-metodológicos</b>	29
<b>1.3</b>	<b>BR-060: um eixo pavimentador da internacionalização do Cerrado goiano</b> .....	32
<b>1.4</b>	<b>Os caminhos da pesquisa: trabalho de campo e atores territoriais</b> .....	34
1.4.1	O trabalho de campo .....	34
1.4.2	Os atores territoriais .....	36
<b>1.5</b>	<b>Apresentação</b> .....	38
<b>2</b>	<b>A BR-060 EM GOIÁS: PAISAGENS DE UMA RODOVIA ESTRUTURANTE DO TERRITÓRIO GOIANO</b> .....	40
<b>2.1</b>	<b>A BR-060 no Centro-Oeste: paisagens de uma rodovia radial</b> .....	42
<b>2.2</b>	<b>A BR-060 em Goiás: a paisagem do desenvolvimento e progresso</b> .....	46
<b>2.3</b>	<b>A BR-060 e sua logística espacial: paisagens da competitividade</b> .....	51
<b>2.4</b>	<b>A BR-060 e suas cidades: paisagens da formação de uma rede técnica</b> .....	54
<b>2.5</b>	<b>A BR-060 e os “nós” da rede: paisagens da circulação</b> .....	61
<b>2.6</b>	<b>A BR-060: uma rodovia estruturante no território goiano</b> .....	68
<b>2.7</b>	<b>Das paisagens ao território: síntese e indicações para investigação</b> .....	70
<b>3</b>	<b>A PRODUÇÃO DA CIRCULAÇÃO DIFERENCIAL EM GOIÁS: A FORMAÇÃO DE UMA RODOVIA ESTRUTURANTE NO TERRITÓRIO GOIANO</b> .....	72
<b>3.1</b>	<b>A formação da rede rodoviária em Goiás: o sistema de circulação e a produção do excedente</b> .....	75
3.1.1	As primeiras estradas de rodagem de Goiás .....	77
3.1.2	A integração nacional e a rede rodoviária federal .....	86
3.1.3	A edificação da fronteira agrícola e a estruturação da rede rodoviária .....	91
3.1.4	Os investimentos recentes e a atual configuração da rede rodoviária em Goiás	98

<b>3.2</b>	<b>A BR-060 e a produção da circulação diferencial: a formação de uma rodovia estruturante .....</b>	<b>108</b>
<b>4</b>	<b>AS LEGENDAS ESPACIAIS DA BR-060 EM GOIÁS .....</b>	<b>113</b>
<b>4.1</b>	<b>Legendas espaciais: princípios teórico-metodológicos .....</b>	<b>115</b>
<b>4.2</b>	<b>As legendas espaciais da BR-060 no território goiano .....</b>	<b>119</b>
4.2.1	Legenda espacial Goiânia-Brasília: a dinâmica urbano-industrial .....	123
4.2.1.1	<i>Os atores territoriais em Goiânia e a dinâmica dos fluxos .....</i>	<i>125</i>
4.2.1.2	<i>Os atores territoriais em Alexânia e a dinâmica dos fluxos .....</i>	<i>131</i>
4.2.2	Legenda espacial Vale do Rio dos Bois: a dinâmica de transição .....	135
4.2.2.1	<i>Os atores territoriais em Indiara e a dinâmica dos fluxos .....</i>	<i>140</i>
4.2.3	Legenda espacial do Sudoeste Goiano: a dinâmica do complexo agroindustrial .....	145
4.2.3.1	<i>Os atores territoriais em Rio Verde e a dinâmica dos fluxos .....</i>	<i>150</i>
<b>4.3</b>	<b>As legendas espaciais da BR-060 e o desenvolvimento geográfico desigual</b>	<b>155</b>
<b>4.4</b>	<b>A abordagem das legendas espaciais: pavimentando a síntese .....</b>	<b>160</b>
<b>5</b>	<b>A BR-060 SOB A PERSPECTIVA DOS ATORES TERRITORIAIS .....</b>	<b>162</b>
<b>5.1</b>	<b>A BR-060 no discurso dos atores territoriais: o caminho metodológico .....</b>	<b>164</b>
5.1.1	A BR-060 na perspectiva de intelectuais e pesquisadores .....	169
5.1.2	A BR-060 na perspectiva dos gestores estatais .....	180
5.1.3	A BR-060 na perspectiva do setor empresarial .....	191
5.1.4	A BR-060 na perspectiva das instituições de classe .....	197
5.1.5	A BR-060 na perspectiva dos caminhoneiros .....	203
<b>5.2</b>	<b>A leitura das representações .....</b>	<b>209</b>
<b>6</b>	<b>CIRCULAÇÃO E INTERNACIONALIZAÇÃO DO CERRADO: A BR-060 E OS EFEITOS SOCIOESPACIAIS EM GOIÁS .....</b>	<b>210</b>
<b>6.1</b>	<b>As transformações espaciais no Cerrado .....</b>	<b>212</b>
<b>6.2</b>	<b>O Cerrado goiano na divisão internacional do trabalho .....</b>	<b>217</b>
<b>6.3</b>	<b>A continuação da modernização territorial do Cerrado goiano: o Estado “pavimenta o caminho” para os atores territoriais .....</b>	<b>224</b>
6.3.1	O PNLT e a fluidez territorial do Cerrado .....	227

<b>6.4</b>	<b>A internacionalização do Cerrado e a integração competitiva do território .....</b>	<b>235</b>
6.4.1	A integração competitiva nos municípios servidos pela BR-060 em Goiás ..	237
<b>6.5</b>	<b>A internacionalização do Cerrado e seus efeitos socioespaciais .....</b>	<b>244</b>
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>250</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>260</b>
	<b>ANEXO .....</b>	<b>276</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O tema da infraestrutura, das técnicas, da circulação, da integração entre lugares, da distribuição das atividades produtivas e da organização dos fluxos permeou o trabalho de muitos geógrafos. Pode-se dizer até que o ato de deslocar, movimentar, transportar e comunicar está na essência das práticas espaciais humanas. Caminhos, estradas, rodovias, ferrovias, aerovias e infovias representam a materialização da intencionalidade dos atores territoriais de alterar as condições de circulação e comunicação para apropriarem-se dos territórios. Esses aspectos perpassam a natureza e o significado do objeto de estudo desta pesquisa, a rodovia BR-060, em Goiás.

Investigar as vias de transportes não constitui campo de estudos exclusivo da ciência geográfica. Engenharia de Transportes, Engenharia Civil, Direito, Arquitetura e Urbanismo, Economia, Ecologia e Engenharia Ambiental são algumas áreas do conhecimento que dividem o tema com a Geográfica. Palavras como artérias, circulação, sistemas de transportes, redes técnicas, sistemas de engenharias, logística, infraestruturas, meios de transporte, malha viária, corredores de exportação, rodovias troncais, rodovias vicinais, entre outras, indicam a variedade de abordagens e a importância temática que envolve as diversas técnicas de circulação desenvolvidas pelo homem. Elas possuem relação intrínseca com as transformações das paisagens e com as mudanças nas práticas econômicas, políticas e culturais.

Pelo viés geográfico entender-se-ão as redes técnicas, as estradas, as rodovias – seus elementos tributários e complementares –, assim como as suas direções, a distribuição e os sentidos políticos, econômicos e sociais como elementos da **configuração territorial** (SANTOS, 1994). Assim, a leitura geográfica das vias de transporte ultrapassa os aspectos mais imediatos do objeto, o conteúdo técnico que envolve a engenharia e o cálculo das obras, a avaliação dos materiais adequados para suportar os fluxos ou o estudo da viabilidade econômica da construção ou duplicação de uma via. O olhar geográfico tratará a rede técnica na sua relação com a divisão territorial do trabalho, com o processo de urbanização, com a diferenciação que a dinâmica de circulação introduz nas cidades e regiões e com a instrumentalização de ações que buscam a apropriação do território (DIAS, 2003).

A BR-060 é uma rodovia que interliga cidades, municípios e regiões do Centro-Oeste brasileiro. Classificada como rodovia radial, ela foi concebida para conectar o Distrito Federal a Bela Vista, na fronteira com o Paraguai. No território goiano, ela facilita as interações espaciais entre regiões bastante dinâmicas do ponto de vista econômico e demográfico: o

Entorno de Brasília, a Região Metropolitana de Goiânia (RMG) e o Sudoeste Goiano. Essas regiões tiveram suas paisagens bastante modificadas nas últimas décadas, resultado da integração efetiva no processo de globalização.

Os sujeitos que transitam pela BR-060 se despertam com suas paisagens. A diversidade de cenários e as condições de circulação apresentam-se gradualmente aos sentidos. Partindo de Brasília, rumo ao Sudoeste Goiano, o observador-viajante depara-se com a transição de um relevo de planalto, bastante irregular, para um relevo de chapada, levemente ondulado. Entre essas duas formações geomorfológicas encontra-se também um relevo movimentado, com a presença marcante de morros (elevações medianas) espriados no horizonte e vales e vertentes modelados pelo regime de drenagem do conhecido Rio dos Bois e seus afluentes.

No que se refere aos aspectos socioeconômicos, há também a transição entre uma região de acelerada urbanização para outra, onde predominam as práticas agroindustriais. Paisagens de atividades comerciais e industriais diversificadas, centros de distribuição de mercadorias, shoppings, redes atacadistas e fábricas de alimentos, de vestuário, indústrias da construção civil, metal-mecânica e farmacêutica contrastam com paisagens de monoculturas em grandes e médias propriedades, indústrias de processamento de grãos, silos armazenadores de grãos espalhados pelas margens da rodovia, indústrias beneficiadoras de carnes, entre outras. Da mesma forma, entremeio às duas paisagens, há outra, na qual se encontram pequenas e médias propriedades, agricultura familiar, atividades industriais pontuais e predomínio da agropecuária.

As paisagens dessa rodovia revelam a complexidade das formas produzidas, entre elas a própria rodovia, que possui condições de circulação bastante diferenciadas em comparação com a malha viária presente no território goiano. Quem transita por ela tem a impressão de que Goiás atingiu um nível avançado de modernização ou superou o “subdesenvolvimento” e os graves problemas sociais. Atualmente, a imagem predominante da BR-060 é de uma pista duplicada, com passagens em nível em várias cidades – que contribuem para desviar o trânsito rodoviário da circulação tipicamente urbana –, com passarelas para pedestres e contornos (anéis viários) nos principais centros urbanos servidos por essa infraestrutura, como em Brasília, Anápolis, Goiânia, Rio Verde e Jataí.

Entre Goiânia e Brasília, os fluxos rápidos e intensos testemunham um dinamismo atípico, um aprofundamento das relações entre as cidades. Ainda, a rodovia encontra-se concedida à iniciativa privada, o que faz o viajante se deparar com duas praças de pedágio, uma no município de Goianápolis e a outra no de Alexânia. No trecho entre Goiânia e Jataí, a

paisagem é de muitos fluxos, onde carros de passeio dividem o cenário com caminhões de diversas especificidades e tamanhos. Nas regiões de chapadas, retas de até 30 km convidam a acelerar e a reduzir o tempo de viagem. Já entre Jataí e Chapadão do Céu, na divisa com Mato Grosso do Sul, há uma alteração brusca nas condições de circulação. A pista é simples, sem acostamento e com fluxos reduzidos, evidenciando uma mudança no padrão de fluidez visto anteriormente.

As paisagens sugerem uma relação entre a BR-060, a sua engenharia e as suas obras de arte (pontes, viadutos etc.) com o território que a circunda e a envolve. O território e os seus atores demandam interações; a via direciona, dimensiona, orienta os fluxos. As atividades econômicas alteram o poder de intervenção dos atores, interferindo, conseqüentemente, nas esferas da ação política. A via entra na pauta de intervenção estatal e por critérios hierárquicos reestrutura-se. Assim, a BR-060 serve as regiões mais dinâmicas de Goiás e constitui-se, atualmente, no principal eixo de circulação que estrutura a economia goiana.

Pela singularidade da leitura geográfica, as redes técnicas desnaturalizam-se, tornam-se elementos explicativos da organização dos territórios. Elas são suportes da ação de distintos atores territoriais que desenvolvem práticas espaciais multiescalares, como, por exemplo, a integração de mercados, o controle territorial, a divisão técnica e espacial do trabalho e a reprodução da existência. Dessa forma, elas corroboram na dinamização do território, nas interações entre diferentes lugares e regiões e na diferenciação espacial. Sugerem, ainda, que as condições de circulação revelam a complexidade da geopolítica que envolve a apropriação dos lugares e a produção das desigualdades espaciais, fenômeno marcante no Cerrado goiano.

Os apontamentos anteriores permitem anunciar o objetivo da pesquisa: compreender os papéis da BR-060 na dinâmica territorial de Goiás e os efeitos socioespaciais dos diferentes usos do território. Como objetivos específicos, pretende-se: analisar as diferentes paisagens da BR-060 nos municípios e nas regiões cortados por essa via; entender o processo de constituição dessa rede técnica, dialogando com os períodos de formação do território goiano; investigar a produção da diferenciação espacial nos municípios e nas regiões servidos pela BR-060 em Goiás; interpretar as distintas perspectivas de uso dessa infraestrutura viária por diferentes atores territoriais; avaliar a relação da BR-060 com o processo de internacionalização do Cerrado e as contradições dele decorrentes.

O trabalho analítico aqui empreendido soma-se ao de outros pesquisadores, reunidos em torno do projeto de pesquisa intitulado “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, aprovado pelo edital nº 55/2013. Financiado pelo Ministério da Integração e pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), este instrumento tem possibilitado o diálogo entre equipes vinculadas às seguintes instituições: Universidade Federal de Goiás (UFG), Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC-Goiás) e Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

Assim, o projeto Pró-Integração proporcionou experiências importantes para a formação acadêmica e o desenvolvimento da tese. Além das atividades que envolvem a coleta e a tabulação de dados nos laboratórios do Instituto de Estudos Socioambientais (IESA), foram relevantes as reuniões e participações em grupos de estudos, seminários, colóquios, debates e visitas técnicas. Todo esse trabalho contribuiu com a construção de uma página na internet com informações, banco de dados e análises inéditas de outros importantes eixos de transporte do Cerrado brasileiro.<sup>1</sup>

Participar da equipe do Projeto Pró-Integração e contar com o auxílio da bolsa de estudos da Capes repercutiu em oportunidades formativas enriquecedoras, entre elas a participação no grupo de pesquisa Territórios e Fluxos, sob a orientação do Prof. Dr. João Batista de Deus, e no grupo de pesquisa Espaço, Sujeito e Existência “Dona Alzira”, coordenado pelo Prof. Dr. Eguimar Felício Chaveiro. Leituras dirigidas, colóquios, mesas redondas, rodas de prosa, seminários e outras atividades foram organizadas, garantindo acesso a ampla discussão teórico-metodológica.

As ações dos dois grupos de pesquisa proporcionaram aos seus componentes duas missões científicas internacionais. A primeira na Université de Pau, na região dos Pyrénées-Atlantiques, na França. Durante a missão, realizou-se o II Colóquio Internacional Franco-Brasileiro Estudos Comparados de Epistemologia e História da Geografia. Além do debate teórico-metodológico, as visitas técnicas, coordenadas pelo professor Vincent Berdoulay, permitiram contato com paisagens típicas da região do Sudoeste da França, mediadas por análises acerca de sua formação socioespacial.

A segunda missão científica foi na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane, da Universidade Eduardo Mondlane, de Moçambique. Na ocasião, houve rica troca de conhecimentos no I Seminário Internacional sobre Turismo, Trabalho e Políticas Públicas. Da mesma forma, as discussões teóricas foram acompanhadas de visitas técnicas à

---

<sup>1</sup> Para mais informações, acessar: <[www.integracaocerrado.com.br](http://www.integracaocerrado.com.br)>.

área rural do cinturão verde de Inhambane, com a finalidade de conhecer experiências agroecológicas em machambas. O contato com esses espaços, mediado pelas análises dos professores Hércio Albuquerque de Azevedo e Ernesto Jorge Macaringue, foi substancial para perceber aspectos da dinâmica do espaço agrário da província de Inhambane e de Moçambique.

Durante o período do doutoramento, textos foram publicados em periódicos e como capítulo de livros. São produtos do Projeto Pró-Integração, mas também desdobramentos da participação em importantes eventos técnico-científicos no âmbito da Geografia, entre eles Santana et al. (2016), Santana e Deus (2016), Santana, Martins e Deus (2015), Martins, Santana e Deus (2015), Santana e Deus (2014), Martins e Chaveiro (2016) dentre outros.

Todas essas experiências ampliaram as possibilidades comparativas e associativas, somando teórica e empiricamente no momento de traçar caminhos interpretativos das transformações espaciais em curso no território do Cerrado. Tais esforços contribuíram positivamente para a elaboração do problema de pesquisa, que será apresentado a seguir.

## **1.1 Problematização**

O viés analítico adotado, assim como o conjunto de atividades realizadas em parceria com outros pesquisadores que colaboram no projeto “Pró-Integração”, motivaram a pensar no problema central de pesquisa: como interpretar a relação de uma rodovia com a dinâmica de um território marcado por transformações socioespaciais decorrentes da configuração de uma nova divisão territorial do trabalho atravessada pela internacionalização econômica?

Ao refletir sobre esse problema, outros se apresentaram para análise, como, por exemplo: há uma relação explicativa entre as condições de circulação das vias com as atividades produtivas existentes nos respectivos territórios servidos por tal infraestrutura? Não menos importante seria também questionar: a modernização de uma rede de transportes altera o destino dos territórios servidos por ela, ou seja, é capaz de proporcionar o desenvolvimento e/ou reduzir as desigualdades espaciais e sociais em determinado território?

Essas questões foram pensadas a partir do exercício da observação, com a análise das paisagens, em um trabalho de campo que percorreu importantes rodovias de integração do Centro-Oeste brasileiro, totalizando aproximadamente quatro mil quilômetros. Também foram elaboradas com a contribuição da revisão teórica, na qual estudos considerados clássicos e atuais foram debatidos coletivamente, com o fito de estabelecer um diálogo com as diferentes perspectivas teórico-metodológicas voltadas à interpretação das redes técnicas.

Tudo isso teve um objetivo: construir pressupostos para se entender e analisar o tema em pauta.

Entre os estudos considerados clássicos no âmbito do desenvolvimento e da análise da política de transportes brasileira encontra-se o de Josef Barat (1978). Em vários momentos de sua obra, o autor (1978) defende que o investimento na infraestrutura de transportes apresenta-se como um dos caminhos para a promoção do desenvolvimento ou a superação do “subdesenvolvimento” e das desigualdades regionais. Seu pressuposto parte da seguinte ideia: a integração entre centros dinâmicos da economia nacional com as regiões estagnadas promove a difusão dos efeitos do crescimento econômico. Nas palavras do autor:

Para as áreas mais atrasadas do País, ou para os vazios econômicos que deverão ser incorporados à economia nacional, o investimento rodoviário deverá ter a função primordial de eliminar os obstáculos que impedem a propagação dos efeitos dinamizadores dos pólos de desenvolvimento [...]. (BARAT, 1978, p. 265).<sup>2</sup>

Barat (1978) tece esse argumento em um momento histórico no qual a problemática do “subdesenvolvimento” mobiliza pesquisadores em diferentes universidades do mundo. No âmbito acadêmico, a teoria dos “polos de desenvolvimento”, de François Perroux (1975), é amplamente aceita, sofrendo adaptações práticas com vistas a solucionar a problemática do desenvolvimento de muitos países pobres ou emergentes.

Tal debate está em sintonia com o contexto histórico brasileiro, no qual as forças políticas, em associação com os agentes econômicos nacionais e estrangeiros, promovem uma verdadeira transformação na matriz de transportes do País, com investimentos consideráveis na rede rodoviária. Há uma estreita relação entre o debate acadêmico, as ações direcionadas ao planejamento dos transportes e as transformações econômicas vivenciadas.

Por esse caminho a própria história da BR-060 se relaciona com a conjuntura apresentada anteriormente. Ela foi implantada por iniciativa do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956-1961) e pavimentada com recursos dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs) dos sucessivos governos militares, que adotaram com vigor a política de criação dos polos de desenvolvimento. Essas particularidades singularizam a BR-060 e outras rodovias federais, além de tornarem possível um questionamento lógico: a implantação e a pavimentação da rodovia BR-060 promoveu ou contribuiu com o

---

<sup>2</sup> O capítulo VII, “O investimento em transporte como fator de desenvolvimento regional: uma análise da expansão rodoviária no Brasil”, do livro *A evolução dos transportes no Brasil*, de Josef Barat, consiste em uma versão ampliada do trabalho apresentado ao 4º Simpósio de Economia Rodoviária e publicado na Revista Brasileira de Economia, do Rio de Janeiro, em 1959.

desenvolvimento dos municípios e das regiões servidos por essa infraestrutura? Dito de outra forma: ela propagou os efeitos dinamizadores dos polos de desenvolvimento? A teoria do desenvolvimento polarizado é adequada para se pensar a dinâmica territorial de Goiás?

Ao seguir essa proposta teórico-metodológica, um caminho analítico para se pensar a relação entre uma rede técnica e a dinâmica do território se delinearía: uma das principais tarefas da pesquisa seria verificar os impactos da construção da BR-060 na difusão do desenvolvimento emanado dos polos dinâmicos do País. Caberia à rodovia, nesse caso, o papel de difundir os efeitos multiplicadores do crescimento nesses territórios, ativando a transformação das forças produtivas e o incremento dos fluxos de pessoas, de mercadorias nas regiões estagnadas/subdesenvolvidas.

Todavia, uma constatação durante o trabalho de campo revelou uma possível contradição: independente da conexão entre regiões periféricas (subdesenvolvidas) com os polos dinâmicos: há, nos eixos de integração do Centro-Oeste brasileiro, uma relação entre as condições de circulação das vias e a produção social do território, no sentido em que onde as atividades econômicas são mais intensas as vias são mais bem estruturadas (duplicação, acostamento, sinalização, passagens em nível etc.); por outro lado, nos lugares onde predomina a estagnação das atividades produtivas, as vias sofrem com precárias condições de trafegabilidade (pavimentação irregular, inexistência de acostamento, deficiência na sinalização etc.).

Isso levou a perceber que há, na relação das rodovias com os territórios, mais elementos do que apenas a propagação do dinamismo dos polos de desenvolvimento. O exercício da observação no trabalho de campo possibilitou verificar a existência de uma **relação dialética entre a rede técnica e o território**. De acordo com esse princípio, na relação com a rede técnica, a dinâmica territorial caminha em duas direções: a que cria a rede técnica ou a reestrutura para garantir a fluidez territorial; e a que advém do impacto da rede técnica na dinâmica do território, ora potencializando a ação de alguns atores, ora inibindo/excluindo determinadas articulações.

O pressuposto anterior auxilia a traçar um novo entendimento da evolução e da configuração atual da malha viária de Goiás e do Centro-Oeste brasileiro, marcada pela formação de uma **circulação diferencial**, na qual constata-se uma espacialização bastante desigual da infraestrutura de transporte. O princípio básico assenta-se na **relação dialética entre a rede técnica e o território**, na qual se percebe a seguinte situação: ao impactar a ação de determinados atores territoriais, algumas vias ganham atenção diferenciada na intervenção estatal; por isso, configura-se uma malha bastante desigual na totalidade do território. Tal

interpretação pretende distinguir-se daquela assentada na proposta dos polos de desenvolvimento, apresentada por Barat (1978).

Outra questão que surge a partir dessa problematização toma a seguinte direção: é possível estabelecer uma relação entre um eixo de transporte, ou uma rodovia troncal, para usar um termo recorrente nos escritos de Barat (1978), com a produção da diferenciação espacial existente entre municípios e regiões servidos por tal infraestrutura? Ou, de outra forma: como interpretar a diferenciação espacial existente ao longo de um eixo de transporte tendo como principal referência a teoria do “desenvolvimento polarizado”?

Mais uma vez, o contato com a realidade, por meio do trabalho de campo, e a revisão de literatura, levaram ao questionamento de um aspecto muito presentes nos estudos acerca do papel das infraestruturas de transporte no desenvolvimento regional, sobretudo aquele que reforça o papel indutor da rede técnica na difusão do desenvolvimento. Uma pergunta relativamente simples orientou a problematização: um objeto técnico, uma rodovia, seria capaz, por si só, de promover a transformação dos territórios, de desenvolvê-los econômica e socialmente?

Conforme ressaltado, a existência de municípios e regiões com níveis de crescimento extremamente desiguais ao longo de um eixo de transporte, ou de uma rodovia troncal, é um fato que lança muitos questionamentos sobre uma interpretação pautada na investigação dos aspectos indutores das infraestruturas. De acordo com Santos e Silveira (2001), os objetos técnicos de determinada configuração territorial se apresentam somente como possibilidades, enquanto o funcionamento do território se dá a partir das ações.

Assim, outro princípio teórico-metodológico contribui com a análise: não se pode imputar a qualquer sistema de engenharia ou rede técnica, de maneira direta, as causas e as condições do desenvolvimento econômico de determinadas regiões ou territórios. São os conteúdos territoriais que determinam os sentidos e o poder dinâmico da rede viária e dos fluxos. Isso quer dizer que, embora as redes e os fluxos ajudem no dinamismo de uma região ou de determinados lugares, a sua ativação depende da relação com os atores e com os sujeitos que produzem o território, os atores territoriais.

Tal princípio auxiliou a entender que os significativos investimentos na infraestrutura de transporte realizados no Cerrado durante a segunda metade do século XX contribuíram para estruturar uma economia com vínculos profundos com o mercado mundial. Todavia, a ação seletiva dos empreendimentos promoveu um desenvolvimento geográfico desigual, conforme aponta Harvey (2011), formando **legendas espaciais** distintas ao longo dos eixos de

transporte, que revelam a essência do aprofundamento das desigualdades espaciais no Cerrado e os problemas sociais decorrentes de um **dinamismo concentrador**.

Essa problematização auxiliou a traçar um caminho teórico-metodológico que tem como principal vertente o entendimento da relação entre rede técnica e território pelo princípio da ação dos atores territoriais. Tal princípio será delineado e reforçado a seguir.

## **1.2 Rede técnica e dinâmica territorial: apontamentos teórico-metodológicos**

Como apresentado, o estudo das redes de transportes é reivindicado por correntes teórico-metodológicas bastante distintas. Nesta pesquisa, as redes técnicas serão analisadas a partir de sua contribuição na circulação e na conexão dos lugares com o movimento da sociedade e do mundo. Dessa forma, elas favorecem a ação de atores políticos e econômicos, possibilitando ao Estado o controle e a intervenção no território e autorizando às corporações multinacionais organizarem e racionalizarem as várias etapas de sua produção (ARROYO, 2006; CORRÊA, 2012; SANTOS, 1997). Assim, as redes técnicas são essenciais no processo de reprodução do capital (SILVEIRA, 2011) e na materialização e expansão da modernização (CASTILHO, 2014).

Para Dias (2003, p. 145), os estudos das redes e a preocupação em entender seus efeitos na organização territorial não são recentes. Ao citar Saint Simon, Michel Chevalier e Léon Lalanne, pensadores do século XIX, a autora argumenta que a ideia de conexidade fundamentou, na França, um pensamento pautado no ordenamento territorial, que buscava a integração “de mercados regionais, pela quebra de barreiras físicas, obstáculos à circulação de mercadorias, de matérias-primas, mas também de capitais”. Entretanto, a autora considera, que tal pensamento proliferou um conjunto de iniciativas voltadas para equipar o território com tais infraestruturas, como se fosse possível estabelecer uma relação direta entre a construção de novas redes técnicas e o desenvolvimento do território.

De forma semelhante, também encontram-se na economia estudos que ressaltam a importância dos eixos de transportes para o “desenvolvimento regional”, como, por exemplo, as abordagens acerca dos “eixos de desenvolvimento”. Pautada na teoria do desenvolvimento polarizado, essa corrente teórica procura realçar o papel dos transportes na difusão dos efeitos positivos e negativos dos polos de crescimento. Um de seus principais representantes é François Perroux (1975).

Contudo, considera-se que essa linha de investigação é insuficiente para compreender a complexidade que envolve a relação entre rede técnica e território. Como a atenção se volta

para os polos de desenvolvimento ou para o papel indutor das infraestruturas, as redes técnicas são interpretadas a partir de uma função articuladora entre regiões dinâmicas, como se fossem capazes de propagar o “desenvolvimento”. Não queremos ressaltar que rodovias e ferrovias não cumpram essa função, todavia, é preciso superar essa visão parcial até porque, em vários casos, as construções de grandes infraestruturas “mostraram-se incapazes de promover alterações efetivas nas condições e qualidade de vida das populações-alvo” (GALVÃO; BRANDÃO, 2003, p. 10).

Becker (1977) estudou o nível de desenvolvimento alcançado pela região Norte do Brasil, cortada por rodovia pioneira (BR-153), e contribui com este debate. A autora ocupou-se de analisar a forma como se efetua a integração e a ocupação de uma região periférica por meio do auxílio de uma rodovia pioneira. Com base em John Friedmann, Becker (1977) argumenta que, na relação entre transporte e desenvolvimento, três tipos de efeitos são sugeridos: positivo, permissivo e negativo.

Ao fazer uma avaliação crítica dos efeitos da rodovia BR-153, na região de estudo, a autora chama a atenção para os diferentes impactos de uma rodovia no território. Da mesma forma que pode contribuir para atenuar as desigualdades regionais do desenvolvimento, ela também pode, pelo contrário, acentuá-las. Essa orientação analítica ressalta que uma via de transporte é um importante instrumento na ocupação e integração, mas seus efeitos podem favorecer a drenagem de recursos econômicos e contingentes demográficos (BARAT, 1978).

O debate proposto por Becker (1977) e Barat (1978) auxilia na elaboração teórico-metodológica desta pesquisa e aponta as limitações da teoria do desenvolvimento polarizado na investigação do papel das redes de transporte na organização espacial. Uma abordagem mais totalizante tem como centralidade compreender as diferentes dinâmicas territoriais que se estruturam a partir de uma rede de transportes. Tenciona-se, com isso, problematizar o pensamento em torno do processo de “integração territorial”.

Conforme aponta Harvey (2011, 2007) a difusão espacial do capitalismo ocorre por meio do desenvolvimento geográfico desigual, ou seja, algumas cidades e regiões se integram efetivamente na divisão territorial do trabalho e outras não participam diretamente da lógica da acumulação. Isso quer dizer que as regiões deprimidas não são simplesmente drenadas pelas regiões de maior poder econômico, mas que a participação de ambas no processo de acumulação ocorre de forma diferenciada.

Assim, entende-se que, na relação entre rede técnica e território, diferentes atividades produtivas se organizam, com respectivas densidades econômicas e demográficas. Essa concepção contrapõe-se às análises fundamentadas na dualidade entre regiões

“desenvolvidas” e “deprimidas”. Considera-se que a dinâmica territorial envolve a “especificidade da reprodução do capital, as formas que o mesmo assume, a estrutura de classes, o conflito social em escala mais geral” (OLIVEIRA, 1981, p. 27). Nesse contexto, também entende-se que “a redistribuição dos papéis realizados a cada novo momento do modo de produção e da formação social depende da distribuição quantitativa e qualitativa das infraestruturas e de outros atributos do espaço” (SANTOS, 2012, p. 32).

Com isso, propõe-se construir uma abordagem capaz de perceber o papel das redes técnicas no uso do território, na sua dinâmica. Para Santos e Silveira (2001, p. 21), “o uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas [...], mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade”. Isso implica considerar o papel da dimensão temporal na dinâmica territorial, tendo em vista que a materialidade do território e as características das ações se diferenciam a cada período histórico.

Considera-se, então, que a rodovia BR-060 faz parte da configuração territorial, que é o conjunto de objetos que compõem o território (SANTOS, 1994). Seu principal atributo é permitir as ações, os fluxos, que se diferenciam de acordo com a densidade técnica do conjunto de objetos e do poder de articulação dos atores que atuam no território.

Para Santos e Silveira (2001, p. 248):

As configurações territoriais são o conjunto dos sistemas naturais, herdados por uma determinada sociedade, e dos sistemas de engenharia, isto é, objetos técnicos e culturais historicamente estabelecidos. As configurações territoriais são apenas condições. Sua atualidade, isto é, sua significação real, advém das ações realizadas sobre elas.

Nesse sentido, Santos (1997, p. 16) argumenta que, na produção social do território, há uma fluidez virtual e uma fluidez real:

De um lado, temos uma fluidez virtual, oferecida por objetos criados para facilitar essa fluidez e que são, cada vez mais, objetos técnicos. Mas os objetos não nos dão senão uma fluidez virtual, porque a real vem das ações humanas, que são cada vez mais ações informadas, ações normatizadas.

Por esse fato, ao se constatar uma multiplicidade de paisagens ao longo da área circundante da rodovia BR-060 em Goiás, que revelam variadas densidades econômicas e demográficas, percebe-se que uma rede técnica estrutura-se como suporte de distintas dinâmicas territoriais. Elas reforçam o fenômeno de diferenciação espacial e contribuem com a produção da desigualdade regional. Entende-se que essa maior capacidade de lugares e

regiões se articularem à divisão territorial do trabalho tem uma correspondência direta com a formação socioespacial regional e, também, com a capacidade dos lugares de atraírem novos investimentos produtivos, conforme argumenta Santos (2011).

Arroyo (2006) contribui com o debate ao falar do papel da circulação no uso do território. Segundo a autora, há uma relação direta entre a evolução dos sistemas de transportes e comunicações e a especialização produtiva dos lugares, cujo resultado é a inserção da economia local em um conjunto de atividades produtivas distribuídas no espaço. Esse processo é acompanhado de uma intensificação dos intercâmbios que ocorrem em diversas escalas espaciais, exigindo mais divisão técnica local.

Novos serviços administrativos, aparelho bancário, formação e qualificação profissional, infraestrutura de armazenamento e transporte são necessários.

Trata-se da ‘força criadora da circulação’, da qual nos falava Sorre (1952), que promove a aparição de novas atividades, de novas diferenciações profissionais, e que acaba transformando a cidade [e o território] em uma organização social e econômica complexa. (ARROYO, 2006, p. 74).

Dessa forma, entende-se a dinâmica territorial como a expressão atual do uso do território. Marcada pelo processo de mundialização do capital (CHESNAIS, 1996), ela sofre influência direta das redes das corporações multinacionais, que necessitam de infraestruturas de transportes e de densidades técnicas para ampliar a eficiência de suas ações.

Em uma observação mais acurada, com atenção para os municípios cortados pela BR-060 em Goiás, é possível compreender melhor esse processo. As diferentes atividades produtivas que se desenvolvem nos municípios e nas microrregiões cortados por essa via, que revelam paisagens destoantes, são capazes de mostrar os conflitos e as contradições na apropriação dos lugares pelas relações capitalistas de produção.

### **1.3 BR-060: um eixo pavimentador da internacionalização do Cerrado goiano**

As indicações anteriores reforçam a proposta de análise das redes técnicas por meio da ação dos atores territoriais. Tal abordagem sustenta a interpretação da relação da BR-060 com a dinâmica territorial do Cerrado goiano.

Isso permite defender a seguinte tese: a BR-060 constitui-se como um eixo pavimentador do processo de internacionalização do Cerrado goiano, revelando suas contradições a partir dos efeitos espaciais da produção da **circulação diferencial**, bem como

dos conflitos decorrentes do fenômeno de **integração competitiva** do território, que reforçam as desigualdades regionais e os problemas sociais.

A tese apresentada assenta-se no pressuposto de que a BR-060 contribui para a formação de uma configuração territorial apta à estruturação de uma economia mundializada no Cerrado. Suas condições atuais de circulação (duplicação, sinalização, concessão etc.) são relevantes para os atores territoriais (produtores, complexo agroindustrial, usineiros, setores industriais de atuação internacional, grupos empresariais atacadistas e varejistas, entre outros), que necessitam ampliar o uso corporativo do território, mobilizando, entretanto, o poder estatal para investir nas vias de mais interesse das grandes corporações.

Assim como outras importantes rodovias que formam o território goiano, a BR-060 foi concebida e implantada em um período singular da formação socioespacial brasileira, marcado pelas políticas de integração nacional. Ainda, sua pavimentação e suas sucessivas reestruturações ocorreram no contexto de aprofundamento da aliança do Estado brasileiro com o capital internacional. Portanto, sua formação situa-se em um conjunto de ações que objetivaram transformar o Cerrado brasileiro por meio da modernização da agricultura e do aprofundamento da urbanização.

Sem embargo, ao contrário de outras infraestruturas de transportes, a BR-060 facilitou a ação do capital internacional por articular importantes centros urbanos, como Brasília, Anápolis, Goiânia, Rio Verde e Jataí, cidades que concentram serviços extremamente funcionais às novas atividades produtivas implantadas no território. Por esse motivo, essa via tornou-se extremamente funcional aos novos vetores da economia mundial no Cerrado, constituindo-se, atualmente, como o maior eixo econômico e demográfico do Centro-Oeste brasileiro.

Contudo, a BR-060 revela a internacionalização do Cerrado não apenas por criar condições favoráveis à reprodução e à circulação do capital, mas também por fomentar as contradições típicas do processo de globalização. Ao mesmo tempo em que é expressão da produção da **circulação diferencial** no território, promove o fenômeno de **integração competitiva** dos lugares à economia mundial, que impacta decisivamente na atual produção da diferenciação espacial em Goiás. Como resultado, observa-se a centralidade da circulação no agravamento das desigualdades sociais e regionais, o que se constata nos municípios e regiões servidos pela rodovia analisada, com a formação de distintas **legendas espaciais** reveladoras da estruturação de um **dinamismo concentrador** no território goiano.

Dessa forma, uma das principais características da BR-060 é fortalecer o uso corporativo do território do Cerrado goiano, por meio da estruturação de diferentes dinâmicas

territoriais, como, por exemplo: urbano-industrial, entre Goiânia e Brasília; agroindustrial, no sudoeste goiano; e agropecuária, nas regiões e nos municípios com menores densidades econômicas e demográficas ao longo de sua extensão. Essa diferenciação reflete uma das principais características das redes, conforme atestam Santos (1997) e Dias (2003): elas permitem as ações, que se diferenciam de acordo com a densidade técnica dos lugares e do poder de articulação dos diferentes atores territoriais. Por um lado, elas integram porções cada vez mais amplas do território à dinâmica do mercado internacional; por outro, excluem, tendo em vista portarem interesses estranhos aos lugares e a seus habitantes.

#### **1.4 Os caminhos da pesquisa: trabalho de campo e atores territoriais**

Para desenvolver a pesquisa e alcançar os objetivos propostos, foi adotado um conjunto de procedimentos metodológicos, tais como revisão bibliográfica, pesquisa documental, levantamento de dados secundários e trabalho de campo.

Considera-se que a escolha dos instrumentos e das técnicas de pesquisa não é aleatória. Um tema pode ser abordado por vários caminhos, pois envolve a relação entre o sujeito e o objeto de pesquisa. Filiações teórico-metodológicas, concepções filosóficas, posições político-ideológicas e a trajetória de vida do pesquisador influenciam na tomada de decisões.

Nesse sentido, a escolha das técnicas de pesquisa relaciona-se com o método, que, para Oliveira (1998, p. 17), trata-se de “um percurso escolhido entre outros possíveis”, um caminho que permita a interpretação da realidade de forma coerente e concisa, de acordo com a perspectiva adotada pelo pesquisador.

Com isso, tomando como referência o método adotado na pesquisa, que perpassa a interpretação da relação entre rede técnica e território a partir da dinâmica territorial, ou seja, das ações dos diferentes sujeitos que produzem o território, adotaram-se como principais recursos metodológicos o **trabalho de campo** e o **diálogo com os atores territoriais**. De forma subsidiária, esses procedimentos foram complementados com o levantamento documental e com a coleta e a organização de dados secundários.

##### 1.4.1 O trabalho de campo

O trabalho de campo consiste em ferramenta basilar na investigação geográfica. Com ele, a compreensão do espaço geográfico – resultado da interação entre sociedade e natureza e

produto e produtor das relações sociais (SANTOS, 1994) – torna-se mais efetiva. Ele ganha centralidade por apresentar potencialidade na investigação da dinâmica territorial e na identificação dos diferentes usos do território e, conseqüentemente, na visualização das contradições e dos conflitos impetrados pelas inúmeras práticas espaciais.

Considera-se o trabalho de campo um instrumento revelador da *práxis*, tendo em vista que o conceito desta, na ciência moderna, remete ao “autêntico caráter da criação humana como realidade ontológica”, conforme atesta Kosik (1976, p. 222). Para esse autor (1976, p. 222), “na obra e na criação do homem [...] é que se manifesta a realidade, e de certo modo se realiza o acesso à realidade”. Trata-se, então, de uma técnica que permite superar a separação entre sujeito e objeto de pesquisa, contribuindo para a construção de análise quali-quantitativa.

Nesse sentido, concorda-se com Suertegaray (2002, p. 2), para quem o campo é um texto que “precisa ser desvendado aberto e compreendido em seus múltiplos significados”. Ele consiste em etapa fundamental da investigação, pois permite a construção e a reconstrução do objeto de pesquisa, na relação intrínseca entre sujeito-objeto-sujeito, conforme defende a autora.

Na Figura 1, observa-se o contato direto com um dos sujeitos da pesquisa, os caminhoneiros. Eles se submetem a exaustivas horas de trabalho, enfrentam o distanciamento de suas famílias e a grande maioria não possui formação acadêmica, o que repercute diretamente na iniciativa de procurar empregos e salários mais atrativos. Todavia, tais sujeitos apresentam conhecimento profundo da dinâmica dos fluxos nos territórios investigados. Essa aproximação foi decisiva para a construção do objeto de pesquisa e para a elaboração dos primeiros pressupostos teórico-metodológicos.

**Figura 1** – Trabalho de campo (2015)



1) Entrevista com proprietário de posto de combustível no município de Cocalzinho de Goiás-GO.

2) Entrevista com caminhoneiro no posto fiscal de Barra do Garças (GO).

**Fonte:** Santana (2015) e Deus (2015).

Três trabalhos de campo foram realizados pela pesquisa, além da coleta de dados via questionário digital. Na Tabela 1 é possível verificar o conjunto de ações realizadas em cada um deles.

**Tabela 1** – Relação dos trabalhos de campo realizados pela pesquisa (2015 e 2016)

Ações realizadas	Trabalhos de campo realizados em 2015 e 2016			
	TC na BR-070, BR-163 e BR060	TC na BR-060 (Goiás)	TC na RMG e Anápolis	CD em Alexânia
<b>Pontos coletados no GPS</b>	233 (postos de combustíveis)	20 (locais das entrevistas)	0	0
<b>Questionários e entrevistas</b>	30 questionários	20 entrevistas e 9 questionários	9 entrevistas	1 entrevista e 2 questionários
<b>Registro fotográfico</b>	2.969 fotos	475 fotos	118 fotos	0
<b>Dias em campo</b>	7 dias	5 dias	10 dias	0
<b>Distância percorrida</b>	4.085 km	766 km	219 km	0

**Legenda:** TC – Trabalho de Campo; RMG – Região Metropolitana de Goiânia; CD – Coleta de Dados.

**Fonte:** Trabalho de campo.

**Org.:** A. T. de Santana (2017).

O primeiro trabalho de campo foi realizado no mês de janeiro de 2015, abrangeu importantes rodovias federais (BR-070, BR-163 e BR-060) e percorreu mais de quatro mil quilômetros em sete dias, pelos estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O segundo foi realizado em julho de 2016, abarcou o trecho goiano da BR-060 e contabilizou quatrocentos quilômetros percorridos em cinco dias, com visitas pré-agendadas em cinco municípios goianos (Indiara, Jandaia, Rio Verde, Jataí e Serranópolis). Outras visitas à campo foram realizadas no segundo semestre de 2015, nas cidades de Goiânia, Aparecida de Goiânia e Anápolis. Recursos alternativos também foram utilizados para coleta de dados, como a entrevista via contato telefônico e a coleta de questionário via mensagens por e-mail, para o caso de Alexânia.

Todas as informações coletadas em trabalho de campo auxiliaram na análise e na leitura das paisagens, na produção de mapas e no diagnóstico da dinâmica territorial presente nos municípios e regiões servidos pela BR-060.

#### 1.4.2 Os atores territoriais

O diálogo com os atores territoriais também foi central na pesquisa, pois se entende que eles estão na essência da estruturação das dinâmicas econômicas, sociais e culturais,

assim como da organização do ritmo, da direção e da intensidade dos fluxos, portanto, da circulação no território.

A ideia de **atores territoriais** está associada ao conceito de **ator sintagmático** desenvolvido por Raffestin (1993), que é aquele responsável pela apropriação do espaço e pela produção do território. Esse termo, emprestado de Algirdas Julien Greimas, é inserido nas ciências sociais a partir dos referenciais teóricos da semiótica. Raffestin (1993) o considera um ator coletivo que realiza um programa em diferentes escalas de ação. Pode ser o Estado, uma empresa ou um grupo social excluído.

Para os fins desta investigação, os **atores territoriais** são aqueles responsáveis pela dinâmica territorial, assim como pela estruturação do processo de circulação. Entre eles, destacam-se: os agentes empresariais, ligados ao setor agroindustrial, de comercialização de combustíveis e aos diferentes ramos industriais, entre outros; as instituições públicas estatais, que detêm o poder de planejamento e do ordenamento territorial; as instituições de classe, que abarcam cooperativas, sindicatos e associações; os intelectuais, que emitem diferentes representações dos territórios, com rebatimentos nas ações; e os caminhoneiros, responsáveis pela operacionalização da circulação no território.

Conforme argumentado, considera-se o **ator territorial** como um sujeito coletivo, que, para Silva (2012, p. 23), “se constitui a partir de um grupo social que [...] se estrutura histórica e espacialmente”. Ele não fala por si só, mas sim expressa diferenças e semelhanças do grupo social em que está inserido. Por isso, possui capacidade explicativa e interpretativa da dinâmica territorial no recorte espacial na pesquisa.

Dois critérios basilares foram estabelecidos no diálogo com os atores territoriais e procuram respeitar a diversidade de sujeitos, o princípio do contraditório e a particularidade socioterritorial das legendas espaciais que se formam ao longo da BR-060, em Goiás. O primeiro critério foi a definição de três recortes espaciais: a Legenda do eixo Brasília-Goiânia, a Legenda Vale do Rio dos Bois e a Legenda do Complexo Agroindustrial do Sudoeste de Goiás. O segundo critério foi a realização de entrevistas com no mínimo 3 (três) atores territoriais em cada legenda espacial.

No diálogo com os atores territoriais, 30 (trinta) entrevistas foram realizadas, totalizando 21h47min de gravações e 379 páginas de transcrições. Os depoimentos foram coletados em 7 (sete) municípios, conforme se observa na Tabela 2.

**Tabela 2** – Relação de entrevistas realizadas no trabalho de campo exploratório (2016)

Municípios	Atores territoriais entrevistados				
	Intelectuais	Empresas	Inst. Públicas	Inst. De classe	Caminhoneiros
Alexânia	0	0	1	0	0
Anápolis	0	0	1	0	1
Goiânia	3	0	2	2	2
Indiara	0	1	1	0	0
Jandaia	0	1	0	0	0
Rio Verde	0	3	1	2	1
Jataí	2	2	1	1	0
Serranópolis	0	1	1	0	0
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>4</b>

**Fonte:** Trabalho de campo (2016).

**Org.:** A. T. de Santana (2017).

A interpretação e a análise dos depoimentos estão contempladas no capítulo 5 da tese e somaram significativamente no entendimento dos usos e das apropriações da BR-060 em Goiás, bem como dos conteúdos e sentidos da dinâmica territorial das distintas legendas espaciais analisadas.

## 1.5 Apresentação

A tese estrutura-se em seis capítulos, sendo o primeiro deles a introdução, além das considerações finais. O segundo capítulo apresenta e interpreta as diferentes paisagens da BR-060, a fim de perceber o papel estruturante dessa rodovia no território goiano. As fotos foram coletadas nos trabalhos de campo realizados entre 2015 e 2016 e também fornecidas pela Superintendência de Goiás do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

No terceiro capítulo, a discussão circunscreve a produção da circulação diferencial. Realiza-se o resgate histórico do processo de constituição da BR-060, em uma relação com os diferentes períodos de formação do território goiano. Há, ainda, uma proposta de periodização da rede viária em Goiás, assim como da implantação, pavimentação, duplicação e concessão da BR-060. A ideia central é perceber que, na geopolítica da expansão das relações capitalistas de produção, a circulação é elemento fundamental, sendo algumas vias priorizadas, na distribuição dos investimentos, pela ação dos atores territoriais. Esse é um indicativo da relação dialética entre rede técnica e território, contribuindo a rede técnica na dinamização do território e o território na reestruturação da rede técnica.

No quarto capítulo, há o debate acerca da diferenciação espacial existente nos municípios e regiões servidos pela BR-060 em Goiás. Essa investigação permite entender como, por intermédio da geopolítica da circulação diferencial, ocorre o desenvolvimento geográfico desigual do modo de produção capitalista. O conceito de **legendas espaciais** é apresentado para problematizar a questão da “integração territorial” e o modo como uma rede técnica participa dos usos do território.

O quinto capítulo envolve o debate em torno das representações dos atores territoriais, com o objetivo de diagnosticar as perspectivas de uso da rede técnica em estudo. Com a “análise do discurso” foi possível verificar como os atores territoriais, nas diferentes legendas espaciais, referem-se à BR-060, como evidenciam possibilidades de uso dessa rede técnica, quais contradições evidenciam e em quais conflitos se envolvem.

O sexto capítulo tenciona identificar a relação da BR-060 com o processo de internacionalização do Cerrado a partir da organização da divisão territorial do trabalho. Além da identificação dos setores econômicos que se relacionam com o mercado mundial, diagnosticou-se também a ação estatal na seleção de investimentos para a infraestrutura de transportes, cuja finalidade perpassa a promoção do fenômeno de **integração competitiva** do território. Como resultado, observou-se a participação efetiva da dinâmica da circulação na produção da desigualdade espacial.

## **2 A BR-060 EM GOIÁS: PAISAGENS DE UMA RODOVIA ESTRUTURANTE DO TERRITÓRIO GOIANO**

A observação faz parte do processo de descoberta nas Ciências Sociais. Podemos aprender com as imagens, podemos compreender com elas. (GOMES, 2013, p. 9)

O capítulo que segue tem como objetivo apresentar os aspectos gerais da BR-060 e situá-la no espaço e no tempo, de forma que novas indagações permitam aprofundar análises e estruturar a investigação. O caminho metodológico começa pelo “mais simples” e, aos poucos, revela a complexidade do objeto de pesquisa.

Para esse propósito, o diálogo com Gomes (2013, p. 9) é sugestivo, no sentido de valorizar uma técnica há muito tempo empregada na análise geográfica, a observação. Atravessada pela intensa produção de imagens e pela transformação acelerada das paisagens, a espacialidade atual desafia o olhar, o engana, pois os fenômenos são cada vez mais multiescalares. Com isso, Gomes (2013) defende recuperar o sentido da observação, “tornar visível aquilo que nos passaria despercebido”.

Para seguir essa proposta, a categoria central empregada neste capítulo é a paisagem. Considerada à primeira instância, o que se apresenta aos sentidos, ela está no domínio do visível. De acordo com Santos (1994, p. 62), no interesse da leitura geográfica, a “tarefa é ultrapassar a paisagem como aspecto, para chegar ao seu significado”. Trata-se de um exercício de “des-cobrir” a realidade, inicialmente com o auxílio da descrição e, em seguida, encontrando mediações capazes de apontar as múltiplas relações que atravessam o objeto de pesquisa, a BR-060.

Foi com base nessa orientação teórico-metodológica que se realizou o trabalho de campo em janeiro de 2015. Ao total, foram percorridos mais de quatro mil quilômetros de estradas entre os estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Detalhes das condições de circulação das rodovias BR-060, BR-070 e BR-163 foram registrados, assim como as dinâmicas territoriais presentes nos diferentes municípios.

Um primeiro aspecto da BR-060 a se destacar diz respeito às diferentes dinâmicas territoriais presentes nos territórios servidos por essa infraestrutura, especificamente nos estados goiano e sul-mato-grossense. No primeiro, ela se constitui como via estruturante, canalizando intenso fluxo de veículos, de transporte de passageiros e de cargas. No segundo, ela cumpre função secundária, alimentando o fluxo de outras rodovias. Essa diferenciação está impressa nas distintas condições de circulação, manutenção e sinalização da via, assim como nas paisagens atravessadas pela rodovia.

A argumentação que alicerça este capítulo apresenta o princípio teórico de que a paisagem é objeto de alienação, pois não revela, de imediato, o conjunto das relações sociais e o processo histórico que as produziram. Todavia, o esforço analítico tem a função de revelar a essência das formas imprimidas no espaço geográfico.

Esse pensamento dialoga com a teoria espacial de Santos (1994, p. 61), para quem “[...] tanto a paisagem quanto o espaço resultam de movimentos superficiais e de fundo da sociedade, uma realidade de funcionamento unitário, um mosaico de relações, de formas, funções e sentidos”.

Dialogar com as paisagens da BR-060 é o mesmo que se aproximar do “plano da percepção sensível dos objetos e seu arranjo”, conforme aponta Moreira (2007, p. 118). Esse movimento contribui para a identificação das dinâmicas territoriais, bem como para determinar a importância dos objetos para a ação dos atores territoriais. De acordo com esse entendimento, a paisagem é a porta de entrada para se compreender o território e a complexidade espacial. Portanto, essa etapa da pesquisa cumpre uma função antecessora aos próximos capítulos.

Nesse sentido, apresentar a BR-060 por diferentes ângulos e perspectivas orientou a construção do capítulo 2, tarefa que contribuiu para entender o papel estruturante dessa rede técnica no território goiano. Em um primeiro momento, há uma abordagem acerca dessa rodovia no contexto do Centro-Oeste brasileiro, para, em seguida, empreender uma análise das diferentes características dessa via em Goiás. A discussão continua com a identificação da rede de cidades que se forma a partir da BR-060 e o papel dos principais centros urbanos na estruturação dos fluxos. O capítulo se encerra por meio da problematização do conceito de eixo estruturante, elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), tendo como base comparativa a classificação proposta à BR-060.

## **2.1 A BR-060 no Centro-Oeste: paisagens de uma rodovia radial**

A BR-060 é classificada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) como rodovia radial, que são aquelas que “[...] partem da Capital Federal em direção aos extremos do país” (DNIT, 2015, p. 1). Com 1.459 km de extensão, ela conecta Brasília (DF) à Bela Vista (MS), na divisa com o Paraguai. Em um sentido diagonal, atravessa os estados de Goiás e de Mato Grosso do Sul. Assim, pode ser considerada uma rodovia do Cerrado,<sup>3</sup> pois serve apenas aos estados do Centro-Oeste do País.

---

<sup>3</sup> O termo rodovia do Cerrado tenciona apresentar uma singularidade da BR-060. O contexto em que ela é pavimentada e recebe novos investimentos está articulado às estratégias de incorporação do Cerrado à economia mundial, através da territorialização do capital financeiro internacional. Nesse aspecto, ressaltam-se as estratégias de transformação do Cerrado brasileiro em um território atrativo aos atores econômicos e políticos, por meio das descobertas científicas de adaptação dos solos, do conhecimento detalhado das condições hidrológicas, pedológicas e do relevo, e de outras potencialidades naturais, como a importância altimétrica para o desenvolvimento dos novos cultivos, o regime pluviométrico, a biodiversidade, entre

A partir da Figura 2, verificam-se outras características desse eixo de transporte. Sua extensão a coloca entre as principais rodovias do Brasil. O fato de ser uma via radial incrementa seu sentido político estratégico, pois ela conecta Brasília a mais duas capitais estaduais (Goiânia e Campo Grande). Seu traçado, ao interligar grandes, médias e pequenas cidades, também contribui para a formação de uma rede urbana regional, unindo importantes cidades.

Concebida como via radial, a BR-060 é considerada um eixo de transporte e comunicação cuja função geopolítica sugere o controle e o poder territorial por parte de um centro de comando. Sua concepção e projeto, associados a um conjunto de vias, insinua conferir a Brasília o pretense domínio militar e político do território nacional. Apenas esse aspecto permite pensar nas estratégias espaciais que nortearam a construção e a pavimentação da rede viária no Centro-Oeste brasileiro.

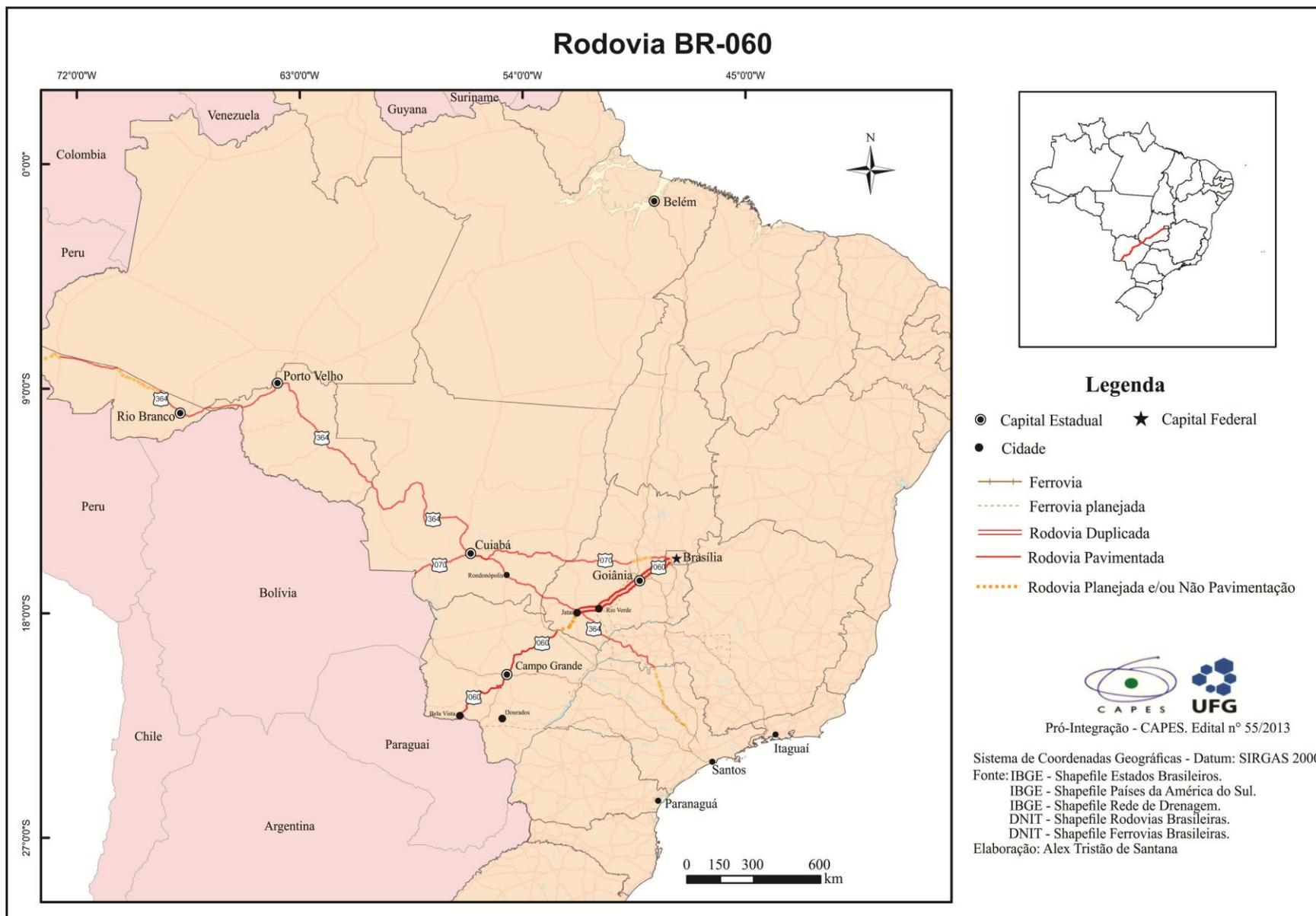
No entanto, uma via de transportes não se materializa em um espaço abstrato e banal. Pelo contrário, ela se sobrepõe a paisagens produzidas por diferentes processos de formação, onde existem relações sociais, políticas, econômicas e culturais. Por isso, verifica-se, ao longo da BR-060, um intenso fenômeno de diferenciação espacial. Ou seja, ao longo de um eixo de circulação, o território também imprime suas marcas, modela paisagens, altera a intensidade dos fluxos e contribui, inclusive, para a reestruturação da via. Apesar de a BR-060 situar-se em um arco de estratégias geopolíticas diversas, o território servido por essa infraestrutura também singulariza o regime de fluxos, as demandas de uso e a presença de objetos técnicos necessários à circulação.

Pela Figura 2 é possível perceber uma diferenciação entre a BR-060 que serve o território goiano e a que serve o território sul-mato-grossense. Uma cisão, ou fragmentação, apresenta-se entre os dois estados, contradizendo o propósito pelo qual a via foi concebida. Observa-se que, em boa parte do território goiano, ela está duplicada. Outro detalhe é que, entre Jataí-GO e Chapadão do Sul-MS, a rodovia encontra-se apenas planejada. Já no território sul-mato-grossense, ela se constitui como uma via simples e pavimentada, de caráter secundário ou alimentador, pois abastece o fluxo de outras vias estruturantes.

---

outros. Chaveiro e Calaça (2012) propõem, nesse sentido, pensar o Cerrado a partir da ideia de bioma-território, a fim de enxergar as novas dinâmicas e seus conflitos. A iniciativa estatal de construção da malha viária em Goiás está estreitamente vinculada às demandas dos atores hegemônicos. No caso da BR-060, pode-se dizer que ela se torna o caminho pavimentador da internacionalização do Cerrado e da expansão da fronteira agrícola, a partir de sua conexão com a BR-364. O assunto será abordado de forma mais específica no capítulo 3.

**Figura 2 – Rodovia BR-060 no território brasileiro (2014)**



A Figura 2 é complementada pela Figura 3, que mostra quatro paisagens da BR-060, que testemunham essa diferenciação pelas condições de circulação, sinalização e manutenção. As duas primeiras são da BR-060, no território goiano, onde a rodovia se encontra duplicada. Verificam-se melhores condições de fluidez, bem como fluxos mais intensos de veículos. As duas últimas paisagens são da BR-060, no Mato Grosso do Sul, onde a rodovia apresenta fluxos menos intensos. No trecho que serve ao município de Camapuã, por exemplo, não há nem acostamento.

Os elementos apresentados indicam que o trecho da rodovia BR-060, no território goiano, possui mais relevância pela infraestrutura e mais concentração de fluxos, motivo pelo qual foi escolhido como recorte espacial da pesquisa. Mais do que isso, os aspectos ressaltados contribuem para a indicação de mediações capazes de questionar uma ideia bastante difundida nos estudos acerca do papel das redes técnicas no desenvolvimento territorial ou regional: aquela que atribui um papel indutor às infraestruturas de transportes, colocando-as em condições de provedoras do desenvolvimento. Esse assunto será retomado ao longo da tese.

**Figura 3** – Paisagens da BR-060 em Goiás e no Mato Grosso do Sul



1) Trecho entre Goiânia (GO) e Anápolis (GO). 2) Trecho entre Acreúna (GO) e Indiara (GO). 3) Trecho no município de Camapuã (MS). 4) Trecho entre Campo Grande (MS) e Sidrolândia (MS).

Fotos: Alex Tristão de Santana (jan. 2015).

Um exame mais atento do sentido político e territorial da BR-060 no Centro-Oeste brasileiro mostra sua importância na composição de um “corredor de circulação” formado a partir da articulação com a BR-364, que permite a interligação entre as cidades de Brasília, Goiânia e Cuiabá. Ou, ainda, o “corredor Brasília-Acre”, termo bastante conhecido entre goianos que utilizam (ou utilizavam) a rodovia para levar produtos da metrópole goianiense aos estados da região Norte do País, como Acre e Rondônia (Figura 2).

O trabalho de campo, realizado em janeiro de 2015, permitiu conferir que boa parte dos fluxos canalizados pela BR-060 em Goiás não são provenientes de cidades ou regiões localizadas em Mato Grosso do Sul. Pela conexão com a BR-364, em Jataí, é que essa rodovia revela sua importância em relação ao avanço da fronteira agrícola e à expansão das relações capitalistas de produção nas áreas de Cerrado.

Outrossim, é a partir dessa articulação que a BR-060 amplia sua importância no território do Cerrado. A concentração de fluxos de longa distância expressa sua relevância para grandes empreendimentos agroindustriais, que criam dinâmicas territoriais específicas a partir de sua territorialização.

## **2.2 A BR-060 em Goiás: a paisagem do desenvolvimento e progresso**

Os traços distintivos [...] da estrada, sua disposição e sua multiplicidade, indicam a intensidade e a importância das relações entre os homens. (BRUNHES, 1962, p. 96).

A rodovia BR-060 é considerada – por caminhoneiros, intelectuais, representantes do poder público e representantes de instituições de classe – uma importante via de circulação. Simbolicamente, ela representa o crescimento econômico, o desenvolvimento e o progresso de Goiás. É como se as transformações presenciadas nas últimas décadas tivessem relação direta com esse eixo de circulação e com as respectivas regiões servidas por ela, notadamente o Sudoeste Goiano e o eixo Goiânia-Brasília. Esse fato motiva a pensar em uma possível “paisagem do desenvolvimento e do progresso”, algo que destoa do restante das paisagens de muitas regiões goianas.

Para Brunhes (1962), há uma ideia de que os caminhos e as estradas testemunham a forma e o conteúdo das relações sociais no espaço. Na medida em que as sociedades se complexificam, os caminhos e as estradas também sofrem reestruturações, assumindo novas ramificações, conexões entre distintas modalidades de transportes (terrestre, marítimo e aéreo)

e integração entre regiões relativamente distantes. Os caminhos e as estradas, assim, falam das sociedades que os utilizam, de seu nível de organização espacial, de seus avanços científicos e tecnológicos, sobretudo nos campos da produção, da circulação e do conhecimento.

Por esse ângulo de análise, não é possível compreender a BR-060 sem considerar a atual dinâmica do território goiano. No imaginário de diferentes sujeitos, há uma representação dominante acerca da citada infraestrutura: ela possui uma **força estruturante** para as atividades econômicas e políticas em Goiás. Não é apenas o elevado fluxo de veículos que se apresenta; na verdade, esse fluxo é um desdobramento do dinamismo do agronegócio, da industrialização, da distribuição de mercadorias e da mobilidade do trabalho.

Um caminho, uma estrada, uma rodovia não se constituem por obra do acaso, tampouco é fortuito e isento o seu traçado no território. Os lugares são conectados e isso ocorre considerando sua relevância no intercâmbio mercantil e nas relações sociais, políticas e culturais. Em uma sociedade capitalista, esse aspecto assume importância na proporção de sua capacidade em intensificar a circulação e a comercialização de mercadorias.

Ao observar a Figura 4, é possível estabelecer mediações com as representações da BR-060, de modo a avançar na interpretação do objeto de pesquisa. A paisagem é do trecho entre as cidades de Goiânia e Anápolis, onde a BR-060 se sobrepõe à BR-153. Observa-se uma autopista asfaltada, duplicada, com acostamento e em boas condições de manutenção, sinalização e drenagem. Trata-se de uma infraestrutura atípica para grande parte das estradas e rodovias do interior de Goiás.

**Figura 4** – Rodovia BR-060/153 entre Goiânia e Anápolis



Foto: Alex Tristão de Santana (ago. 2015).

A paisagem analisada contrasta, por exemplo, com trechos da BR-153 no norte goiano, considerada a “rodovia da morte” por ser palco de inúmeros acidentes de trânsito. Ao conectar as regiões Norte e Sul do País, essa via coloca Goiás na condição de entreposto no território brasileiro, por isso, concentra fluxos de longa distância e é considerada a via mais importante para o estado. Entretanto, essa relevância no contexto interestadual ainda não motivou sua reestruturação e adequação.

Na Figura 5, por exemplo, tem-se a rodovia BR-153 no trecho entre Porangatu e a divisa com o estado de Tocantins. O trânsito está bloqueado devido a uma colisão frontal entre dois caminhões carregados de cimento. Com pista simples, sinalização precária e capacidade de tráfego sobrecarregada, essa rodovia expõe seus usuários ao perigo constante dos acidentes de trânsito, vitimando pessoas e comprometendo as condições de circulação, bem como as atividades produtivas.

**Figura 5** – Trecho da rodovia BR-153 entre Porangatu e a divisa de Goiás com Tocantins – trânsito interditado após acidente entre dois caminhões carregados de cimento



Fonte: página da internet.<sup>4</sup>

Uma situação semelhante também é presenciada na BR-070. Considerada um dos mais importantes caminhos do período colonial por viabilizar o acesso às minas de ouro de Vila

<sup>4</sup> O POPULAR. **BR-153 é liberada após acidente**. Publicado em 28 de junho de 2015. Disponível em: <<http://www.opopular.com.br/editorias/cidades/br-153-é-liberada-após-acidente-1.886287>>. Acesso em: 10 ago. 2015.

Boa e Cuyabá (TEIXEIRA NETO, 2001), ela passa a constituir-se uma via de perfil secundário e de utilização predominantemente intrarregional em Goiás. De Brasília a Aragarças, ela coincide com a rodovia estadual GO-070, entre Itaberaí e Itapirapuã, encontrando-se também inacabada entre Cocalzinho de Goiás e Itaguari. De relevante no período colonial transformou-se em via subutilizada atualmente.<sup>5</sup>

Na Figura 6, observa-se a BR-070 no município de Cocalzinho de Goiás, distante 110 quilômetros de Brasília. O trecho inacabado distancia ainda mais a capital federal e Cuiabá, uma vez que a rota preferencial entre os caminhoneiros é a que passa pela BR-060 e pela BR-364. Até mesmo para pequenos deslocamentos, como para Pirenópolis, a rota se torna ineficiente, pois os turistas preferem o caminho que se forma a partir da BR-060 e da GO-338.

**Figura 6** – Trecho inacabado da BR-070 entre os municípios de Cocalzinho de Goiás e Itaguari



Foto: Alex Tristão de Santana (jan. 2015).

Pode-se dizer que quem trafega pela BR-060 possui outra percepção do transporte rodoviário em Goiás, sobretudo por conta da fluidez decorrente da duplicação da via. Esse fato é mais relevante na medida em que se verificam, neste estado, poucas estradas com boas condições de circulação (pista duplicada, sinalizada e com bom revestimento asfáltico). A realidade atual mostra, pelo contrário, que muitos cidadãos goianos sofrem com rodovias

<sup>5</sup> Para mais detalhes da rodovia BR-070, sugere-se a leitura de Martins (2016).

inadequadas, com capacidade de tráfego insuficiente e precárias condições de manutenção e conservação. Essa situação se torna ainda mais crítica quando consideradas as estradas vicinais, que interligam cidades às suas respectivas zonas rurais.

Em um cenário em que predomina a **circulação diferencial** em Goiás, a BR-060 destaca-se, atualmente, entre as melhores vias de transporte, fato que contribui para impetrar, na percepção dos sujeitos e usuários, signos que remetem a uma imagem de progresso e modernidade. Ou seja, o ato de trafegar pela via suscita o exercício comparativo que acaba por associá-la a uma infraestrutura moderna: construída com materiais de alto valor agregado; concebida a partir de técnicas avançadas que viabilizam a durabilidade e a resistência ao tráfego de veículos pesados; e equipada com sensores e radares cuja função é aumentar a segurança e impor ritmo aos veículos.

Outros elementos também contribuem para associar a BR-060 a uma imagem de progresso e modernidade, por exemplo: o aperfeiçoamento do traçado, que, com as obras de arte (pontes, viadutos, acessos laterais, passarelas, elevados etc.) e os contornos nos perímetros urbanos, testemunham a relevância da engenharia rodoviária e do conhecimento técnico e científico aplicado à racionalização e organização do espaço; e a “estética retilínea” das autopistas atuais, que suaviza as curvas, reduz o impacto dos declives, evita o estrangulamento ou a interrupção dos fluxos, melhorando o desempenho dos veículos e reduzindo o tempo das viagens.

Observada atentamente, a BR-060 pode ser considerada um produto da sociedade contemporânea, marcada pelo poder do capital financeiro, pela comunicação instantânea, pela multiescalaridade das relações sociais, pela força das redes das corporações multinacionais e pela necessidade aquilatada de melhores condições de circulação. Um símbolo de uma sociedade dominada pela acumulação de capitais, pautada na racionalização das relações sociais de produção e na intensificação das interações espaciais.

A quantidade de caminhões e carros apresentada na Figura 4 indica que a BR-060 compõe uma paisagem atravessada pela globalização. Reporta-nos ao poder da indústria automobilística, que se organiza em escala mundial; à importância do conhecimento técnico-científico aplicado à produção em larga escala; à capacidade de transformação da indústria petroquímica; ao caráter geopolítico dos combustíveis fósseis e das novas fontes de energia; e à expressividade da logística na gestão e no planejamento da circulação corporativa.

### 2.3 A BR-060 e sua logística espacial: paisagens da competitividade

Os elementos acima contribuem para a enunciação do objeto de pesquisa e permitem avançar na sua problematização. Como a BR-060 se diferencia de outras rodovias no território goiano? Suas características logísticas contribuem para o desenvolvimento de atividades produtivas nos municípios e regiões servidos por essa infraestrutura?

Com cerca de 720 km de extensão,<sup>6</sup> essa via atravessa o território goiano no sentido Centro-Leste ao extremo sudoeste, com 528 km de estrada duplicada, com sistema eletrônico de controle de velocidade, acostamento, retornos construídos de forma planejada e saídas laterais adaptadas com faixas de aceleração e redução de velocidade. Ainda, seria possível argumentar acerca dos viadutos e das pontes construídas, passarelas para pedestres, placas de sinalização e serviços de assistência prestados pela Polícia Federal.

Nota-se o significado desses dados ao tomar como comparação a rodovia BR-153, que possui um trecho de aproximadamente 710 km de extensão no território goiano, cortando-o de Norte a Sul. Em termos de condições de trafegabilidade, apenas 261 km dessa rodovia encontram-se duplicados (de Itumbiara a Anápolis), entre os quais, 53 km estão sobrepostos com a BR-060. Em termos de infraestrutura, poder-se-ia considerar que tal rodovia não oferece as melhores condições de fluidez, apesar de desfrutar do *status* de via mais importante para Goiás.

Para efeitos de comparação, considera-se, ademais, a BR-070 nesta análise, sobretudo no que se refere ao aspecto da extensão. Ela possui 522 km entre Brasília e Aragarças, atravessando o território goiano de Leste a Oeste. Entretanto, além dos aspectos considerados anteriormente, sobretudo no que se refere ao trecho não pavimentado dessa rodovia, as regiões servidas por ela possuem perfil predominantemente agropecuário, com médias e pequenas cidades com pouco dinamismo. Algumas exceções existem, como Itaberaí que, por se localizar no entroncamento com a GO-070 e possuir um campo transformado pelas práticas agrícolas modernas, abriga, atualmente, atividades ligadas ao complexo grãos-carne.

Outros atributos logísticos incrementam as condições de fluidez da BR-060, conforme se identifica na Figura 7. Alguns aspectos são listados a seguir, de modo a proporcionar uma análise didática de como a BR-060 se insere em uma rede de circulação complexa:

---

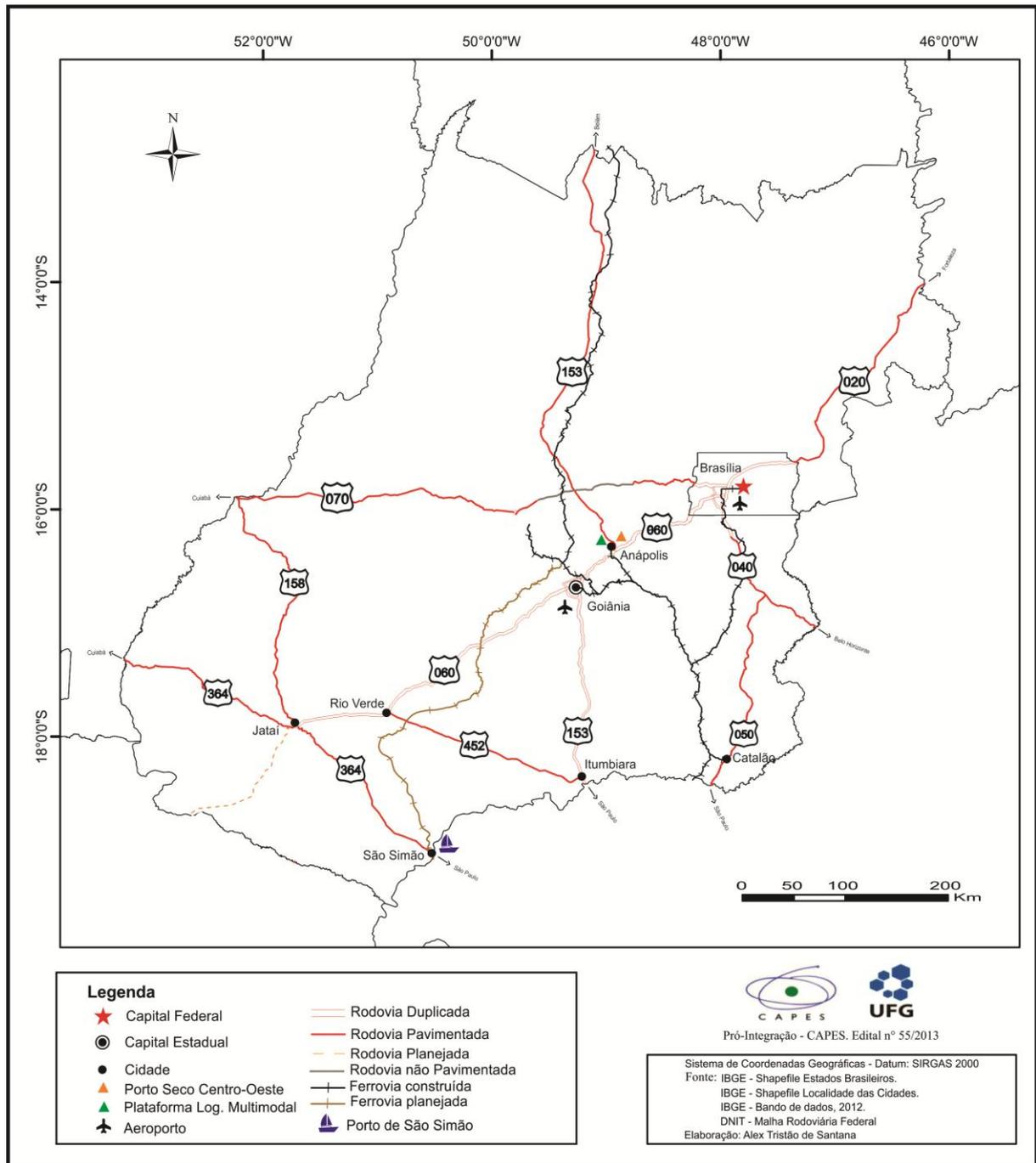
<sup>6</sup> Esse cálculo foi realizado a partir do aplicativo Google Maps para o percurso entre Brasília e a divisa de Goiás com Mato Grosso do Sul, no município de Chapadão do Céu. Como de Jataí até essa localidade a rodovia BR-060 não está construída, mas apenas planejada, utilizaram-se os trechos das GO 184, 206 e 050 para complementar o percurso.

- A partir de Brasília, há a possibilidade de integração com as demais rodovias radiais que compõem a malha federal (BR 020, 040, 050 e 070), possibilitando o contato com as regiões Sudeste e Nordeste do País;
- Nas cidades de Goiânia e Anápolis, tem-se o acesso à rodovia BR-153, importante eixo modal de conexão interestadual no sentido norte-sul;
- Em Rio Verde, a BR-060 também se articula com a BR-452, o que favorece o contato com o Triângulo Mineiro e com a região Sudeste, sobretudo São Paulo;
- Tendo Jataí como entroncamento, a BR-060 encontra-se com as rodovias BR-364 e BR-158, alargando os horizontes rumo ao estado de Mato Grosso e a região Norte;
- A possibilidade de integração intermodal com a Ferrovia Norte-Sul (em Anápolis), Ferrovia Centro-Atlântica (em Anápolis e Brasília), Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek (em Brasília), Aeroporto Santa Genoveva (em Goiânia) e Porto de São Simão (a partir da interligação com a BR-364) aumenta ainda mais a capacidade de articulação das atividades econômicas instaladas nos municípios servidos pela BR-060 aos mercados nacional e internacional.

O Porto Seco Centro-Oeste e a Plataforma Logística Multimodal instalados em Anápolis ainda são atributos logísticos importantes para os atores que utilizam a BR-060. Por ele é possível realizar o desembaraço de mercadorias destinadas à exportação e importação. Após sua finalização, a Plataforma Logística Multimodal também potencializará a ação dos operadores logísticos, cujos impactos serão percebidos diretamente na organização dos processos produtivos e nas operações de distribuição, gestão e tratamento de cargas e mercadorias.

Pelo uso atual do território servido pela BR-060, parte-se do pressuposto de que essa rodovia, com suas condições atuais de circulação, contribui para a formação de uma configuração territorial apta ao desenvolvimento de importantes atividades produtivas em Goiás. Empresas como a Brasil Foods (BRF), localizada às margens da BR-060 em Rio Verde, adotam estratégias corporativas para atingir o mercado nacional e internacional. Dispor de uma rodovia duplicada em frente a sua planta industrial, que se articula a importantes eixos de circulação no território nacional, interfere em sua capacidade de concorrência no mercado e de acumulação do valor excedente.

**Figura 7** – Infraestrutura logística acessada a partir da BR-060 em Goiás (2014)



Esse pressuposto fundamenta-se no princípio teórico de que a reprodução do capital envolve o tempo da produção mais o tempo da circulação (HARVEY, 2013). Nesse caso, a infraestrutura de transportes contribui diretamente para a redução dos custos com capitais fixos, seja aqueles destinados à formação de grandes estoques ou os empregados nos deslocamentos e frentes. Por isso, ela é componente decisivo na competitividade das empresas.

## 2.4 A BR-060 e suas cidades: paisagens da formação de uma rede técnica

Os aspectos da BR-060 informados até o momento dizem da relevância dessa rodovia para a atual formação socioespacial do território goiano. Ou seja, aponta a perspectiva de que ela se constitui como relevante via de transportes e comunicação. Suas condições de fluidez e integração favorecem a articulação entre vários municípios, que possuem pequenos, médios e grandes centros urbanos.

No recorte espacial analisado, a BR-060 sobrepõe-se ao território de 21 municípios, além do Distrito Federal. Esses municípios localizam-se em cinco microrregiões (Entorno de Brasília, Anápolis, Goiânia, Vale do Rio dos Bois e Sudoeste de Goiás) e em três mesorregiões (Leste Goiano, Centro Goiano e Sul Goiano). Conforme a Tabela 3, outra característica relevante é a população, cuja variação é bastante expressiva. Para se ter uma ideia dessa disparidade, em Goiânia o quantitativo populacional é de 1.412.364 habitantes e, em Jandaia, é de apenas 3.813 habitantes, fato que sugere a formação de rede urbana concentrada e desigual ao longo dessa via.

**Tabela 3** – Cidades e municípios cortados pela BR-060 (Goiás e Distrito Federal)

<b>Cidades</b>	<b>População (2014)</b>	<b>Microrregião</b>	<b>Mesorregião</b>
<b>Brasília</b>	<b>2.852.372</b>	-	-
Santo Antônio do Descoberto	69.000	Entorno de Brasília	Leste Goiano
Alexânia	25.805	Entorno de Brasília	Leste Goiano
Abadiânia	17.701	Entorno de Brasília	Leste Goiano
<b>Anápolis</b>	<b>361.991</b>	<b>Anápolis</b>	<b>Centro Goiano</b>
Goianápolis	11.013	Goiânia	Centro Goiano
Terezópolis de Goiás	7.262	Goiânia	Centro Goiano
<b>Goiânia</b>	<b>1.412.364</b>	<b>Goiânia</b>	<b>Centro Goiano</b>
<b>Aparecida de Goiânia</b>	<b>511.323</b>	<b>Goiânia</b>	<b>Centro Goiano</b>
Abadia de Goiás	7.733	Goiânia	Centro Goiano
Guapó	14.419	Goiânia	Centro Goiano
Varjão	3.813	Vale do Rio dos Bois	Sul Goiano
Cezarina	8.119	Vale do Rio dos Bois	Sul Goiano
Indiara	14.729	Vale do Rio dos Bois	Sul Goiano
Jandaia	6.281	Vale do Rio dos Bois	Sul Goiano
Acreúna	21.549	Vale do Rio dos Bois	Sul Goiano
Santo Antônio da Barra	4.679	Sudoeste de Goiás	Sul Goiano
<b>Rio Verde</b>	<b>202.221</b>	<b>Sudoeste de Goiás</b>	<b>Sul Goiano</b>
<b>Jataí</b>	<b>94.890</b>	<b>Sudoeste de Goiás</b>	<b>Sul Goiano</b>
Serranópolis	8.055	Sudoeste de Goiás	Sul Goiano
Chapadão do Céu	8.318	Sudoeste de Goiás	Sul Goiano
Aporé	4.043	Sudoeste de Goiás	Sul Goiano

Fonte: IBGE (2016).

Org.: A. T. de Santana (2015).

Servir mais de uma mesorregião e microrregião também chama a atenção para aspectos espaciais importantes dos territórios servidos pela BR-060, pois eles sofrem intervenções por parte do estado. Segundo Corrêa (2000a), as regiões administrativas são organizadas justamente para orientar o ordenamento territorial: a aplicação de recursos públicos, a implantação da infraestrutura urbana, o zoneamento socioeconômico, entre outros. Assim, analisar o recorte espacial da pesquisa requer levar em conta que os municípios cortados pela BR-060 não recebem igual atenção do poder administrativo.

Ainda no aspecto macrorregional, é relevante citar que as mesorregiões Leste Goiano, Centro Goiano e Sul Goiano sofreram distintos processos de formação territorial. O Sul Goiano, pela proximidade com o Sudeste do Brasil, teve modificações mais duradouras na sua organização espacial. Cidades como Catalão, Santa Cruz de Goiás, entre outras, nasceram como pontos de apoio para as caravanas bandeirantes. Com a crise da mineração, essa região abrigou as atividades produtivas assentadas na agropecuária. Rio Verde, Jataí, Morrinhos, Itumbiara, entre outras, surgiram para dar suporte a essas atividades. Hoje, o Sul Goiano refuncionaliza-se em decorrência da modernização das práticas agrícolas, constituindo-se como a região agroindustrial mais expressiva de Goiás.

O Centro Goiano, antiga região do Mato Grosso Goiano, iniciou um processo de transformação mais intenso na primeira metade do século XX. Liderada pelo presidente Getúlio Vargas, a política nacional de “Marcha para o Oeste” teve como objetivo a incorporação de novas regiões ao processo de desenvolvimento industrial do País. A construção de Goiânia (1936) e da Colônia Agrícola Nacional (CANG – 1944) foram projetos cujo objetivo visava estabelecer uma frente pioneira para promover a ocupação e o povoamento do território, criando novos espaços de produção e consumo. Com a construção de Brasília na década de 1950, a ocupação se intensifica, fortalecendo a urbanização.

O Leste Goiano, até o início do século XX, não passou por grandes transformações, apesar de abrigar caminhos coloniais e cidades que participaram da economia do ouro, como Pirenópolis e Corumbá de Goiás. Foi com a construção de Brasília (1955-1960) e com a modernização das práticas agrícolas (1970) que essa região conheceu novas dinâmicas, incrementando o fenômeno de urbanização. Cidades como Valparaíso de Goiás e Águas Lindas de Goiás, que ganharam autonomia administrativa na década de 1990, foram intensamente povoadas. Apesar de serem municípios relativamente novos já possuem população de 150.005 e 182.526 habitantes, respectivamente (IBGE, 2016).

As cidades servidas pela BR-060, dessa forma, estão localizadas nas regiões que mais se transformaram em Goiás, portanto, são produtos desse dinamismo e expressam suas

contradições. Para efeitos comparativos, as três mesorregiões citadas concentram 91,4% da população estadual e 93,3% de toda a riqueza produzida em solo goiano, conforme Tabela 4. Nesse contexto, os centros urbanos servidos pela BR-060 são coparticipantes do processo de estruturação econômica, demográfica, política e cultural dessas regiões.

**Tabela 4** – População e PIB das Mesorregiões de Goiás

Mesorregiões	População		PIB	
	2010	(%)	2012	(%)
Noroeste Goiano	220.541	3,7	3.331.603	2,7
Norte Goiano	294.110	4,9	5.062.564	4,1
<b>Centro Goiano</b>	<b>3.056.794</b>	<b>50,9</b>	<b>64.636.963</b>	<b>52,2</b>
<b>Leste Goiano</b>	<b>1.159.722</b>	<b>19,3</b>	<b>12.009.104</b>	<b>9,7</b>
<b>Sul Goiano</b>	<b>1.272.621</b>	<b>21,2</b>	<b>38.886.066</b>	<b>31,4</b>
Goiás	6.003.788	100,0	123.926.300	100,0

Fonte: IBGE (2012).

Org.: A. T. de Santana (2015).

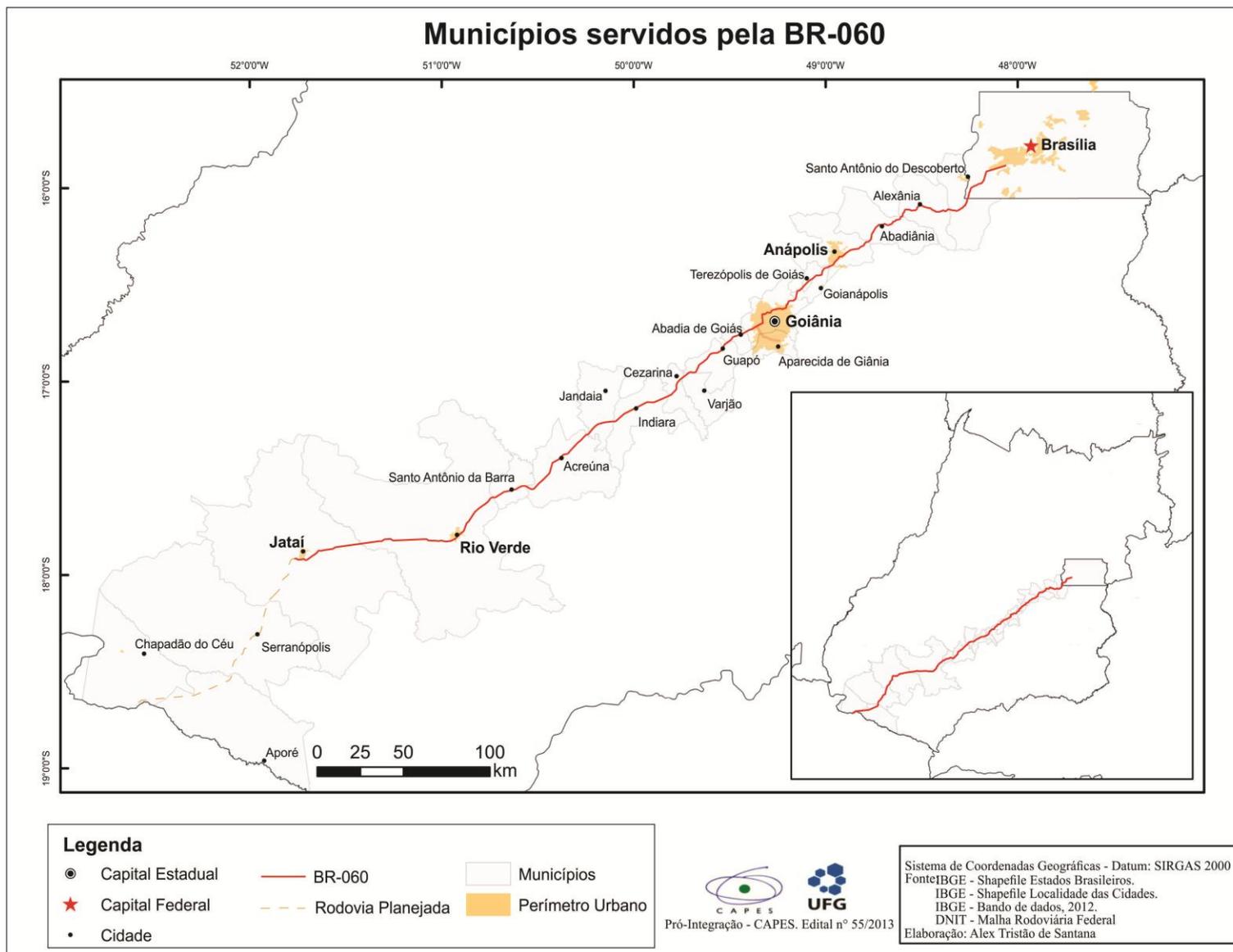
Há uma relação intrínseca entre os municípios do recorte espacial da pesquisa, as transformações vivenciadas pelas mesorregiões citadas e a melhoria da infraestrutura da BR-060. O traçado atual da via define-se com a consolidação dos diversos núcleos urbanos servidos por ela. Outros caminhos, por exemplo, existiam entre a antiga capital e as cidades do Sudoeste Goiano (Rio Verde e Jataí) no século XIX. Partindo de Goyaz, a estrada passava por lugares como a antiga freguesia São Sebastião do Alemão, atual Palmeiras de Goiás, com o objetivo de chegar a Coxim, hoje pertencente ao território sul-mato-grossense (TEIXEIRA NETO, 2012). Entende-se, dessa forma, que a BR-060 é um produto histórico, fruto de sucessivas formações territoriais e do crescimento e consolidação das principais aglomerações urbanas interligadas por ela.

Na Figura 8, observam-se os municípios cortados pela BR-060 em Goiás. Um primeiro aspecto que merece atenção é a dimensão territorial, que apresenta dois padrões espaciais distintos: municípios com áreas pequenas e médias e municípios com grandes extensões. De Santo Antônio do Descoberto, na divisa com o Distrito Federal, até Santo Antônio da Barra, na divisa com Rio Verde, predominam pequenos e médios municípios. O menor deles é Terezópolis de Goiás, com 106,9 km<sup>2</sup>. Acreúna é o maior município nesse trecho, com área de 1.566 km<sup>2</sup>. Já no percurso entre Rio Verde e Chapadão do Céu encontram-se os mais extensos municípios. Rio Verde é o mais vasto, com área de 8.379,7 km<sup>2</sup>. Chapadão do Céu, apesar de ser o menor município desse recorte, apresenta área de 2.185,1 km<sup>2</sup>.

Enquanto o primeiro padrão espacial concentra uma área de 10.209,1 km<sup>2</sup>, o segundo possui 26.165,9 km<sup>2</sup>, ou seja, 71,93% da área total dos municípios cortados pela BR-060 no território goiano. A título de curiosidade, a área do Distrito Federal é de 5.787,8 km<sup>2</sup>, número inferior à área do município de Rio Verde.

A análise da área dos municípios é válida, no entanto, não explica a realidade, se estudada isoladamente. Leva-se em conta que a importância demográfica, econômica e política de cada unidade administrativa envolve a complexificação das relações sociais, portanto, a dinâmica territorial. Por ora, é possível apenas indicar que os municípios menores surgiram de um processo mais intenso de fragmentação. Os municípios maiores, pelo contrário, apresentam resistência a tal fragmentação, conseqüentemente, é onde se obtêm os maiores resultados da produção agropecuária. Esse aspecto indica que, na relação com a rodovia, o território se comportou de forma não homogênea.

**Figura 8** – Municípios cortados pela BR-060 em Goiás (2015)



A argumentação em torno do recorte espacial da pesquisa permite o diálogo com a genealogia das cidades e dos municípios. Como se observa no Quadro 1, eles apresentam idades muito diferentes e surgiram em compasso com o processo de formação que moldou o perfil econômico, político, social e cultural das mesorregiões. Segundo a classificação proposta por Teixeira Neto (2012), três períodos podem ser indicados para entender a formação das cidades analisadas: o período agropastoril, que surge com o declínio da exploração do ouro e a estruturação da economia agropecuária (1833-1931); o período da expansão das fronteiras agrícola e demográfica, com a intervenção estatal no ordenamento territorial (1931-1960); e o período da revolução verde e da globalização da economia, em que as relações sociais de produção no campo se transformaram, impulsionando a urbanização e a agroindustrialização (a partir de 1960).

**Quadro 1** – Genealogia dos municípios servidos pela BR-060 (Goiás e Distrito Federal)

Cidade	Origem do povoado/distrito	Elevado à categoria de município	Desmembramento
Brasília <sup>2</sup>	1956	14/04/1960	Planaltina, Formosa e Luziânia
Santo Antônio do Descoberto <sup>3</sup>	1964	14/05/1982	Luziânia
Alexânia <sup>2</sup>	1957	14/11/1958	Corumbá de Goiás
Abadiânia <sup>2</sup>	1874	20/10/1953	Corumbá de Goiás
Anápolis <sup>1</sup>	1873	31/07/1907	Meia Ponte/Pirenópolis
Goianápolis <sup>2</sup>	1928	14/11/1958	Anápolis
Terezópolis de Goiás <sup>3</sup>	1944	29/04/1992	Goianápolis
Goiânia <sup>2</sup>	1933	02/08/1935	Anápolis, Bela Vista e Trindade
Aparecida de Goiânia <sup>3</sup>	1922	14/11/1963	Goiânia
Abadia de Goiás <sup>3</sup>	1956	27/12/1995	Trindade, Goiânia, Aragoiânia e Guapó
Guapó <sup>2</sup>	1936	08/10/1948	Goiânia
Varjão <sup>2</sup>	1953	14/11/1958	Guapó
Cezarina <sup>3</sup>	1960	01/01/1988	Palmeiras de Goiás/Indiara
Indiara <sup>3</sup>	1982	14/05/1982	Edéia, Jandaia e Palmeira de Goiás
Jandaia <sup>2</sup>	1927	05/10/1953	Palmeiras de Goiás
Acreúna <sup>3</sup>	1964	01/02/1977	Paraúna
Santo Antônio da Barra <sup>3</sup>	1962	29/04/1992	Rio Verde
Rio Verde <sup>1</sup>	1848	06/11/1854	Goiás
Jataí <sup>1</sup>	1864	31/05/1895	Rio Verde
Serranópolis <sup>2</sup>	1918	14/11/1958	Jataí
Aporé <sup>2</sup>	1949	14/11/1958	Jataí
Chapadão do Céu <sup>3</sup>	1982	16/01/1991	Aporé

Fonte: IBGE Cidades (2016).

Org.: A. T. de Santana (2015).

<sup>1</sup> Período agropastoril (1833-1931).

<sup>2</sup> Período da expansão das fronteiras agrícola e demográfica (1931-1960).

<sup>3</sup> Período da revolução verde e da globalização da economia (a partir de 1960).

Anápolis, Rio Verde e Jataí são cidades que surgiram no período agropastoril. Brasília, Alexânia, Abadiânia, Goianápolis, Goiânia, Guapó, Varjão, Jandaia, Serranópolis e Aporé originaram-se no período da expansão das fronteiras agrícola e demográfica. Santo Antônio do Descoberto, Terezópolis de Goiás, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Cezarina, Indiara, Acreúna, Santo Antônio da Barra e Chapadão do Céu nasceram no período em que o território goiano absorve os impactos da Revolução Verde e da globalização da economia. Algumas cidades, como Indiara, Acreúna e Santo Antônio da Barra, são consideradas, por Teixeira Neto (2012), filhas da BR-060, pois surgiram como povoados depois da construção da via e cresceram na medida em que ela se dinamizou enquanto principal eixo de ligação entre Goiânia, a capital estadual, e o Sudoeste Goiano, transformado pela modernização da agricultura.

Analisar a genealogia dos municípios é interessante por alguns motivos: perceber que as antigas cidades polos se mantêm, como Anápolis, Rio Verde e Jataí, que ocupam a 3<sup>a</sup>, a 4<sup>a</sup> e a 14<sup>a</sup> posição entre as mais populosas de Goiás, todavia, refuncionalizadas para atender as transformações dos períodos subsequentes; observar que cidades relativamente jovens, como Brasília e Goiânia, sofreram forte processo de diferenciação, concentrando, atualmente, os maiores contingentes demográficos e exercendo relevante função regional; identificar que, no contexto de vinte e duas cidades analisadas, quinze surgiram durante e depois da década de 1950, momento em que se inicia a implantação das rodovias federais no território goiano; verificar que, dessas quinze cidades, apenas algumas se tornaram grandes núcleos urbanos e nove delas ainda permanecem com populações menores que dez mil habitantes.

A genealogia dos municípios do recorte espacial da pesquisa e sua relação com os indicadores demográficos sugere uma síntese acerca dos estudos das redes técnicas: a ideia do papel indutor das redes de transporte no desenvolvimento regional, ainda muito difundida, é bastante questionável, tendo em vista que há um processo verdadeiramente complexo no fenômeno de integração territorial: algumas cidades participam efetivamente dos fluxos, atraem investimentos e se dinamizam, enquanto outras apenas participam de forma secundária, sofrendo os efeitos da estagnação, inserindo-se precariamente na rede de relações.

O problema apontado justifica a opção teórico-metodológica de empreender a análise da BR-060 pelo viés da dinâmica territorial. Ao tomar-se como base analítica a rede de cidades presente ao longo da BR-060 em Goiás, chega-se a uma síntese: a capacidade de circulação e concentração de fluxos dessa rodovia justifica-se pela presença de alguns centros urbanos importantes, entre eles Brasília, Anápolis, Goiânia, Rio Verde e Jataí. Entender a

dinâmica dessas cidades e suas relações com a BR-060 contribuirá para avançar na problematização do objeto de estudo.

## **2.5 A BR-060 e os “nós” da rede: paisagens da circulação**

Como argumentado anteriormente, há uma relação entre a estruturação da BR-060 – sua infraestrutura disponível, sua capacidade de concentração de fluxos, suas condições de circulação (sinalização, manutenção e melhorias) – com o dinamismo apresentado por alguns centros urbanos localizados ao longo de sua extensão, notadamente Brasília, Anápolis, Goiânia – e algumas cidades da região metropolitana, como Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, entre outras –, Rio Verde e Jataí. Essas cidades possuem uma vida de relações econômicas, políticas, sociais e culturais bastante ampla, cumprindo importantes funções regionais. A BR-060 “dá liga” a essas relações, da mesma forma que elas contribuem para a estruturação da rodovia.

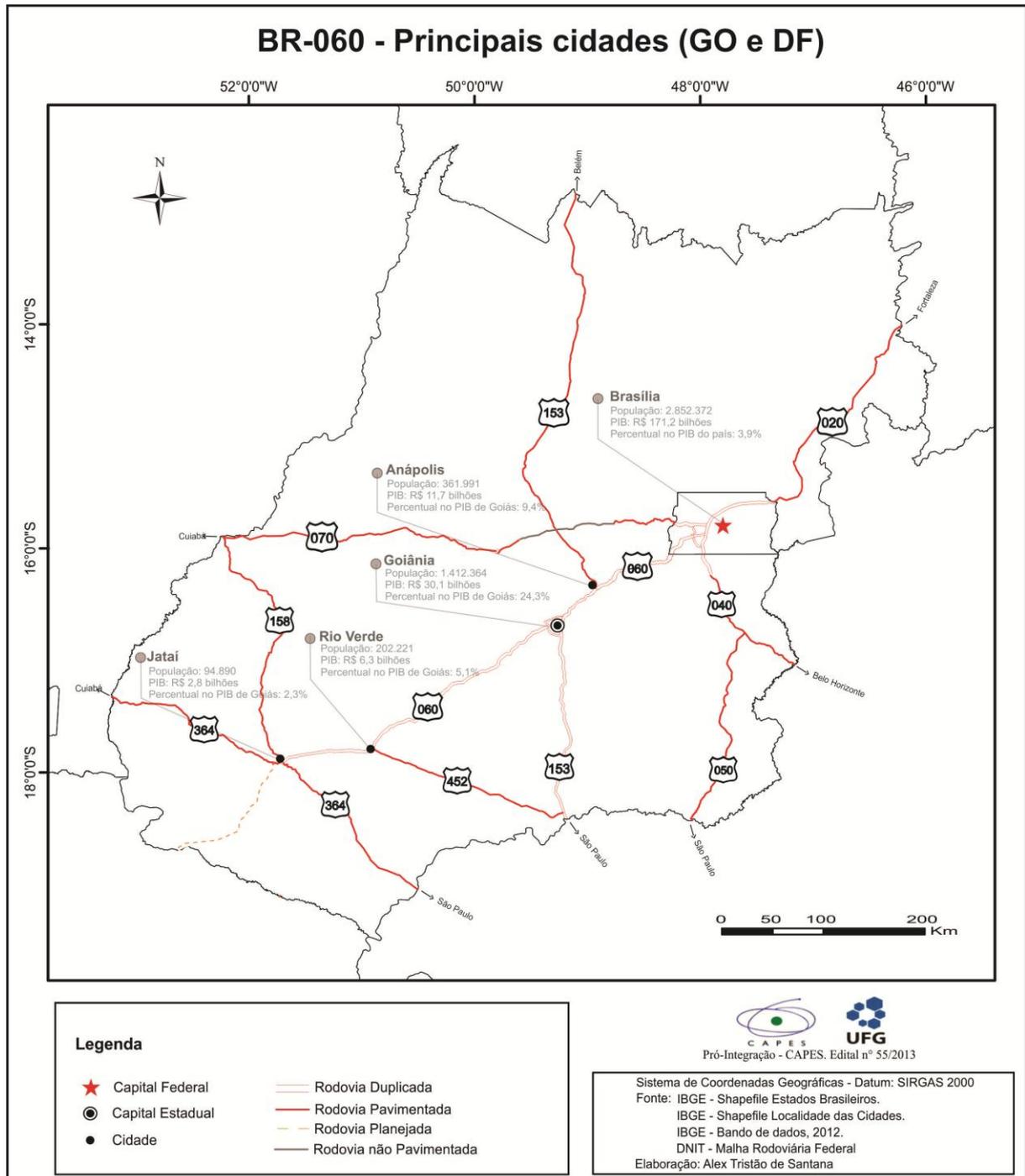
As demais cidades do recorte espacial da pesquisa também participam da dinâmica territorial predominante, entretanto, a importância política e econômica dos centros urbanos citados os coloca em uma condição de **nós** na rede de cidades formada ao longo da rodovia em estudo. Isso quer dizer que passam a exercer centralidades na geração dos fluxos, constituindo-se como polos de atração e difusão de movimentos.

A Figura 9 permite verificar a localização de cada uma dessas cidades na BR-060. Observa-se que suas posições geográficas permitem a conexão com outras rodovias federais, aspecto não desfrutado por todos os núcleos urbanos do recorte espacial da pesquisa. As informações referentes à população e ao produto interno bruto (PIB) também indicam uma diferenciação em relação a muitas cidades do Centro-Oeste brasileiro. Se somado, o contingente demográfico representa 32,3% dos habitantes que ocupam essa região. Da mesma forma, ao somar os valores do PIB, verifica-se que o resultado corresponde a 51,5% da riqueza gerada pelos estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Distrito Federal.

São as funções urbanas e as atividades produtivas que se organizam nessas cidades que as diferenciam das demais, anteriormente analisadas. Nesse sentido, Brasília e Goiânia, que possuem um conjunto de atividades econômicas, são também “cidades administrativas”, pois sediam o “aparelho estatal”: secretarias, superintendências, autarquias, empresas e instituições que prestam serviços públicos nas áreas de saúde, educação, segurança pública, entre outros. Ou seja, são cidades que abrigam e controlam a gestão estatal em seus

respectivos territórios e, portanto, subordinam as atividades administrativas dos demais municípios (no caso de Goiânia) e estados federados (no caso de Brasília).

**Figura 9** – Principais cidades localizadas ao longo da BR-060 em Goiás e Distrito Federal



Outra característica de Brasília e Goiânia é a especialização do setor de serviços. Isso se deve a alguns fatores, como: a concentração do funcionalismo público, que possibilita a emergência de um mercado consumidor exigente; a criação de “serviços raros”, que atraem

quantitativo considerável de moradores de todas as regiões do estado e do País (no caso de Brasília); e a elevação de Goiânia e Brasília à condição de metrópole, regional e nacional, respectivamente, o que as torna importantes entrepostos na região Centro-Norte brasileira.

Os serviços de saúde encontrados em Goiânia dispõem de alta tecnologia, com atuação em várias especialidades médicas; as instituições de educação pública e privada disputam alunos de cursos superiores em diversas áreas do conhecimento; o comércio especializado procura atingir os diversos “nichos de mercado”, atuando no varejo e no atacado. Poder-se-ia, ainda, falar de serviços especializados nas áreas jurídica, bancária, contábil, na engenharia civil, nas tecnologias de informação, na comunicação, nos sistemas de informação geográfica etc. Por exigirem demanda de mercado e mão de obra qualificada, esses serviços surgem apenas em grandes cidades.

A Figura 10 mostra a BR-060/153 no perímetro urbano de Goiânia, no trevo de acesso à GO-020, que interliga a capital à região sudeste do estado. Um primeiro aspecto percebido é o fluxo de veículos, provavelmente de caminhoneiros e viajantes que utilizam tais rodovias e trabalhadores que residem na Região Metropolitana de Goiânia (RMG). Essa infraestrutura consiste em uma das principais vias de conexão entre Goiânia e Aparecida de Goiânia, cidade que compete com a capital que abriga importante polo industrial. Por seu território passa o anel viário que interliga as rodovias BR-060 e BR-153.

**Figura 10** – Rede varejista multinacional localizada às margens da BR-060/153 em Goiânia



Foto: Tatielle Esteves de Araújo (ago. 2015).

Como é possível identificar a partir da Figura 10, uma rede multinacional de comércio varejista está instalada às margens da BR-060/153. Por um lado, isso revela as funções urbanas desempenhadas pela metrópole goianiense, como o comércio especializado. O Carrefour, de origem francesa, atua em mais de trinta países e se instala em grandes cidades, que concentram mercados consumidores potenciais. Por outro lado, identifica-se, também, a exploração das vantagens logísticas advindas das condições de acessibilidade e mobilidade proporcionadas pelo uso das rodovias. O próprio termo *carrefour*, em francês, significa “cruzamento”, local de concentração de fluxos, considerado aspecto potencial para o sucesso dos negócios da rede. No mesmo cruzamento onde está instalado o Carrefour encontram-se, também, o Walmart e o Shopping Flamboyant.

No caso de Anápolis, Rio Verde e Jataí, as funções urbanas não possuem a mesma conotação que as existentes em Goiânia e Brasília. As duas capitais, além de sediarem o poder estatal, também são metrópoles, logo, mantêm um nível de interação espacial com as principais capitais do País. Anápolis, Rio Verde e Jataí se diferenciam pelas atividades de empresas multinacionais, que fazem com que essas cidades mantenham relações em uma escala mundial. As atividades urbanas que se desenvolvem nessas cidades estão profundamente relacionadas às demandas dessas atividades econômicas, portanto, dão suporte à produção capitalista de ampla escala.

Como analisado, Anápolis surge das práticas agropastoris do século XIX, mas torna-se um entreposto importante no processo de ocupação do Mato Grosso Goiano no contexto da primeira metade do século XX. Sua posição geográfica ganha outro sentido com o avanço da Estrada de Ferro Goiás, que alcança seu sítio urbano em 1935. Isso a torna cidade “boca de sertão”, responsável por dar suporte à política do governo federal de “Marcha para o Oeste”. A diferenciação promovida pelas atividades econômicas decorrentes do dinamismo da ferrovia contribuiu, futuramente, para a instalação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), na década de 1970.

Atualmente, Anápolis possui o maior parque industrial de Goiás, com 112 empresas instaladas no DAIA (GOIÁS INDUSTRIAL, 2015). Os setores de mais destaque são o farmoquímico e o automobilístico. Considerado o segundo maior polo farmacêutico do País, essa indústria exige serviços especializados e fomenta uma extensa cadeia produtiva. O mesmo ocorre com a indústria automobilística, considerada uma das mais dinâmicas do mundo. O Grupo CAO A é representante da Hyundai, de origem sul-coreana, e realiza a montagem e a nacionalização de veículos da marca no DAIA.

Por abrigar atividades produtivas com níveis elevados de relações multiescalares, instalou-se, em Anápolis, um posto aduaneiro da Receita Federal, responsável pelo desembaraço de cargas. O Porto Seco Centro-Oeste, inaugurado em 1999, configura-se como um *hub logístico* especializado em atender operações de importação e distribuição dos veículos da marca Hyundai e Subaru, bem como operações de importação e distribuição de insumos e medicamentos da indústria farmacêutica (PORTO SECO CENTRO-OESTE, 2015). Além disso, a estação aduaneira atende os setores de mineração, sobretudo as operações de exportação do minério de cobre e do amianto crisotila.

A partir da Figura 11, é possível estabelecer uma relação entre as atividades produtivas, as funções urbanas e as vantagens de exploração da BR-060/153 em Anápolis.

**Figura 11** – Viaduto Miguel Moreira Braga em Anápolis – cruzamento das rodovias BR-060 e BR-153



Fonte: página da internet.<sup>7</sup>

No detalhe, verifica-se o Viaduto Miguel Moreira Braga, no cruzamento entre essas rodovias. A existência dessa infraestrutura de transportes em Anápolis significa que é possível ter acesso facilitado aos mercados consumidores de todas as regiões do País em um raio de 2.000 km. Justifica-se não apenas a instalação das indústrias farmacológica e

<sup>7</sup> ANÁPOLIS BRAZIL. **Localização estratégica:** o trevo do Brasil. Disponível em: <<http://www.anapolisbrazil.inf.br/localizacao/>>. Acesso em: 10 ago. 2015.

automobilística, mas também o desenvolvimento das funções urbanas que permitem potencializar as operações de distribuição e circulação de mercadorias. Muitos cidadãos anapolinos classificam a cidade como o “trevo do Brasil”, o mais importante entroncamento rodoferroviário do Centro-Oeste, devido também à existência das ferrovias Centro-Atlântico e Norte-Sul.

Rio Verde e Jataí, também analisadas, possuem formações territoriais associadas às práticas agropastoris do século XIX. Todavia, a fartura dos recursos hídricos, a presença de solos férteis, o potencial agropecuário e o contato com o Triângulo Mineiro foram fatores importantes para promover uma diferenciação dessas cidades. No início do século XX, a Auto Viação Sul Goiana S.A. já proporcionava o trânsito de automóveis de Rio Verde e Jataí a Itumbiara, com o objetivo de escoar a produção dessa região pela ponte Afonso Pena. Como bem lembra França (1979), a construção da estrada utilizada pela Auto Viação Sul Goiana e a chegada do automóvel no Sudoeste contribuiu para a promoção de transformações econômicas, políticas e culturais, com impacto na base técnico-produtiva e intensificação da circulação de mercadorias na região.

Por volta de 1970, a incorporação do pacote tecnológico da Revolução Verde no Sudoeste Goiano altera as relações sociais de produção no campo e aumenta ainda mais a produção agrícola. A abundância de matéria-prima atraiu indústrias processadoras, criando as condições para o desenvolvimento do complexo agroindustrial. Na contemporaneidade, Rio Verde e Jataí se destacam por abrigarem atividades econômicas ligadas ao agronegócio e à indústria frigorífica processadora de carnes. A BRF, empresa que se dedica ao abate e à comercialização de carnes de aves e suínos, gera mais de 10 (dez) mil empregos na região e possui plantas industriais em Rio Verde, Jataí e Mineiros.

Assim, a dinâmica territorial presente em Rio Verde e Jataí revela uma articulação com as demandas provenientes do campo. Por isso, enquadram-se no que Santos (2013) chamou de “cidades do campo”, conceito cunhado para explicar as novas relações que se desenvolvem entre agricultura e indústria. Nas “cidades do campo”, as funções urbanas se especializam para garantir o desenvolvimento das relações capitalistas de produção na agricultura. Até a mão de obra assalariada empregada, o boia-fria, é encontrada na cidade.

A partir da Figura 12, verificam-se, em Rio Verde, as relações entre as práticas produtivas presentes em seu território, o seu perfil urbano e a centralidade da BR-060 na sua organização espacial.

**Figura 12** – Rodovia BR-060 no perímetro urbano de Rio Verde (ao lado esquerdo está o entroncamento com a BR-452)



Fonte: Fotografias cedidas pelo DNIT (2015).

Com foco na obra de duplicação da mencionada rodovia, a paisagem revela o movimento de veículos e os detalhes da nova infraestrutura, testemunhando que a reestruturação da via motivou-se pela intensificação dos fluxos. Nas margens esquerda e direita, a centralidade da via atrai serviços especializados no agronegócio: estabelecimentos agroindustriais e empresas dedicadas à comercialização de insumos e implementos agrícolas estão instalados no local.

Com padrões espaciais distintos, as cidades analisadas abrigam relações sociais que criam um dinamismo particular no território, com intensas interações espaciais, proporcionadas pelas conexões que passam pela BR-060. Forma-se uma divisão intrarregional do trabalho, constatada no trabalho de campo. O óleo de soja produzido pela *Louis Deifus*, em Rio Verde e Jataí, é comercializado em Goiânia, Anápolis e Brasília. Da mesma forma, os serviços especializados presentes nas capitais também são consumidos por moradores de Rio Verde, Jataí e Anápolis. Ademais, os veículos e medicamentos produzidos e comercializados em Anápolis são consumidos em todas essas cidades.

Isso significa que há uma dinâmica territorial que favorece a estruturação da via. A força econômica e política dos atores territoriais que se articulam nesses centros urbanos reivindicam a melhoria das condições de circulação. Não se pode concordar que apenas a

saturação da capacidade de tráfego foi motivo para a duplicação da BR-060 entre os anos de 2011 e 2014. Os fluxos revelam também as relações de poder e a reestruturação de uma rede técnica que fortalece determinados grupos em detrimento de outros, como destaca Dias (2003). Vale lembrar que várias rodovias em Goiás sofrem com a sobrecarga de sua capacidade de tráfego, mas nem por isso receberam investimentos. Daí a opção de compreender as redes técnicas pelo viés da dinâmica territorial.

## 2.6 A BR-060: uma rodovia estruturante no território goiano

Em publicação de 2014, o IBGE classificou o trecho da BR-060 de Brasília a Campo Grande como **eixo rodoviário estruturante**. Em sua definição, são trechos de rodovias que “conectam os principais nós da rede urbana brasileira e que possuem, portanto, um importante papel na articulação do território, independente do estado de conservação e ainda que a intensidade dos fluxos de mercadorias e pessoas nestas estradas seja baixa” (IBGE, 2014a, p. 5).

A proposta de pensar a BR-060 como um **eixo estruturante** no território goiano não se define a partir dos mesmos critérios que os apresentados anteriormente. Como argumentado inicialmente, o eixo teórico-metodológico que orienta a pesquisa assenta-se na dinâmica territorial. Por esse viés, propõe-se pensar a relação dialética entre rede técnica e território, ou seja, priorizar uma análise que tenha como dimensão central a ação dos diversos atores territoriais,<sup>8</sup> considerando a importância da infraestrutura de transportes para as suas articulações. O objetivo é mostrar que a rodovia não existe independente da sociedade que a utiliza, configurando-se ela em um objeto técnico que qualifica o uso do território.

A definição apresentada pelo IBGE assemelha-se bastante aos princípios adotados pela teoria das localidades centrais, de Walter Christaller. Com foco nos maiores centros urbanos, essa teoria procura definir as características da hierarquia entre as cidades, de acordo com as interações entre elas. Aquelas que apresentam maior número de interações ocupam posições mais elevadas no *ranking*, acumulando mais poder que as outras. Os eixos estruturantes de

---

<sup>8</sup> Os atores territoriais são entendidos nesta pesquisa como aqueles que produzem o território. Essa definição dialoga com a proposta de Raffestin (1993) acerca dos atores sintagmáticos, termo emprestado de Algirdas Julien Greimas, que pensou a semiótica nas ciências sociais. Considerado um ator coletivo que realiza um programa, o ator sintagmático, para Raffestin (1993), é aquele que se apropria do espaço, criando territórios. Para os fins desta investigação, os principais atores territoriais abordados são: os que operam o transporte rodoviário de cargas; o Estado em seus diferentes âmbitos (municipal, estadual e federal); as cooperativas, os sindicatos e os movimentos sociais; os empresários ligados aos setores de combustíveis e agroindustrial; entre outros.

transporte são definidos como aqueles que conectam os principais nós da rede urbana às cidades que possuem alta centralidade nas interações espaciais.<sup>9</sup>

Pela abordagem da dinâmica territorial, o foco está nos atores territoriais, aqueles que produzem o território (RAFFESTIN, 1993). Os objetos técnicos (rodovias, ferrovias, armazéns etc.) não são analisados na sua relação com a hierárquica entre as cidades, mas na sua articulação com a ação das empresas, das instituições públicas e privadas, e com a mobilidade do trabalho.

Concorda-se com Santos (1997) quando ele assevera que cada formação econômica e social exige um meio técnico específico para lhe servir. As mudanças nos modos de produção também são acompanhadas de reestruturações espaciais, adequação do sistema de movimentos e expansão para novas áreas (MOREIRA, 2012).

Definir a BR-060 como eixo estruturante é considerar que ela é um produto do período atual, marcado pela globalização da economia. Ela sofre diferentes apropriações e contribuiu para a formação de uma “espacialidade complexa”, fruto de ações que não se organizam e se articulam apenas em âmbito local ou regional. Da mesma forma que outros objetos técnicos contemporâneos, sua concepção se orienta pela universalidade e autoexpansão.

Hoje, no lugar onde estamos, os objetos não mais obedecem a nós, mas sugerem o papel a desempenhar, porque são instalados obedecendo a uma lógica que nos é estranha, uma nova fonte de alienação. Sua funcionalidade é extrema, mas seus fins últimos nos escapam. Essa intencionalidade é mercantil, mas não raro é, também, simbólica. Aliás, para ser mercantil, frequentemente necessita ser simbólica antes. (SANTOS, 1997, p. 173).

No território goiano, a BR-060 se diferencia na rede rodoviária por ser mais funcional à racionalidade mercantil, assentada em uma espacialidade diferencial complexa, termo utilizado por Moreira (2006) para referir-se ao nível de relações interescares em rede dos complexos industriais multinacionais. É uma via eficiente ao desenvolvimento das relações capitalistas de produção e decorre disso seu papel estruturante.

Isso requer considerar as principais cidades servidas pela rodovia, mas também as atividades econômicas que se organizam ao longo de sua extensão, a ação dos diferentes atores territoriais e os demais atributos logísticos presentes no recorte espacial da pesquisa. Esse aspecto vai mais além do que simplesmente considerar a conexão entre os principais nós da rede urbana.

---

<sup>9</sup> Para mais detalhes sobre a teoria das localidades centrais, ver Corrêa (2010).

Essa conceituação também se firma no princípio de que a reprodução do capital envolve o processo de produção e o processo de circulação. “Como qualquer outro insumo intermediário, o valor da mercadoria ‘mudança de localização’ entra no preço de custo de outras mercadorias” (HARVEY, 2013, p. 481, grifos do autor). Portanto, para se realizar a produção e a troca de mercadorias exige-se um sistema de circulação eficiente.

Quanto melhores forem as condições de circulação, menores serão os custos da produção. Da mesma forma, a manutenção da regularidade e da confiabilidade dos fluxos do transporte impactam diretamente na demanda de estoques, reduzindo a quantidade de capitais fixos empregados na produção. Se a BR-060 contribui efetivamente para esse processo, destacando-se em relação a outras rodovias, isso justifica sua classificação como estruturante.

Outro aspecto que merece atenção é o fato de que a intensidade e a regularidade da circulação também testemunham as relações de poder.<sup>10</sup> Para Raffestin (1993), a circulação é a imagem do poder e a comunicação é sua face oculta e dissimulada, pois o ideal do poder é não ser visto. Entender a BR-060 como eixo estruturante envolve considerar que por ela há uma confluência de interesses políticos e econômicos constatados pela intensidade dos fluxos. Entretanto, para uma análise mais cautelosa, é preciso avançar no sentido de revelar também as relações de poder e as disputas pelo território no recorte espacial da pesquisa, aspecto que será explorado nos próximos capítulos.

Decorre disso um pressuposto fundamental: o papel estruturante da BR-060 em Goiás indica a necessidade de investigação das contradições emanadas dos diferentes usos do território, capazes de revelar o sentido político das redes técnicas ou a forma como ela beneficia determinados grupos sociais, permitindo o controle do território.

## **2.7 Das paisagens ao território: síntese e indicações para investigação**

Abordar as paisagens de uma rodovia estrutural, a BR-060, permitiu mais do que uma aproximação com o objeto de pesquisa: as figuras analisadas a partir de representações

---

<sup>10</sup> O conceito de circulação é abordado por diferentes campos teórico-metodológicos. De acordo com Silva Júnior (2011), na escola determinista de F. Ratzel a análise fundamentada na visão organicista foi predominante, relacionando o sistema de transportes e comunicação à circulação sanguínea, ou seja, com artérias vitais à manutenção de um corpo dinâmico. A partir de La Blache, Jean Brunhes, Camille Vallaux, Max Sorre, Jean Gottmann, entre outros, a circulação é analisada na sua relação com as técnicas de transportes e comunicação, que potencializam a capacidade de movimentos pelo espaço. Sua dimensão política também é alvo de abordagens, como em Camille Vallaux e Claude Raffestin. Atualmente, ganham destaque contribuições que priorizam o papel da circulação na reprodução do espaço, tendo como viés analítico a logística. Destacam-se, nesse campo, Santos (1997), Arroyo (2006), Silveira (2011), Castillo (2011), entre outros. Mais detalhes, ver Silva Junior (2011).

cartográficas e de fotografias permitiram um retrato atual da rodovia em pauta, um contato com a realidade imanente, um sobrevoo aos meandros da formação dessa via de transporte, e abriu frestas na aparente parcialidade desse objeto.

Esse percurso inicial carrega alguns objetivos: encontrar mediações capazes de revelar a complexidade do objeto de pesquisa; olhar para suas particularidades no intuito de construir análises que o diferenciem de outros objetos; e buscar, na realidade, as indicações que auxiliem a interpretar a universalidade das relações que produzem o espaço e os territórios.

Nesse sentido, traçou-se um caminho de exposição na tentativa de apresentar o objeto de pesquisa por diferentes perspectivas e escalas: no contexto do Centro-Oeste, na dimensão simbólica do desenvolvimento e do progresso, na dinâmica da logística espacial, na perspectiva comparativa com outros eixos de transporte e na sua manifestação e estruturação na rede urbana.

Esses trajetos apontam para uma direção: a rodovia BR-060 cumpre um papel relevante na dinâmica territorial goiana, que requer investigar as ações dos principais atores territoriais presentes nos municípios servidos por essa infraestrutura e as contradições que emanam dos vetores que produzem o território no recorte espacial da pesquisa.

Essa preocupação permeará a ação investigativa nos próximos capítulos, compondo o caminho metodológico apresentado inicialmente, que segue o movimento do “mais simples para o mais complexo”. Algumas noções contribuirão nesse empreendimento, como, por exemplo, a de **circulação diferencial** e a de **legendas espaciais**. Elas tencionam abordar a formação da rede viária goiana, com foco na estruturação diferenciada de algumas vias, e a produção da diferenciação espacial ao longo dos principais eixos de transporte em Goiás, aspectos capazes de revelar particularidades na relação entre rede técnica e território.

Sendo assim, pretende-se avançar da descrição das formas, da análise espacial dos objetos e de seus arranjos para a compreensão do território e do espaço que se constitui pela dinâmica da circulação, capitaneada pela BR-060 no Cerrado goiano.

### **3 A PRODUÇÃO DA CIRCULAÇÃO DIFERENCIAL EM GOIÁS: A FORMAÇÃO DE UMA RODOVIA ESTRUTURANTE NO TERRITÓRIO GOIANO**

Os processos de acumulação do capital não existem, obviamente, fora dos respectivos contextos geográficos e essas configurações são por natureza bastante diversificadas. [...] Novos espaços e relações espaciais estão sendo produzidos constantemente. Fazem-se redes de transporte e comunicação totalmente novas, cidades que se esparramam e uma paisagem agrária muito produtiva. Grande parte das terras foi desmatada, os recursos foram extraídos das entranhas da terra; habitats e condições atmosféricas (tanto local como globalmente) foram modificados. [...] As transformações provocadas pelo capitalismo têm sido ainda maiores. O que nos foi dado pela natureza há muito tempo foi substituído pelo que foi construído pelo homem. (HARVEY, 2011, p. 120).

Harvey (2011) sugere que a ação dos atores territoriais na construção de infraestruturas (transporte, comunicação e energia), na alteração das condições naturais dos solos, na exploração de recursos naturais e na transformação da renda da terra compõe a dimensão geográfica do capitalismo. Mais do que isso: envolve um mecanismo pelo qual capitalistas seguem com o propósito de criar novas oportunidades de acumulação do capital.

O autor propõe um olhar atento às transformações espaciais na sociedade capitalista e seus rebatimentos no conjunto das relações sociais. Centrado na explicação da lógica autoexpansiva do capital, o autor fala da “criação destrutiva” e da “destruição criativa” dos espaços, a qual envolve a “[...] reorganização drástica da paisagem geográfica da produção, da distribuição e do consumo com as mudanças nas relações de espaço [...]” (HARVEY, 2011, p. 155). Com certa regularidade, capitalistas e seus agentes recorrem a tais expedientes, recompondo a geografia desigual da expansão da produção e do consumo pelas várias regiões e lugares do planeta.

O entendimento anterior auxilia a compreender as mudanças espaciais no território do Cerrado a partir da segunda metade do século XX, sobretudo em Goiás. Compõe o novo cenário a implantação de cidades planejadas, a construção da malha rodoviária para interligar Brasília e o Planalto Central aos principais centros industriais do País, a qualificação da posição geográfica do estado e a instalação de objetos técnicos necessários às frentes de expansão da agricultura moderna.

A alteração da configuração territorial de Goiás pela ação estatal está articulada, assim, a intencionalidades não apenas locais e regionais. Para entendê-la, sugere-se um diálogo com a totalidade do processo social. Exemplos são visíveis nos municípios servidos pela BR-060: hoje, Chapadão do Céu estabelece relações com os mercados internacionais pela comercialização da produção de grãos, negociada nas bolsas de valores; Alexânia, localizada no eixo Goiânia-Brasília, entra na rota dos investimentos de grupos multinacionais, atraídos pela proximidade de dois grandes mercados consumidores.

A partir da análise da formação da rede rodoviária em Goiás, pretende-se pensar a **produção da circulação diferencial** no território goiano como desdobramento da “geografia mutante” do capitalismo (HARVEY, 2006). Essa análise contribuirá para o entendimento do processo de consolidação da BR-060 como um eixo estruturante.

Apoiado no princípio teórico-metodológico do desenvolvimento geográfico desigual, conjectura-se que a dinâmica do sistema de circulação em Goiás segue o padrão hegemônico da economia, pautado na produção de *commodities*. Articulada à ação dos atores territoriais (empresários agrícolas, usineiros, grupos multinacionais, entre outros), a rede rodoviária

contribui para uma intervenção estratégica nos lugares. A circulação diferencial do excedente e a localização desigual dos fixos interfere na ação das empresas, impulsionando a competitividade territorial, e, conseqüentemente, a intervenção de agentes públicos e privados na infraestrutura de circulação.

Logo, parte-se do pressuposto de que o processo de formação da rede viária em Goiás compõe a geopolítica de expansão das relações capitalistas de produção nos territórios do Cerrado. O conjunto de vias, construído na segunda metade do século XX, incrementa os arranjos espaciais, pautados na produção de *commodities*, na agroindustrialização, na urbanização, na distribuição e na comercialização de mercadorias. Ao imprimir ritmo, direção e intensidade aos negócios, as vias se diferenciam na capacidade de deslocamentos e no repertório da ação estatal. Algumas recebem atenção, readequações e melhorias, produzindo, assim, a circulação diferencial. Esse é o caso da BR-060, que oferece condições especiais à circulação do excedente, seja pela capacidade de fluidez, seja pela interligação de importantes centros de gestão do território – espaços de cooperação na geração da mais-valia (SANTOS, 1994).

As principais rodovias federais em Goiás foram construídas e pavimentadas entre as décadas de 1950 a 1980. Completam um conjunto de ações de ordenamento territorial levadas a cabo pelos “governos desenvolvimentistas” (Juscelino Kubitschek e militares). Na tentativa de promoverem o crescimento econômico do Brasil, em associação com o capital internacional, vários investimentos em infraestruturas somaram-se aos programas de desenvolvimento regional (IANNI, 1996). O Cerrado, particularmente, foi alvo das políticas públicas de melhoramento das práticas agrícolas em relevos de chapada e de projetos de melhorias urbanas (ESTEVAM, 1997; GOMES; NETO; BARBOSA, 2004).

Tais ações visavam à produção agroindustrial em larga escala, através da adoção de um sistema técnico pautado na mecanização e na utilização intensa de insumos. Buscava-se uma modificação da relação cidade-campo ou uma integração da indústria com a agricultura, mediante a comercialização dos pacotes tecnológicos da Revolução Verde (OLIVEIRA, 2013). Aos principais centros urbanos (Goiânia, Brasília, Anápolis, Rio Verde, Catalão, entre outros) coube a função de garantir os serviços, a mão de obra especializada, bem como o apoio político e técnico-científico necessários às novas dinâmicas. Para isso, foram contemplados com recursos e apoio político-estatal (PEIXINHO, 2006).

Algumas regiões de Goiás recebem largamente as inovações e foram transformadas de forma intensa. No espaço servido pela BR-060, constata-se a existência de inúmeras atividades produtivas e uma circulação frenética de mercadorias, pessoas e informações.

Monoculturas de grãos e cana-de-açúcar, abate e processamento de carnes, produção de etanol, fabricação de bebidas, medicamentos, fertilizantes, insumos para construção civil, automóveis e alimentos, além da estruturação de redes logísticas ligadas à distribuição e ao consumo de mercadorias são algumas das atividades econômicas encontradas nos municípios servidos por essa infraestrutura de transporte.

Por contribuir no direcionamento, no ritmo e na intensidade das ações dos diferentes atores territoriais (empresas multinacionais, usineiros, empresários do agronegócio, donos de postos de combustível etc.), a BR-060 também recebeu atenção diferenciada do Estado. Desde o Plano de Metas, passando pelo Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Prodoeste), até o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), essa via foi alvo de intervenções e recebeu investimentos públicos para incrementar suas condições de fluidez. Compôs um conjunto de ações que alterou a configuração territorial de regiões e municípios, alterando a renda da terra a um certo limite territorial de Goiás, motivando a territorialização do capital internacional.

Analisar a produção da circulação diferencial em Goiás objetiva compreender a complexidade da relação existente entre rede técnica e território, princípio teórico basilar desta pesquisa. Segue, também, a opção metodológica de analisar as redes técnicas pelo viés de seus usos e apropriações ou a partir da ação dos distintos atores territoriais. Tais condições técnicas potencializam as ações dos atores, de acordo com sua capacidade de estabelecer relações multiescalares. A partir desse caminho, será possível direcionar o olhar investigativo e a abordagem às distintas dinâmicas econômicas e demográficas presentes nos municípios e regiões servidos pela BR-060, que repercutem diretamente no aprofundamento das desigualdades regionais e outros efeitos socioespaciais.

Dois assuntos serão abordados a seguir: a evolução e a reestruturação do sistema de circulação em Goiás e a caracterização das diferentes etapas que envolveram a construção da BR-060. A estrutura argumentativa será permeada pelo diálogo com os diferentes períodos de formação do território goiano.

### **3.1 A formação da rede rodoviária em Goiás: o sistema de circulação e a produção do excedente**

Para os propósitos desta pesquisa, a produção da circulação diferencial em Goiás relaciona-se diretamente com sua formação socioespacial (SANTOS, 2012). A escolha do

traçado das rodovias anuncia a presença dos interesses políticos e econômicos que compõem a dinâmica do território, que podem se alterar de acordo com os períodos históricos.

Desse modo, leva-se em conta que as vias são instrumentos que potencializam a ação de determinados grupos em detrimento de outros. Compõem, assim, estratégias de poder ou de controle territorial, o que auxilia na explicação de sua espacialização desigual, com nítida concentração ou dispersão em determinadas porções do território. Por esse motivo, Raffestin (1993) e Castilho (2014) pautam o sentido político das redes e os riscos de sua naturalização.

Pretende-se dizer que há um movimento dialético entre a rede e o território que resulta na produção da circulação diferencial. Da mesma forma que a rede (rodovias) integra os territórios ao movimento do mundo, o território também age sobre a rede (rodovias), impondo-lhe ritmo e intensidade de fluxo. Dito de outra forma: as vias contribuem para a imposição de ritmos estranhos ao lugar, beneficiam determinados setores econômicos e empoderam certos atores territoriais, ampliando seu poder de negociação junto às esferas estatais.

Teixeira Neto (2001), apesar de não desenvolver uma proposta teórico-metodológica para a análise da rede viária, apresenta importantes indicações à abordagem elencada em sua pesquisa acerca da formação do território goiano, argumentando que a formação do sistema de circulação em Goiás possui uma relação histórica com os primeiros caminhos coloniais. Para o autor, as rodovias modernas de hoje foram os caminhos imperiais do período de dominação portuguesa. Os caminhos que partiam de São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, por exemplo, estão bem representados no sentido dos fluxos, na direção e no traçado das rodovias BR-153/BR-050, BR-040 e BR-020/BR-242, respectivamente. Ou seja, houve a permanência de algumas conexões entre o território goiano e outras regiões do País que revelam exatamente a relação dialética entre a rede e o território.

A avaliação da formação da rede de transportes em Goiás também possibilita constatar o papel dos atores territoriais na construção das primeiras estradas no início do século XX. A partir do diálogo com importantes interpretações da formação socioespacial de Goiás, Castilho (2012) contesta perspectivas que atribuíam, às oligarquias rurais desse período, a luta contra a construção da Estrada de Ferro Goiás. Para o autor, os coronéis não só reivindicaram a construção desse meio de transporte, como também consideraram sua presença positiva para as economias locais. França (1979), Nunes (1984) e Nogueira (1977) contribuem com essa interpretação ao analisarem a ação empreendedora de comerciantes e proprietários rurais na construção de um conjunto de estradas de rodagem conectando-se às estações ferroviárias, a fim de fazer expandir a economia de mercado no território goiano.

Assim, a circulação diferencial em Goiás é analisada no diálogo com a formação socioespacial, que envolve diferentes dinâmicas econômicas, políticas, sociais e culturais, indicando aspectos intrínsecos quanto ao uso das vias ao longo dos períodos históricos pontuados. Essa análise auxiliará na investigação dos múltiplos sentidos da BR-060, das mudanças nas suas condições de circulação e dos diferentes efeitos socioespaciais que sua reestruturação provocou nos territórios servidos por ela, situando sua dimensão histórica e sua importância atual.

### 3.1.1 As primeiras estradas de rodagem de Goiás

Feita a Sul-Goiana de Itumbiara a Jataí, que se inaugurou em 1919, logo vieram as ligações Rio Verde-Rio Bonito, Jataí-Mineiros-Santa Rita do Araguaia. E o estado inteiro se viu empolgado pelo entusiasmo e a riqueza de oportunidades, que o fordeco nos trouxe, juntamente com o caminhãozinho SPA importado da Itália pela família Matarazzo, seus distribuidores no Brasil. (FRANÇA, 1979, p. 67).

Considera-se, para efeito de análise, que os impactos da Ferrovia Mogiana e da Estrada de Ferro Goiás repercutiram diretamente na iniciativa de construção da malha viária no território goiano. Essas duas ferrovias, articuladas às dinâmicas da cafeicultura paulista, contribuíram na reorganização das bases produtivas e dos sistemas de fluxos na porção Centro-Sul desse estado. Os fluxos incrementados pelo “moderno” meio de transporte nas primeiras décadas do século XX alteraram as relações de produção, desenvolveram a agricultura, intensificaram a pecuária e incrementaram a comercialização de terras (ESTEVAM, 1997).

Esse movimento provocou a recomposição das classes sociais, levando as elites locais a se lançarem na construção de estradas, nas quais seria possível transitar carros de bois e os primeiros automóveis, o Ford “modelo T” e o caminhão SPA, como argumenta França (1979) na citação que abre esta seção.

A expansão da malha ferroviária em São Paulo se deu, primordialmente, para garantir o crescimento da cafeicultura. Principal produto da pauta de exportações brasileira no final do século XIX e início do século XX, a economia cafeeira integrou outras regiões à sua dinâmica por conta da demanda de alimentos e matérias-primas. O Triângulo Mineiro, parte do território do Mato Grosso e o Centro-Sul de Goiás participaram dessa economia como periferias do sistema. As estações ferroviárias tornaram-se o elo da articulação dos fluxos.

Uma divisão regional do trabalho se configurou e fortaleceu o papel do Triângulo Mineiro enquanto entreposto comercial entre o Sudeste dinâmico e o Centro-Oeste periférico. A posição geográfica dessa região – em contato com São Paulo, Goiás e Mato Grosso –, a presença de estações ferroviárias em Uberaba e Araguari, as condições naturais de fertilidade do solo e o relevo pouco acidentado contribuíram para a sua formação. O Triângulo Mineiro desenvolveu atividades específicas como, por exemplo, as invernadas de gado (nas quais se engordavam rebanhos para posterior negociação nos frigoríficos de Barretos, em São Paulo) e os serviços urbanos de saúde, educação e comércio de produtos manufaturados. Existia, assim, uma hierarquia funcional na rede urbana que favorecia as elites triangulinas.

É justamente essa imposição dos interesses do Triângulo Mineiro que motivou reivindicações políticas para o avanço da rede ferroviária no território goiano. Componentes da classe dominante de algumas das principais cidades goianas (Santa Rita do Paranaíba,<sup>11</sup> Rio Verde, Catalão, Santa Cruz etc.) dedicaram-se, concomitantemente, a desenvolver meios de transporte que permitissem o escoamento da produção excedente local e a aquisição de mercadorias nos principais centros urbanos do Triângulo Mineiro.

França (1979) cita o comerciante Ronan Rodrigues Borges, residente em Santa Rita do Paranaíba, que fundou a empresa Auto Viação Sul-Goiana para estabelecer relações comerciais entre as cidades de São Pedro de Uberabinha (Uberlândia), Santa Rita do Paranaíba (Itumbiara), Rio Verde e Jataí. Da mesma forma, Nogueira (1977) destaca o caso de Francisco Cavalcante Nogueira, proprietário rural, comerciante, industrial e líder político de Pires do Rio-GO, que desempenhou função de carreiro e apoiou o avanço dos trilhos por Goiás.

A construção da Estrada de Ferro Goiás, inicialmente, provocou a transformação das estruturas produtivas e incrementou a comercialização de terras, motivando a especulação fundiária. Algumas cidades servidas por estações também conheceram ritmos de atividades tipicamente urbanas (pequenas fábricas, eletricidade, cinema, serviços diversos). As relações de trabalho diversificaram-se e novas classes sociais passaram a compor a estrutura social. Os ferroviários, os profissionais liberais, os cerealistas, os novos agricultores e a população

---

<sup>11</sup> Santa Rita do Paranaíba é o antigo nome da cidade de Itumbiara. Segundo informações do IBGE (2016), o povoado surgiu em aproximadamente 1824, por demanda da interligação da localidade goiana de Anhanguera à cidade de Uberaba, em Minas Gerais. O interesse de facilitar a passagem pelo Rio Paranaíba e direcionar os fluxos rumo ao Triângulo Mineiro fez surgir um porto e um posto de arrecadação no local. Isso contribuiu para o surgimento da pequena povoação, que teve como padroeira Santa Rita, recebendo a denominação de Porto de Santa Rita. Foi elevado à categoria de distrito em 1852 e à de cidade em 1915, com o nome de Santa Rita do Paranaíba. O nome Itumbiara foi sugerido pelo engenheiro Inácio Pais Lemes, construtor da estrada Santa Rita do Paranaíba-Cachoeira Dourada, e significa, na língua tupi-guarani, “caminho da cachoeira”.

migrante alteraram os hábitos cotidianos, transformando a embrionária vida urbana sertaneja. Esses lugares foram cada vez mais influenciados por ideias, culturas e valores dos centros urbanos conectados pela ferrovia.

Uma ideia geral das transformações vivenciadas em Goiás no contexto das três primeiras décadas do século XX é possível a partir da referência à pauta de exportações do estado, no ano de 1923, divulgada pela conhecida revista *A Informação Goyana* (ver Quadro 2). A própria organização do periódico demonstra os impactos culturais e políticos dos novos fluxos proporcionados pela ferrovia.<sup>12</sup>

Conforme Quadro 2, constata-se uma diversificada pauta de exportações de Goiás, em 1923. De uma economia assentada basicamente no boi, mercadoria autotransportável, nesse período há um evidente desenvolvimento do beneficiamento da carne e o incremento da produção agrícola. No caso das mercadorias agropecuárias, o charque figura entre os principais produtos comercializados. No recorte analisado, 1.185.891 peças de charque foram vendidas, sem contar outros derivados do abate bovino, como, por exemplo, o couro, os miúdos, o sebo e o óleo. Isso significa não apenas o desenvolvimento das forças produtivas regionais, mas também as transformações nas relações de produção e, conseqüentemente, mudanças de ordem política e cultural.

Todavia, o maior impacto das novas dinâmicas ocorreu na produção agrícola. As terras próximas à ferrovia foram incorporadas a uma lógica agrícola comercial. O arroz tornou-se o principal produto cultivado e figurou como o principal na pauta de exportações em 1923. Ao somar os valores comercializados do arroz em casca e do arroz beneficiado tem-se 7.408.855 quilos. Outros produtos também contribuíram para a formação da pauta de exportações, entre eles o feijão, o algodão, o açúcar, o café e o fumo. Além da diversificação da produção agrícola, é possível perceber que novos atores compõem a dinâmica territorial, como, por exemplo, os cerealistas, que beneficiavam o arroz a fim de agregar valor ao produto antes da comercialização. Esse é um indicativo, inclusive, da importância das novas atividades urbanas.

---

<sup>12</sup> A revista *A Informação Goyana* circulou entre os anos de 1917 e 1935. “Pelas mãos de Henrique Silva e Americano do Brasil, o povo goiano tinha acesso à informação e cultura. Com colaboradores do porte de Leopoldo de Bulhões, Guimarães Natal, Hugo de Carvalho Ramos, Moysés Sant’Anna, entre tantos outros, essa revista foi um importante marco para o jornalismo goiano” (REVISTA *A INFORMAÇÃO GOYANA*, 2009a). Editada no Rio de Janeiro por 18 anos, essa revista organizava informações de economia, política e cultura de Goiás, considerado, na época, a hiterlândia brasileira. Vários estados e até outros países recebiam exemplares. Tal periódico representava as forças políticas regionais que queriam participar de forma mais efetiva da vida econômica do País. Em suas várias edições encontram-se artigos e publicações que exaltam a importância dos meios de transporte para impulsionar a economia goiana. Em algumas passagens, também se constata a forte crítica ao atraso das obras da Estrada de Ferro Goiás e suas conseqüências para a estagnação econômica do estado.

**Quadro 2** – Exportações de Goiás em 1923

<b>Produtos da pecuária</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Produtos agrícolas</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Produtos diversos</b>	<b>Quantidade</b>
Charque e carne fresca (peça)	1.185.891	Arroz em casca (kg)	5.442.280	Telhas e tijolos (kg)	121.940
Couros salgados (peças)	10.561	Arroz beneficiado (kg)	1.966.575	Areia (kg)	119.000
Língua, peixe e carne de porco (peças)	2.974	Feijão (kg)	760.190	Cascas para curtume (kg)	116.704
Bois (cabeças)	149.545	Algodão (kg)	656.109	Cristal (kg)	62.178
Vacas (cabeças)	10.509	Açúcar (kg)	516.394	Móveis usados (kg)	41.367
Suínos cevados (cabeças)	10.291	Café (kg)	497.192	Artigos de ferro e folhas metálicas (kg)	6.260
Suínos magros (cabeças)	8.451	Fumo (kg)	259.100	Caixas de garrafas vazias (unid.)	2.407
Cavalos e muares (cabeças)	365	Quirera de arroz (kg)	68.928	Rapaduras (kg)	2.229
Carneiros (cabeças)	333	Farinha e mamona (kg)	42.237	Madeiras em toras (m <sup>3</sup> )	1.805
Animais domésticos (cabeças)	58	Milho (kg)	14.283	Doces (kg)	1.706
Sebo e óleo (kg)	280.240	Batatas (kg)	2.719	Borracha (kg)	1.346
Tripas, ossos e chifres (kg)	170.604	Frutas (kg)	693	Aguardente (litros)	1.209
Peles cruas (kg)	163.754	Amendoim (kg)	530	Cal (kg)	389
Sola e peles (kg)	150.916	Alho (kg)	62	Salitre (kg)	183
Toucinho e banha (kg)	54.765			Polvilho (kg)	50
Manteiga (kg)	46.982			Peneiras e palhas (kg)	36
Queijos e requeijões (kg)	46.110			Veículos (unid.)	15
Ovos, paina, aves (kg)	26.326			Fubá (kg)	14
Couro de anta (kg)	506				

**Fonte:** A exportação de Goyaz em 1923. In: *Revista A Informação Goyana*. Maio de 1924. Goiânia: AGEPEL-IPHAN, 2009b. p. 893.

**Org.:** A. T. de Santana; T. E. A. Tristão (2015).

Esses dados pouco se aproximam da produção de soja no município de Rio Verde em 2013, que foi de 870.000 toneladas, mas indicam o fortalecimento de novas dinâmicas em Goiás nas primeiras décadas do século XX. Posteriormente, essas novas dinâmicas auxiliam na reorganização político-administrativa do estado, sobretudo com a Revolução de 1930, que revela a força política dos novos agricultores e das maiores cidades do Centro-Sul de Goiás, que conduzem a construção de Goiânia e a transferência da capital estadual.

Importa-nos, agora, verificar as modificações que as novas dinâmicas provocaram na organização da rede viária no sistema de circulação. Se antes os caminhos imperiais ou coloniais representavam uma organização espacial mínima para o direcionamento dos fluxos, quais modificações ocorrem no contexto de incorporação de Goiás aos impulsos da cafeicultura paulista por meio da rede ferroviária?

A partir de autores goianos que investigaram a formação dos meios de transporte em Goiás, sobretudo da rede rodoviária (BORGES, 2001; CASTILHO, 2014; FRANÇA, 1979; NUNES, 1984; TEIXEIRA NETO, 2001), e de dados e informações do período (REVISTA A INFORMAÇÃO GOYANA, 2009c), foi possível analisar as tentativas de se construir uma rede viária articulada à Estrada de Ferro Goiás e à Ferrovia Mogiana.

Tais estradas tinham como objetivo conectar regiões produtivas aos pontos de exportação de mercadorias, às estações ferroviárias. Elas expressaram a tentativa de inserção do automóvel como meio de transportes complementar à ferrovia, tendo em vista as dificuldades políticas e financeiras enfrentadas na tentativa de expansão dos trilhos. A Auto Viação Sul-Goiana, por exemplo, desempenhou papel fundamental na conexão do Sudoeste Goiano às estações ferroviárias do Triângulo Mineiro. Foi pela estrada utilizada por essa companhia que ocorreu a penetração do automóvel no território goiano, conforme atesta França (1979).

O Quadro 3 mostra a relação da rede de estradas no território goiano em 1927. Dados divulgados pela revista *A Informação Goyana* (2009c) revelam que Goiás dispunha de cerca de 3.500 km de estradas construídas. O nome “rodovias” no enunciado indica o otimismo dos editores para com as perspectivas do uso dos automóveis como novo meio de transporte de pessoas e mercadorias. Tais estradas, abertas em leito natural, serviam principalmente à passagem de carros de bois e carroças. Segundo Estevam (1997), boa parte do gado exportado por Goiás no período ainda era conduzido por tropeiros e vaqueiros até os invernistas do Triângulo Mineiro (ou até os frigoríficos de Barretos), tendo em vista o alto preço do frete e a pouca capacidade de carga dos “vagões-estaleiro”.

**Quadro 3 – Goiás e suas rodovias (1927)**

<b>Estradas</b>	<b>Km</b>
<b>Construídas pelo Estado</b>	<b>253</b>
Goiás-Itaberaí	42
Goiás-Leopoldina	211
<b>Construída pela União</b>	<b>64</b>
Ipameri-Caldas Novas	64
<b>Construídas por particulares, que receberam auxílio do Estado (100\$000 por quilômetro)</b>	<b>1.957</b>
Itaberaí-Anápolis (passando por Jaraguá, São Francisco das Chagas e Aracati)	155
Anápolis-Vianópolis	80
Bela Vista-Caldas Novas (passando por Pouso Alto)	102
Pouso Alto-Santa Rita do Paranaíba (passando por Morrinhos e Bananeiras)	167
Bonfim-Formosa (passando por Santa Luzia e Planaltina)	282
Ipameri-Formosa (passando por Cristalina e Planaltina e com ramal para Santa Luzia)	423
Caldas Novas-Morrinhos	64
Corumbá-Anhanguera	42
Santa Rita do Paranaíba-Mineiros (passando por Rio Verde e Jataí)	494
Trindade-Palmeiras	72
Bela Vista-Bomfim	76
<b>Construídas por particulares que receberam auxílio da União</b>	<b>442</b>
Itaberaí-Bela Vista (passando por Inhumas e Campinas, com ramal para Trindade)	300
Rio Verde-Rio Bonito	142
<b>Construídas por particulares, que não receberam auxílios</b>	<b>654</b>
Jaraguá-Pirenópolis	56
Pirenópolis-Anápolis (passando por Corumbá)	100
Inhumas-Anápolis	82
Santa Rita do Paranaíba-Buriti Alegre	39
Buriti Alegre-Morrinhos	48
Mineiros-Santa Rita do Araguaia	102
Ubatan-Campo Formoso	10
Pires do Rio-Santa Cruz	25
Ubatan-Bela Vista	78
Ouvidor-Margem do Rio Paranaíba	42
Morrinhos-Santa Rita do Pontal	72
<b>Total</b>	<b>3.370</b>

**Fonte:** Goiás e suas rodovias. In: revista *A Informação Goyana*. Novembro de 1927. Goiânia: AGEPEL-IPHAN. 2009c. p. 1.220.

Org.: A. T. de Santana (2015).

As informações do Quadro 3 são relevantes na interpretação da evolução da rede viária e da produção de uma circulação diferencial em Goiás, tal como propõe esta pesquisa. As estradas são divididas em cinco categorias: 1) as construídas pelo estado; 2) as construídas pela União; 3) as construídas por particulares, com auxílio do estado; 4) as construídas por particulares, com auxílio da União; 5) as construídas por particulares, que não receberam auxílio.

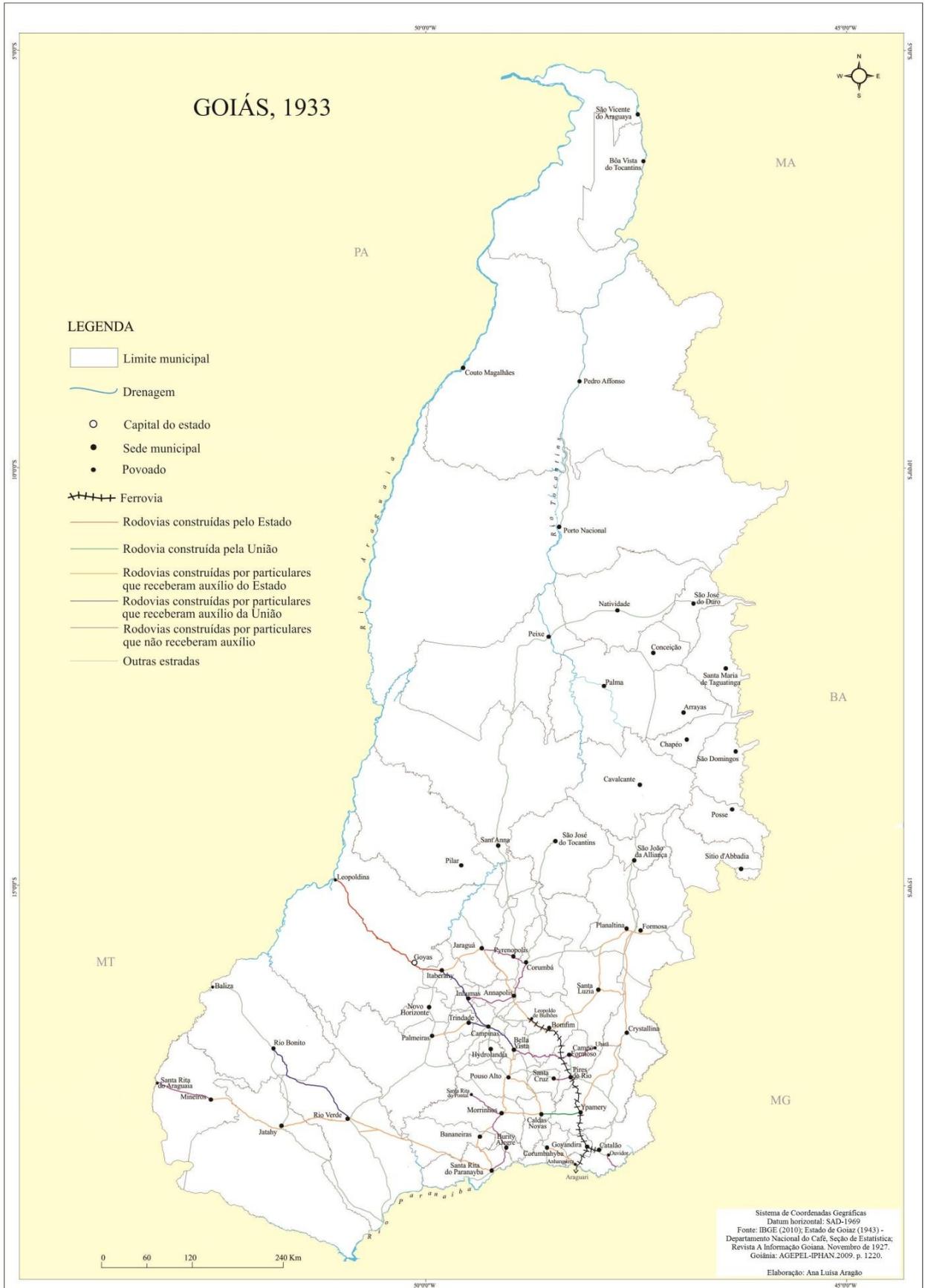
Apesar de o Estado exercer o controle e o ordenamento territorial a partir da liberação das concessões de construção e exploração, um fato é elementar: a motivação da construção

de tais estradas partiu, principalmente, da iniciativa dos atores territoriais (proprietários de terras, comerciantes e as novas classes políticas urbanas), com suas articulações regionais. De acordo com o Quadro 3, as estradas construídas por particulares, com auxílio do estado, e as construídas por particulares sem nenhum auxílio são as que possuem maiores extensões, cerca de 1.957 km e 654 km, respectivamente.

Segundo França (1979), a construção da estrada Santa Rita do Paranaíba-Mineiros, concomitante à criação da Auto Viação Sul-Goiana, demonstra o espírito progressista e empreendedor das pessoas do Sudoeste Goiano. Apesar de tal afirmação desconsiderar as relações de classe e os conflitos existentes, não se pode negar as transformações impetradas pelo incremento dos fluxos nessa região. Segundo o autor, em termos políticos e culturais, basta citar o exemplo do chofer Agenor Diamantino, que, após trabalhar na linha da Auto Viação Sul-Goiana, tornou-se deputado estadual por Goiás.

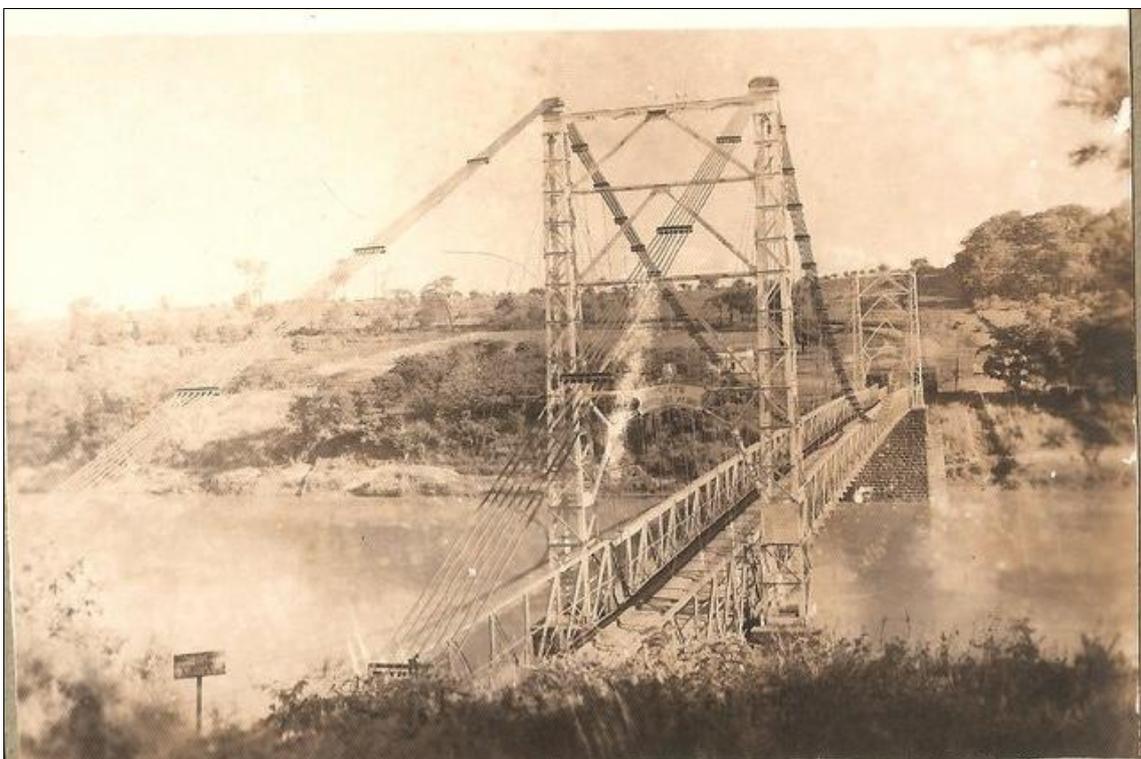
A Figura 13 mostra a rede viária em Goiás em 1920. É possível perceber que a orientação das primeiras estradas segue rumo à estação de Roncador, da Estrada de Ferro Goiás. Outra direção parte rumo à cidade de Santa Rita do Paranaíba, que se interligava com as Estações triangulinas por meio das estradas de rodagem.

**Figura 13 – Rede de estradas de Goiás e seus agentes construtores (1933)**



Nesse contexto, a construção da Ponte Afonso Pena, no município de Santa Rita do Paranaíba (Figura 14), interligando Goiás a Minas Gerais, é mais uma demonstração da relação dialética entre rede técnica e território. Inaugurada em 1909, sua estrutura permitia o tráfego dos primeiros caminhões e carros da marca Ford, carregados de querosene, arame farpado, sal e outros utensílios, além de mantimentos comercializados nos principais núcleos urbanos do sul e sudoeste goiano.

**Figura 14** – Ponte Afonso Pena sobre o Rio Paranaíba, no município de Itumbiara-GO (data desconhecida)



**Fonte:** Tudo sobre o tombamento da Ponte Afonso Pena (data desconhecida). Disponível em: <http://nilsonfreirenews.blogspot.com.br/2012/11/tudo-sobre-tombamento-da-ponte-afonso.html>. Acesso em: 19 dez. 2015.

Nesse período, o principal trecho que se associa ao traçado atual da BR-060 é o que interliga Rio Verde a Jataí. Tudo indica que não houve interesse imediato na conexão da região central do estado com o Sudoeste Goiano, região atendida atualmente pela rodovia. Esse fato revela características específicas da formação do território goiano: a principal articulação das forças econômicas de Goiás se dava pela interligação com o sudeste do País, via Triângulo Mineiro; a direção e a intensidade dos fluxos buscavam as estações ferroviárias por meio do transporte intermodal (carro de boi-ferrovia, automóvel-ferrovia).

### 3.1.2 A integração nacional e a rede rodoviária federal

A Marcha para o Oeste – lema inaugurado nos anos trinta – ganhou sobrevida e reforço nos pronunciamentos oficiais. Por um lado, não se tratava simplesmente de uma vaga ideia de marcha para o oeste e sim da concreta ocupação do Planalto Central e, a partir deste, do desbravamento da Amazônia. [...] conforme enfatizou Getúlio Vargas, o objetivo maior era o de “suprimir as barreiras que separam zonas e isolam regiões, de sorte que o corpo econômico nacional possa evoluir homogeneamente”. (ESTEVAM, 1997, p. 75).

As palavras de Estevam (1997) pontuam o contexto em que o sistema de circulação no território goiano sofre modificações para atender ao fortalecimento do projeto de industrialização nacional, pautado no esquema de substituição de importações (TAVARES, 1978). A “Marcha para o Oeste” teve como meta não só incorporar novas áreas como fornecedoras de produtos primários aos centros industriais, mas também criar mercados consumidores potenciais para o consumo de mercadorias manufaturadas. Getúlio Vargas, com sua visão geopolítica, diagnosticara a necessidade de unificação do mercado nacional. Ademais, ele apoiou projetos de colonização, construção de infraestruturas urbana e industrial e modernizou o aparelho burocrático estatal (IANNI, 1996).

No âmbito do território goiano, a Revolução de 1930 inspirou as forças políticas sulistas, descontentes com a administração do estado. Uma coalizão de oligarquias regionais conduziu a revolta que coadunou com a nomeação de Pedro Ludovico Teixeira ao cargo de interventor federal. Mais do que uma simples substituição de oligarquias, esse processo representou o início de mudanças profundas na dinâmica socioeconômica estadual (ESTEVAM, 1997). Imbuídos do discurso modernista, os novos dirigentes políticos defendiam o desenvolvimento de Goiás. Como projeto principal para efetivar as mudanças, conjecturavam a construção de uma nova capital.

Se, no contexto anterior, o conjunto de estradas complementava a ferrovia, que imprimia ritmo e direção aos fluxos, o rearranjo político altera a perspectiva da configuração do território goiano. O sudoeste, *lócus* da resistência às forças políticas tradicionais, não apenas apoia a construção de Goiânia, como também vislumbra uma nova capital para o sul e o sudoeste, capaz de criar oportunidades inéditas de acumulação. Nesse momento histórico, emerge o sentido político de construção de uma interligação capaz de aproximar as principais cidades sudoestinas com Goiânia, o novo centro político-administrativo.

A transferência da capital intensifica o processo migratório, com forte ocupação da região conhecida como Mato Grosso Goiano. A atração de capitais, o parcelamento da terra e a edificação de prédios públicos potencializa a especulação fundiária no recém-fundado município de Goiânia e em sua região imediata. Anápolis se fortalece como principal cidade intermediadora das frentes de expansão rumo ao norte do território goiano.

A criação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), entre 1941 e 1946, representa a materialização dos discursos de modernização que justificaram a ocupação e o povoamento do Mato Grosso Goiano. Por outro lado, ela também cria um território dependente de Goiânia, que assume, paulatinamente, funções urbanas especializadas, com vistas a atender uma hinterlândia em expansão. Anápolis também se beneficia com o dinamismo, por desfrutar da condição de “boca de sertão” (ponto final da Estrada de Ferro Goiás). Essa cidade se tornou a principal receptora dos produtos da CANG e de outros municípios localizados na região. Forma-se, então, uma renovada classe política local, composta de comerciantes, cerealistas, proprietários fundiários, profissionais liberais, operários, entre outros.

A Tabela 5 contribui para dimensionar o impacto das mudanças. Em 1920, Goiás possuía 511.919 habitantes, de acordo com dados do IBGE. Em 1950, esse número salta para 1.214.921 habitantes, demonstrando que a população estadual mais do que dobra em um prazo de 30 anos. Quando se observam os dados referentes à população brasileira, verifica-se que Goiás apresenta taxas de crescimento maiores que a do País.

**Tabela 5** – Evolução da população de Goiás e do Brasil (1920 a 1960)

	<b>Goiás</b>	<b>Taxa de cresc. (%)</b>	<b>Brasil</b>	<b>Taxa de cresc. (%)</b>
1920	511.919	-	30.635.605	-
1940	826.414	2,4	41.236.315	1,5
1950	1.214.921	3,9	51.944.397	2,3
1960	1.954.862	4,9	70.992.343	3,2

**Fonte:** IBGE – Censos demográficos (1920, 1940, 1950, 1960).

**Org.:** A. T. de Santana (2015).

A construção de Brasília representa um novo impulso na ocupação e na integração do Planalto Central ao centro dinâmico industrial, o Sudeste. Junto à nova capital federal, um conjunto de rodovias foi construído, atendendo às demandas da centralização do poder e da unificação dos mercados. Fortalece-se uma articulação entre Goiânia, Anápolis e Brasília, que contribui para o crescimento das duas capitais. O Planalto Central brasileiro sofre uma transformação na sua configuração territorial em decorrência dos investimentos públicos em

equipamentos urbanos, em infraestrutura de transportes e armazenamento, em projetos de colonização rural e incentivos à produção agrícola e industrial.

De acordo com o Quadro 4, observam-se que foi significativa a construção de rodovias durante a edificação de Brasília. Ao todo, foram 2.043 quilômetros de vias, sendo 596 quilômetros implantados e pavimentados, e 1.447 quilômetros apenas implantados. No período de 1968 a 1974, no governo Emílio Garrastazu Médici (1969-1974), novos investimentos na rede rodoviária completam a etapa de pavimentação por meio da efetivação do Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Prodoeste).

**Quadro 4** – Rodovias federais implantadas durante a construção de Brasília (1956-1960)

<b>Rodovia</b>	<b>Trecho</b>	<b>Obra</b>	<b>Extensão (km)</b>
BR-020	Formosa-Divisa GO/BA	Implantação	250
BR-040	Brasília-Cristalina-Divisa GO/MG	Implantação e pavimentação	168
BR-050	Catalão-Rio Paranaíba	Implantação	33
BR-060	Brasília-Anápolis	Implantação e pavimentação	135
BR-060	Goiânia-Rio Verde	Implantação	220
BR-060	Rio Verde-Jataí	Implantação	97
BR-070	Brasília-Entrada para BR-414	Implantação	70
BR-070	Mal. Floriano-Rio Claro	Implantação	37
BR 153	Anápolis-Goiânia-Itumbiara (259 km), incluindo a travessia de Anápolis (10 km), o contorno de Goiânia (18 km), o contorno de Itumbiara (6 km) e a pavimentação de todo o trecho.	Implantação e pavimentação	293
BR 153 e BR 226	Alvorada-Estreito	Implantação	740
<b>Total</b>			<b>2.043</b>

Fonte: DNER (1984).

Org.: A. T. de Santana (2015).

Importantes rodovias são construídas. Algumas se caracterizam pelo típico caráter de “penetração”, atendendo as frentes pioneiras de ocupação, como é o caso da BR-153, que inaugura um padrão espacial de ocupação da região Centro-Norte do País, historicamente articulada a Belém e a São Luís, devido à primazia dos sistemas de circulação hidroviários. Os rios Araguaia e Tocantins representavam, para as cidades do Norte Goiano, as principais vias de comercialização. A construção da BR-153 altera radicalmente a configuração territorial, a ponto de promover uma redefinição na rede urbana regional. Gomes, Neto e Barbosa (2004) argumentam, inclusive, que essa rodovia contribuiu sobremaneira para a fundação do estado do Tocantins.

Na porção Centro-Sul de Goiás, todavia, foram as rodovias BR-040, BR-050, BR-060 e o trecho Goiânia-Itumbiara da BR-153 que contribuíram para a alteração do padrão espacial

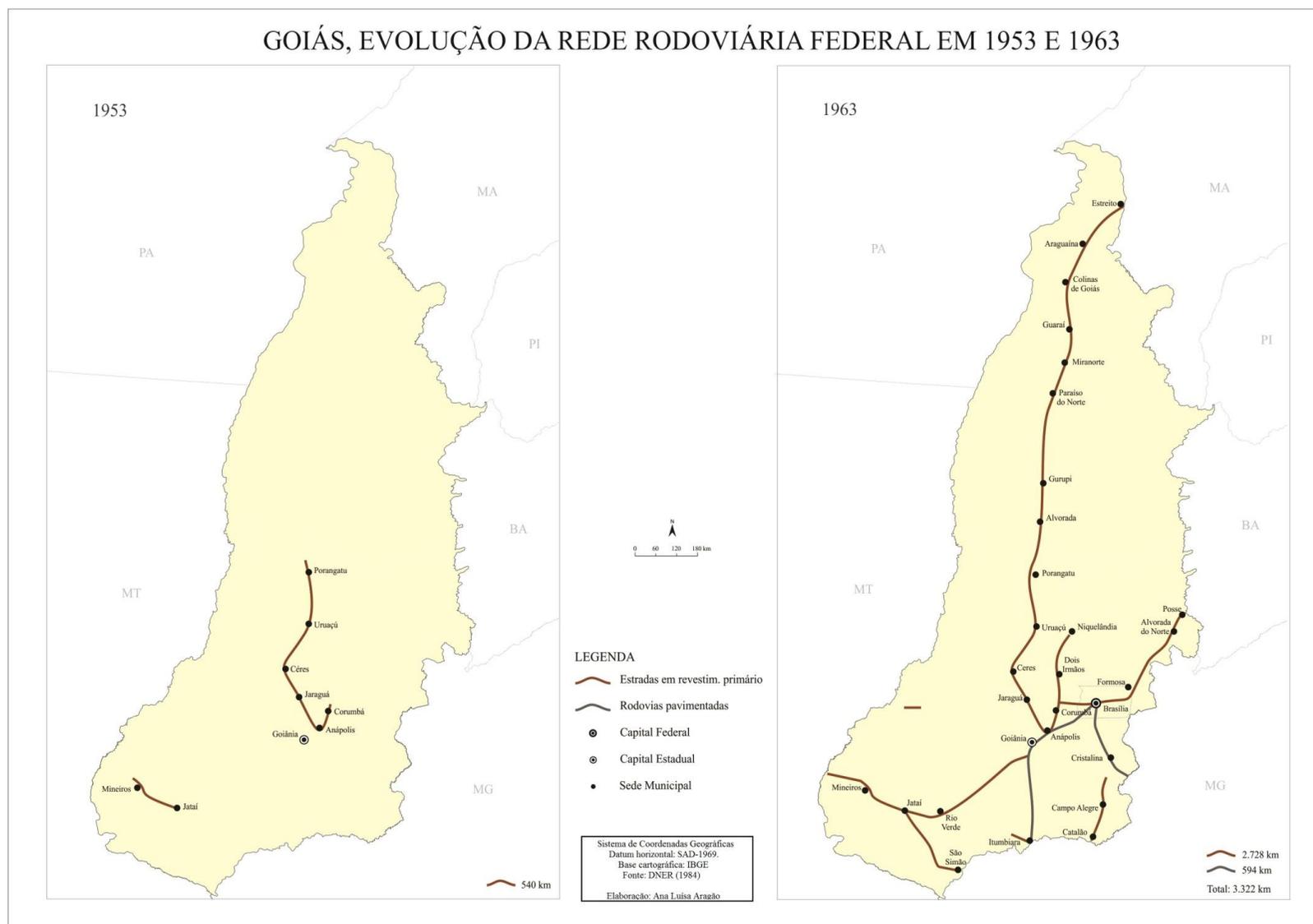
de ocupação e produção social do território. Cada qual alterou a logística espacial do território goiano: a BR-040 interligou Brasília ao Rio de Janeiro; a BR-050 encurtou a distância entre Brasília e São Paulo; a BR-060 interligou a capital federal ao Sudoeste Goiano e ao Mato Grosso; e a BR-153 interligou Goiânia a São Paulo, além de possibilitar a articulação interestadual das unidades federativas das regiões Norte e Sul do País.

Esse preâmbulo contribui para encaminhar uma ideia central: o processo de modernização territorial cria uma circulação diferencial, que agrava as desigualdades espaciais no território do Cerrado; a nova configuração territorial abre oportunidades de acumulação nas regiões conectadas pela nova malha viária, intensificando ações de determinados atores territoriais e processos de diferenciação espacial.

De acordo com o pensamento de Raffestin (1993), a circulação é a face visível do poder e as redes, os nós e as malhas compõem um sistema territorial que revela relações de dominação e subordinação entre diferentes atores territoriais. Um exemplo é ilustrativo: apesar de receber investimentos do Plano de Metas, a rodovia BR-070, cujo traçado remonta aos primeiros caminhos coloniais, até hoje não está totalmente pavimentada. Contraditoriamente, a BR-060 torna-se o caminho privilegiado rumo ao Oeste do País e encontra-se reestruturada e duplicada em sua quase totalidade no território goiano.

A Figura 15 mostra a espacialização da rede rodoviária federal entre os anos de 1953 e 1963, período em que JK aplica seu projeto desenvolvimentista. Em comparação com a Figura 13, das estradas construídas na década de 1920, observa-se um novo padrão espacial de organização dos fluxos. Goiânia e Brasília passam a exercer centralidade na rede rodoviária e boa parte da movimentação de mercadorias, pessoas e serviços passa por essas localidades. A primazia das estações ferroviárias é substituída pela centralidade do poder político urbano ou pela força dos dois centros de gestão do território (CORRÊA, 2000b). Novas vias indicam a intencionalidade de fortalecimento, a partir de Goiás, das frentes pioneiras em direção ao Norte e ao Oeste do País, notadamente por meio da BR-153 e BR-060.

**Figura 15** – Evolução da malha rodoviária federal em Goiás (1953-1963)



As primeiras vias pavimentadas também revelam prioridades quanto à produção da circulação diferencial. De acordo com Figura 15, o trecho da BR-060 entre Goiânia e Brasília parte da BR-153 e da BR-040 e recebe, inicialmente, o revestimento asfáltico, notadamente para viabilizar a circulação de carros e caminhões. Outro objetivo consiste em reduzir a dimensão espaço-temporal com São Paulo e Rio de Janeiro, os principais centros industrializados.

Encerrado esse ciclo de integração nacional, três questões se apresentam: a rede rodoviária enxertada ao território possibilita a organização de novos arranjos espaciais, assentados em sistemas produtivos condizentes aos requisitos de uma economia de acumulação ampliada; as rodovias federais aproximam Goiânia, Anápolis e Brasília do centro dinâmico do País, quebrando o monopólio do Triângulo Mineiro sobre o Sul e Sudoeste Goiano e redefinindo hierarquicamente a rede urbana regional, com perdas para Uberlândia e Uberaba; a BR-060 se mostra como via potencialmente estratégica, por estabelecer a ligação entre Goiânia e Brasília e direcionar espacialmente a territorialização das políticas públicas de modernização das práticas agrícolas. Inicia-se um momento de grandes transformações.

### **3.1.3 A edificação da fronteira agrícola e a estruturação da rede rodoviária**

A indústria brasileira, na vanguarda da acumulação nacional de capitais, havia se fortalecido no período de 1933 a 1955 [...]. O auge do processo se deu com a implantação da indústria pesada no país, particularmente no período de 1956 a 1961. A partir de então, a economia brasileira esbarrou em obstáculos estruturais. [...] No contexto dessa nova “ordem” [...] parte do recém-implantado parque industrial brasileiro encontrou novas modalidades de acumulação orientando-se para o setor agropecuário exigindo maior industrialização no campo brasileiro. (ESTEVAM, 1997, p. 125).

Estevam (1997) dialoga com as transformações no território goiano impetradas pelo avanço da fronteira agrícola no território do Cerrado. A crise estrutural na economia brasileira na década de 1960 contribui para a redefinição das estratégias do capital industrial no País, em sintonia com as mudanças na divisão internacional do trabalho. Ações conjuntas do estado e das empresas multinacionais contribuem para alterar radicalmente as práticas agrícolas no Cerrado, sobretudo onde predominam relevos de chapada.

As empresas multinacionais orientam-se a partir das potencialidades de integração da indústria com a agricultura, por meio de novas técnicas produtivas no campo. Os avanços do setor petroquímico, que potencializou a produção de fertilizantes, o desenvolvimento da

indústria de máquinas e implementos agrícolas, os experimentos da chamada Revolução Verde, criam possibilidades associativas no sentido da formação de cadeias produtivas. Desenvolve-se o que alguns autores conceituam como “complexo agroindustrial”. Moreira (2003) argumenta que entre os mais comuns estão o grãos-carne, o madeira-celulose-papel, o leite-laticínio, entre outros.

O avanço da modernização das práticas agrícolas coincide com o esgotamento do modelo desenvolvimentista iniciado pelo governo de JK. Estratégias de retomar o crescimento econômico são repensadas como mecanismo para amenizar o agravamento dos problemas sociais. O debate acerca das políticas econômicas adotadas pelo Brasil se aprofunda, assim como o planejamento de um conjunto de ações com vistas a reduzir as desigualdades regionais. Em meio às disputas político-ideológicas, o golpe militar de 1964 imprime especificidade na condução da política estatal, que se materializa por meio dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND).

A localização estratégica de Goiás, no contato com as regiões Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste, e o potencial agrícola verificado pelo aproveitamento relativamente baixo das terras agriculturáveis tornam este estado alvo do avanço da fronteira agrícola. Diferentes políticas de planejamento regional, coordenadas pela Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) e pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), são direcionadas para induzir o desenvolvimento agroindustrial deste território.

Segundo Estevam (1997), o I PND Goiás sofre intervenção do Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste (Proterra), que contemplou a região norte de Goiás (atual estado do Tocantins), destinando recursos para a implantação e melhorias de estradas e assentamento de agricultores. A região Centro-Sul do estado, por sua vez, recebe o Programa de Desenvolvimento do Centro Oeste (Prodoeste), que objetivou consolidar a infraestrutura produtiva e de transportes. Parte das rodovias federais não concluídas no Plano de Metas são agora pavimentadas. Esse é o caso das vias BR-050, BR-060, BR-153, BR-230, BR-364 e BR-452, conforme se verifica no Quadro 5.

Em relação ao II PND, a intervenção estatal direciona-se de modo a incentivar a transformação das práticas agrícolas e promover o desenvolvimento do setor agroindustrial. Estevam (1997) cita três programas: o Poloamazônia, o Polocentro e o Região Geoeconômica de Brasília.

**Quadro 5** – Rodovias federais que receberam recursos do Prodoeste (1969-1974)

Rodovia	Trecho	Obra	Extensão (km)
BR-050	Cristalina-Catalão-Divisa GO/MG A terraplanagem do trecho Cristalina-Catalão fora executada entre 1962-1966	Pavimentação	218
BR-060	Goiânia-Rio Verde-Jataí	Melhoramento e pavimentação	306
BR-153	Anápolis-Estreito Foi concluída a pavimentação do trecho Anápolis-Ceres e executada a pavimentação de Ceres a Estreito	Pavimentação	1.224
BR 230	Estreito-Araguatins	Implantação	138
BR 364	Jataí-Santa Rita do Araguaia	Pavimentação	193
BR 452	Itumbiara-Rio Verde Foi construído o subtrecho Rio Meia Ponte-Rio Verde e pavimentado o trecho Sarandi-Rio Verde	Construção e pavimentação	181
<b>Total</b>			<b>2.260</b>

Fonte: DNER (1984).

Org.: A. T. de Santana (2015).

O Poloamazônia priorizou projetos de ocupação da Amazônia Legal e boa parte de seus recursos foram destinados aos complexos minerais de Carajás e Tapajós, mas também a investimentos na pavimentação de rodovias e construção de estradas vicinais. O Polocentro orientou-se fundamentalmente para a modernização das técnicas agrícolas, apoiando atividades de pesquisa agropecuária, melhoramento da infraestrutura e disponibilização de linhas de crédito rural. Por fim, o programa de desenvolvimento da Região Geoeconômica de Brasília visou a equacionar o acelerado processo de urbanização da capital federal, com medidas voltadas à dinamização das zonas circunvizinhas. Entre as ações desse programa está a implantação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), que figura atualmente como o mais equipado de Goiás.

Esse conjunto de ações provocou transformações socioeconômicas substanciais no território goiano. A modernização da agricultura, apesar de seletiva nos tipos de cultivos e no tamanho das propriedades, foi largamente aplicada, sobretudo na região Centro-Sul de Goiás.

A Tabela 6, que mostra a evolução do número de tratores nos estabelecimentos agropecuários em Goiás, permite constatar o impacto desse processo. Em 1970, o estado possuía 5.692 tratores; em 1980, esse número salta para 27.600 tratores, um acréscimo de 21.908 unidades. Comparado aos dados do Brasil e do Centro-Oeste, observa-se que o crescimento relativo é maior no Centro-Oeste, todavia, Goiás apresenta índices maiores que o verificado para o País.

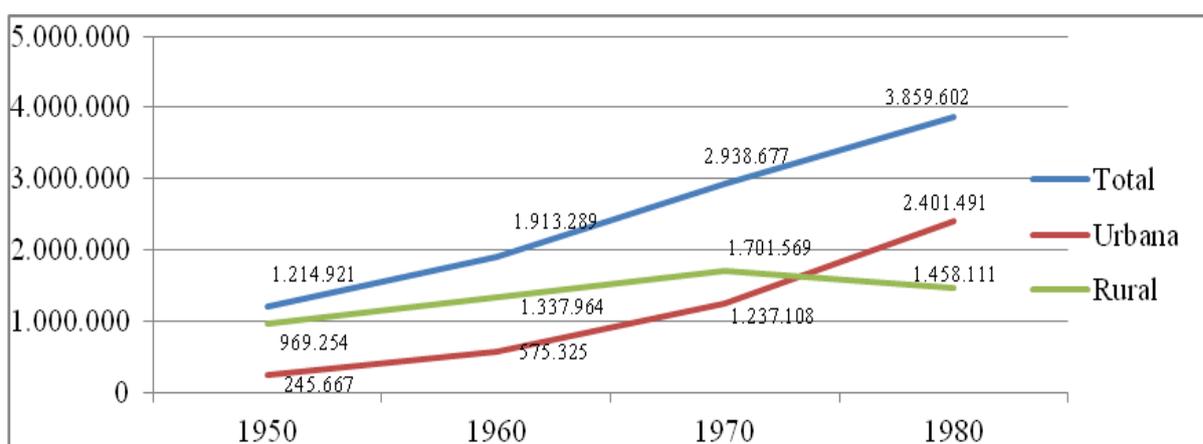
**Tabela 6** – Evolução do número de tratores nos estabelecimentos agropecuários (1970-1995)

Ano	Brasil	%	Centro-Oeste	%	Goiás	%
1970	165.870	-	10.340	-	5.692	-
1975	323.113	95	29.032	181	13.634	140
1980	545.205	69	63.391	118	27.600	102
1995	803.742	47	114.684	81	43.313	57

Fonte: IBGE – Censo Agropecuário (1970, 1975, 1980, 1995).

Org.: A. T. de Santana (2015).

Em relação à dinâmica demográfica, o período que se inicia na década de 1960 indica que Goiás encontrava-se na rota dos fluxos migratórios, com elevado ritmo de crescimento populacional. A mobilidade do capital e do trabalho para a fronteira agrícola, com a incorporação de novas terras aos processos produtivos, a migração para Brasília e Goiânia, a alta taxa de fecundidade decorrente da melhoria relativa das condições materiais de vida, explica, em parte, a curva ascendente do crescimento populacional, mostrada no Gráfico 1.

**Gráfico 1** – Evolução da população rural e urbana em Goiás (1950-1980)

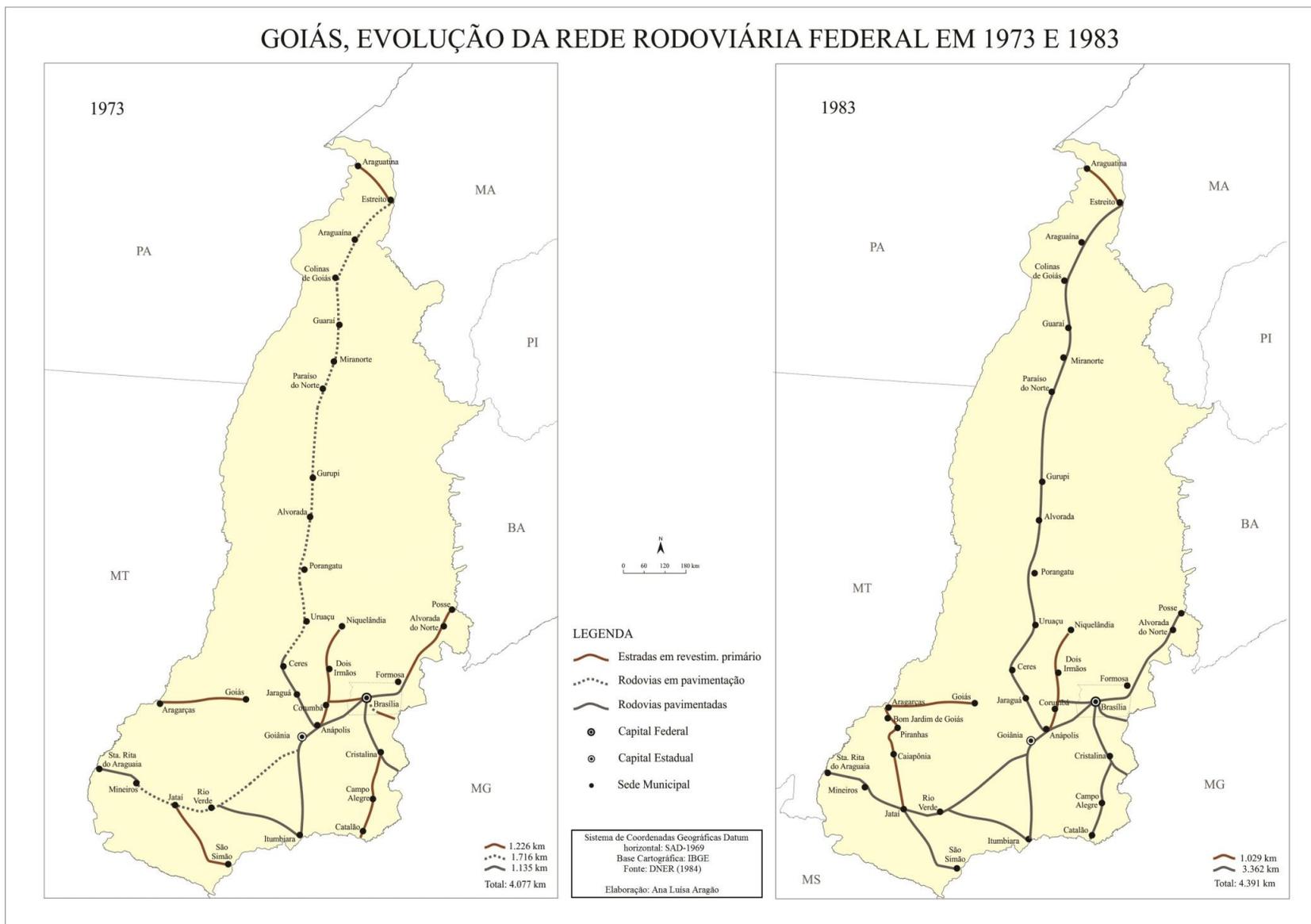
Fonte: Censo demográfico – IBGE.

Org.: A. T. de Santana (2015).

Todavia, o Gráfico 1 também revela que, entre os impactos da modernização da agricultura no território goiano encontra-se o acelerado processo de urbanização. A população que residia no campo, mais representativa do que a população urbana nos anos de 1950, 1960 e 1970, torna-se menos expressiva do que a população urbana em 1980. A ruptura no ritmo de crescimento da população rural em 1970 é um indicativo das consequências das novas relações sociais de trabalho na fazenda-empresa, pautadas no assalariamento e no trabalho precário. Paulatinamente, o agregado, o meeiro, o peão e o posseiro são substituídos pelo trabalhador temporário, o boia-fria, que reside na cidade. Esse fato acelera o crescimento da população urbana.

Frente às transformações econômicas, políticas, sociais e culturais no território goiano, a extensão e a estrutura da malha rodoviária também se alteram, notadamente nas regiões que recebem seletivamente as inovações. A Figura 16 mostra a evolução das rodovias federais entre 1973 e 1983. Observam-se os impactos dos investimentos do Prodoeste e dos demais programas contemplados no II PND: pavimentação do trecho Centro-Norte da BR-153; pavimentação do trecho Goiânia-Jataí da BR-060; construção e pavimentação da BR-452; pavimentação do trecho da BR-364, entre Jataí e Santa Rita do Araguaia e entre Jataí e São Simão; pavimentação da BR-050; pavimentação da BR-020; implantação da BR-158; e pavimentação do trecho Brasília-Cocalzinho de Goiás da BR-070. A produção da circulação diferencial altera-se quanto à forma e ao conteúdo, todavia reforçando o novo padrão espacial de ocupação do Cerrado.

**Figura 16** – Evolução da malha rodoviária federal em Goiás (1973-1983)



A análise da Figura 16 não permite entender o crescimento da malha estadual. Todavia, a partir da Tabela 7, é possível perceber que a extensão das rodovias administradas pela União e pelo estado no território goiano saltou de 18.584 quilômetros para 21.424 quilômetros entre 1990 e 2000, com incremento de 2.840 quilômetros. Quando se analisa a evolução das rodovias segundo sua jurisdição, percebe-se que o maior crescimento se deu na categoria estaduais pavimentadas, que se elevou de 3.599 quilômetros, em 1990, para 6.211 quilômetros, em 2000, com crescimento de 2.612 quilômetros.

**Tabela 7** – Evolução da malha rodoviária em Goiás (1990-2000)

Jurisdição	Pavimentadas			Não Pavimentadas		
	1990	1995	2000	1990	1995	2000
Federais	2.663	2.844,6	3.068,9	508	920	510,8
Estaduais Transitórias	991	1.286,9	1.441,9	930	510	280
Estaduais	3.599	4.740,2	6.211	9.893	10.719,7	9.911
Total	7.253	8.872	10.722	11.331	12.150	10.702

**Fonte:** Goiás (2005).

**Org.:** A. T. de Santana (2015).

A Tabela 7 dialoga com uma característica marcante da evolução da malha viária do território goiano no processo de modernização das práticas agrícolas: por decorrência da implantação da rede viária federal, que estabeleceu os principais eixos troncais de circulação, o estado de Goiás desenvolveu ações no sentido de garantir a interligação de diferentes cidades e regiões às vias principais, objetivando minimizar os fluxos migratórios rumo à capital federal. Por outro lado, também buscava dinamizar as regiões alvo de políticas de tecnificação agrícola e de instalação de empresas multinacionais ligadas ao setor agroindustrial.

Nesse contexto, a BR-060 consolida-se como importante eixo de ligação de cidades profundamente participantes das transformações em curso, notadamente Brasília, Anápolis, Goiânia, Rio Verde e Jataí. Esses núcleos urbanos não apenas sofreram os impactos das políticas de planejamento, como também foram selecionadas pelos agentes do capital para receberem investimentos produtivos. A presença dessas cinco cidades ao longo da BR-060 não só singulariza o território servido por essa rede técnica, como também a coloca no centro das atenções no conjunto das políticas estatais de melhoria da infraestrutura logística, o que contribui para a ampliação de sua capacidade de circulação.

### 3.1.4 Os investimentos recentes e a atual configuração da rede rodoviária em Goiás

Com segurança, pode-se afirmar ser a nova matriz ambiental/territorial [do Cerrado] resultante da convergência de [...] estratégias preestabelecidas pelo capitalismo internacional pós-Segunda Guerra Mundial, que impôs aos países considerados “subdesenvolvidos” uma Nova Divisão Internacional do Trabalho (NDIT) e, conseqüentemente, do espaço geográfico. No caso do Brasil [e do Cerrado], o objetivo pretendido foi incorporar o campo à lógica do capital financeiro – oficial e privado – internacional. (GOMES, 2008, p. 353-354).

Concorda-se com Gomes (2008) na argumentação de que a nova matriz espacial do Cerrado resulta do realinhamento do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho. Escolhido para se tornar região produtora de excedente agrícola, o “celeiro mundial”, o Cerrado torna-se alvo de vultosos investimentos e de políticas de ordenamento territorial cujos objetivos visavam a equipar o território para ação eficaz do capital multinacional.

Pode-se estabelecer um diálogo com a citação: o Cerrado, gradativamente, é submetido à lógica do capital financeiro internacional, na qual a meta é o lucro máximo, seja pela exploração do trabalho diretamente nas atividades produtivas, na apropriação da renda da terra no âmbito da especulação fundiária, ou mesmo na exploração das possibilidades inéditas de acumulação, advindas da biotecnologia<sup>13</sup> e da modernização do território.

Entre as mudanças advindas com a nova matriz espacial do Cerrado, observa-se a urbanização e a industrialização. Essa tendência, já indicada no período anterior, agora assume feições singulares. No âmbito do território goiano, Estevam (1997) argumenta que três áreas apresentam maior ritmo de urbanização: Distrito Federal e seu entorno; Mato Grosso Goiano, sobretudo Goiânia e Anápolis; e o Sudoeste Goiano, principalmente Rio Verde, Jataí e Itumbiara. No que se refere à industrialização, segundo o autor, o destaque fica para a indústria de alimentos ou para as agroindústrias, comandadas por grupos multinacionais.<sup>14</sup>

As análises de Estevam (1997) pautam-se no contexto da década de 1990, o que coloca a necessidade de pensar os desdobramentos atuais das transformações da estrutura produtiva em Goiás e suas relações com a evolução da rede viária. Conforme atestam Marx (2010), Harvey (2006), Santos (1997) e Castillo (2011), entre outros, a circulação e a logística

<sup>13</sup> Moreira (2006, 2007) chama a atenção para essa nova configuração do capitalismo, hegemonizada do capital financeiro. O domínio dos ciclos de reprodução natural, através da biotecnologia, torna-se frente privilegiada de exploração de excedente.

<sup>14</sup> Mais detalhes, ver Estevam (1997, p. 155-167).

inserem-se no conjunto das forças produtivas e, em decorrência dos avanços das telecomunicações, é alvo de novas estratégias organizacionais. No caso da malha viária, o impacto das transformações produtivas no território do Cerrado implicará na reestruturação de algumas vias, com uma estratégia bastante contundente do governo federal de duplicar algumas rodovias e aprofundar o modelo de concessões à iniciativa privada.

Além da expansão do complexo agroindustrial, verificar-se-á em Goiás, no início do século XXI, que novos setores se desenvolvem atraídos pela política de incentivos fiscais, pela infraestrutura logística disponível, pela presença de grandes mercados consumidores e pela posição geográfica estratégica do Estado no território nacional. Esse é o caso da indústria farmacêutica, instalada no eixo Anápolis-Goiânia. Localizada entre Brasília e a capital de Goiás, tem acessível mercados potenciais. Desfruta, ainda, da infraestrutura logística de Anápolis que, além do entroncamento rodoferroviário, dispõe do Porto Seco, para o desembarço aduaneiro, e do distrito industrial.

A indústria automobilística também chama a atenção pelo seu dinamismo. Atualmente, há unidades instaladas em Catalão, Anápolis e Itumbiara, com previsão de uma nova fábrica em Hidrolândia. Seguindo uma tendência de desconcentração industrial no País, essa indústria chega a Goiás no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, identificando, neste estado, um lugar estratégico para atingir o mercado nacional. No caso da empresa Mitsubishi Motors, em Catalão, um dos critérios para a instalação da fábrica foi a posição geográfica da cidade que, a partir de um raio de 800 quilômetros, tem acessível dois terços do PIB brasileiro (SILVA, 2002).

Todavia, outros critérios são avaliados por essas empresas, como a isenção fiscal. Além do Regime Automotivo Especial, criado no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) para atrair empresas às regiões Centro-Oeste e Nordeste, o estado de Goiás teve sua contribuição com o programa de incentivo à industrialização denominado Produzir, um dos mais agressivos na “guerra fiscal” entre as unidades da Federação. Não se deve desconsiderar a mão de obra barata e com pouca experiência de organização sindical. Esse dado é bastante relevante para o capital, tendo em vista que a subordinação dos trabalhadores no processo produtivo é elemento central na sociedade capitalista.<sup>15</sup>

A outra atividade de grande impacto econômico e socioambiental no Cerrado é a exploração mineral. Ela permeia a formação socioespacial de Goiás, mas ganha novas proporções a partir da década de 1970. Inicialmente desenvolvida por empresas estatais, o

---

<sup>15</sup> Para mais detalhes acerca do processo de expansão da indústria automobilística no território goiano, consultar Santana (2011), Silva (2002) e Silva (2010).

setor é fortemente atingido pelas políticas de desestatização na década de 1990. Com as operações transferidas às empresas privadas e com a promulgação da Lei Kandir (nº 87/1996), que isenta do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) os produtos destinados à exportação, há uma intensificação da produção de *commodities*. Entre os minérios de mais interesse encontram-se: fosfato, nióbio, níquel, amianto, alumínio e ouro, que são explorados em minas nos municípios de Catalão, Ouidor, Niquelândia, Minaçu, Barro Alto e Crixás, respectivamente.<sup>16</sup>

Todavia, o setor que se tornou alvo das políticas públicas em Goiás nos últimos anos foi o sucoenergético. Implantado inicialmente na década de 1970, ele ganha novo impulso nos anos 2000. Entre os fatores que explicam essa expansão está o lançamento do Plano Nacional de Agroenergia (2006-2011), que cria o Zoneamento Econômico e Ecológico e políticas específicas para o setor, entre linhas de crédito para a construção de unidades industriais e desregulamentação legislativa, sobretudo ambiental.

Segundo Pietrafesa, Sauer e Santos (2011), as regiões de Cerrado foram alvos da expansão do setor sucoenergético devido a sua topografia e infraestrutura disponível. Além disso, os autores analisam o papel do Fundo Constitucional do Centro-Oeste (FCO) que, entre 2006 e 2009, destinou cerca de R\$ 329,5 milhões para o financiamento de fábricas e aberturas de lavouras de cana. Além disso, cita a construção do “alcoolduto” da Petrobrás, que prevê investimento de R\$ 7 bilhões para conectar os estados de Goiás, Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro com um sistema de armazenamento e distribuição de etanol.<sup>17</sup>

Todas essas mudanças refletiram na evolução do PIB goiano. No período de 2000 a 2012, suas taxas de crescimento foram mais elevadas que as do Brasil e do Centro-Oeste, conforme Tabela 8.

**Tabela 8** – Evolução do Produto Interno Bruto no Brasil, Centro-Oeste e Goiás (2000-2014)

(Mil Reais)

	Período			Tx. de Cres. Anual (%)	
	2000	2010	2014	2002-2010	2010-2014
<b>Brasil</b>	1.179.482.000	3.885.847.000	5.778.952.780	12,7	21,9
<b>Centro-Oeste</b>	98.914.837	354.815.823	542.632.030	13,6	23,7
<b>Goiás</b>	26.249.031	106.770.109	165.015.318	15,1	24,3

Fonte: IBGE – Produto Interno Bruto (2014).

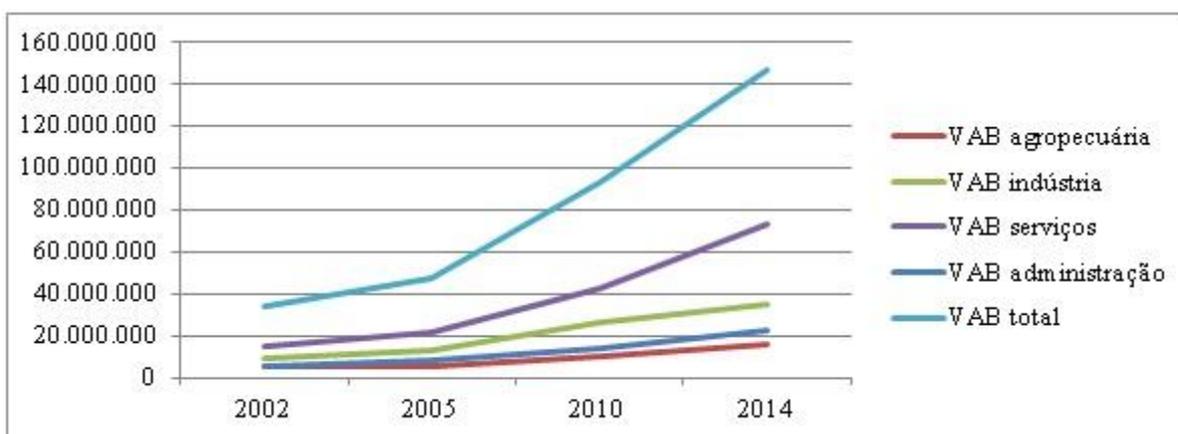
Org.: A. T. de Santana (2017).

<sup>16</sup> Para mais detalhes acerca das tendências da mineração em Goiás, consultar Gonçalves e Mendonça (2015).

<sup>17</sup> Mais detalhes desse empreendimento podem ser consultados no site da Logum Logística S.A., disponível em [www.logum.com.br](http://www.logum.com.br). Essa empresa foi criada em 2011 para gestar a construção e a operação logística do alcoolduto, cuja principal base de armazenamento e distribuição encontra-se em Paulínia-SP.

Ao analisar a evolução do Valor Adicionado Bruto (VAB) por setores, é possível diagnosticar melhor esse processo. O Gráfico 2 mostra questões fundamentais: 1) o VAB cresce vertiginosamente entre 2002 e 2014; 2) o setor de serviços é o que apresenta maior dinamismo, sugerindo que o processo de urbanização é significativo e as novas atividades produtivas são altamente demandantes de serviços especializados; 3) o setor industrial, que em 2002 possuía participação semelhante ao do setor agropecuário, distancia-se relativamente, indicando que o modelo econômico instalado em Goiás, apesar de assentar-se na agricultura, segue um perfil urbano-industrial.

**Gráfico 2** – Evolução do Valor Adicionado Bruto de Goiás, por setores econômicos (2002-2014) (R\$ mil)



Fonte: IBGE – Produto Interno Bruto dos Municípios (2014).

Org.: A. T. de Santana (2017).

As novas atividades produtivas também impactam a dinâmica demográfica estadual e regional. Conforme a Tabela 9, tanto o Centro-Oeste como Goiás apresentam taxas de crescimento maiores que as do Brasil no período de 2000 a 2015. Isso indica que o estado continua a receber intenso fluxo migratório. De 2000 a 2015, houve incremento de 1.607.453 habitantes, o que representa 42,2% do crescimento demográfico do Centro-Oeste no mesmo período. Todavia, apesar de apresentar altos índices de crescimento, perdendo apenas para a região Norte, esta região ainda concentra apenas 7,6% da população nacional. Goiás, nesse contexto, concentra 3,2%, maior percentual da região onde está inserido.

**Tabela 9** – Crescimento da população no Centro-Oeste e em Goiás (200-2015)

	Período			Taxa de crescimento anual (%)	
	2000	2010	2015*	2000-2010	2010-2015
Brasil	169.799.170	190.755.799	204.450.649	1,2	1,4
Centro-Oeste	11.636.728	14.058.094	15.442.232	1,9	1,9
Goiás	5.003.228	6.003.788	6.610.681	1,8	1,9

**Fonte:** IBGE – Censo Demográfico (2000, 2010). IBGE – Estimativas (2015).

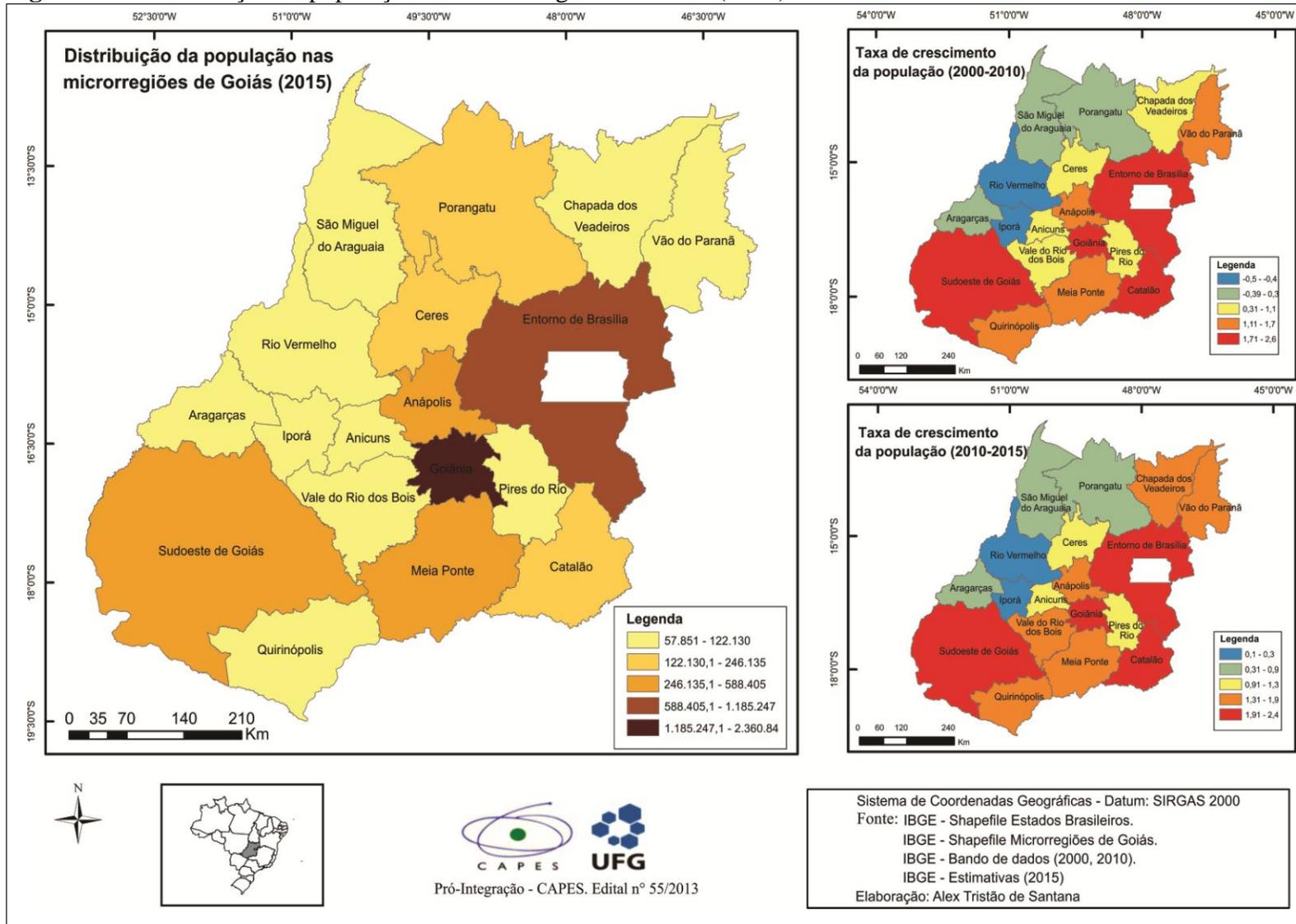
**Org.:** A. T. de Santana (2015).

\* Estimativa (2015)

No âmbito das microrregiões de Goiás, a nova matriz espacial do Cerrado contribuiu (e contribui) na conformação de uma dinâmica demográfica bastante desigual. As microrregiões de Goiânia e Entorno de Brasília, sozinhas, concentraram 3.546.094 habitantes em 2015, o que corresponde a 53,6% da população estadual. As microrregiões de Goiânia, Entorno de Brasília, Sudoeste de Goiás e Catalão, por sua vez, são as que apresentaram, no período de 2000 a 2015, as maiores taxas de crescimento anual, acima de 2,2%, conforme dados do IBGE.

Esse desequilíbrio na distribuição demográfica em Goiás pode ser constatado na Figura 17. Das dezoito microrregiões do estado, dez estão na menor faixa de concentração populacional, ou seja, de 57.851 a 122.130 habitantes. Apenas as microrregiões Sudoeste de Goiás e Anápolis apresentam valores maiores que 500 mil habitantes. Quando se avaliam as taxas de crescimento anual, é possível aprofundar a análise. Em síntese: as microrregiões localizadas no Oeste e no Norte goiano apresentam modesto incremento demográfico ou perdem população no período de 2000 a 2015; por outro lado, as microrregiões a Leste e no Centro-Sul goiano crescem com índices consideráveis, demonstrando que a nova matriz espacial de Goiás contribui para reforçar as desigualdades regionais.

**Figura 17 – Distribuição da população nas microrregiões de Goiás (2015)**



A dinâmica territorial assentada no fortalecimento do complexo agroindustrial, no setor sucroenergético e no desenvolvimento industrial impõe novas demandas de circulação e de infraestrutura de transportes. As atividades produtivas ligadas ao complexo grãos-carne, por exemplo, movimentam uma intensa cadeia produtiva, que envolve: 1) a produção agrícola e toda a sua logística de preparação e disposição de sementes e insumos; 2) a rede de armazenamento conectada aos sofisticados sistemas de colheita, transporte, transbordo e acondicionamento; 3) o beneficiamento do grão que, para ser transformado em ração animal, entra no processo produtivo em fábricas estrategicamente localizadas, que posteriormente distribuem o produto final a uma rede diversificada de estabelecimentos comerciais, ou diretamente aos criadores de aves, suínos e bovinos; 4) os frigoríficos e abatedouros que, além de controlar uma imensa rede de parceiros (produtores rurais que fornecem aves, suínos de forma exclusiva), ainda são demandantes de uma complexa rede logística que envolve fornecedores de matérias-primas, insumos e toda uma rede de distribuição de mercadorias, espalhada no território nacional e nos portos de exportação.

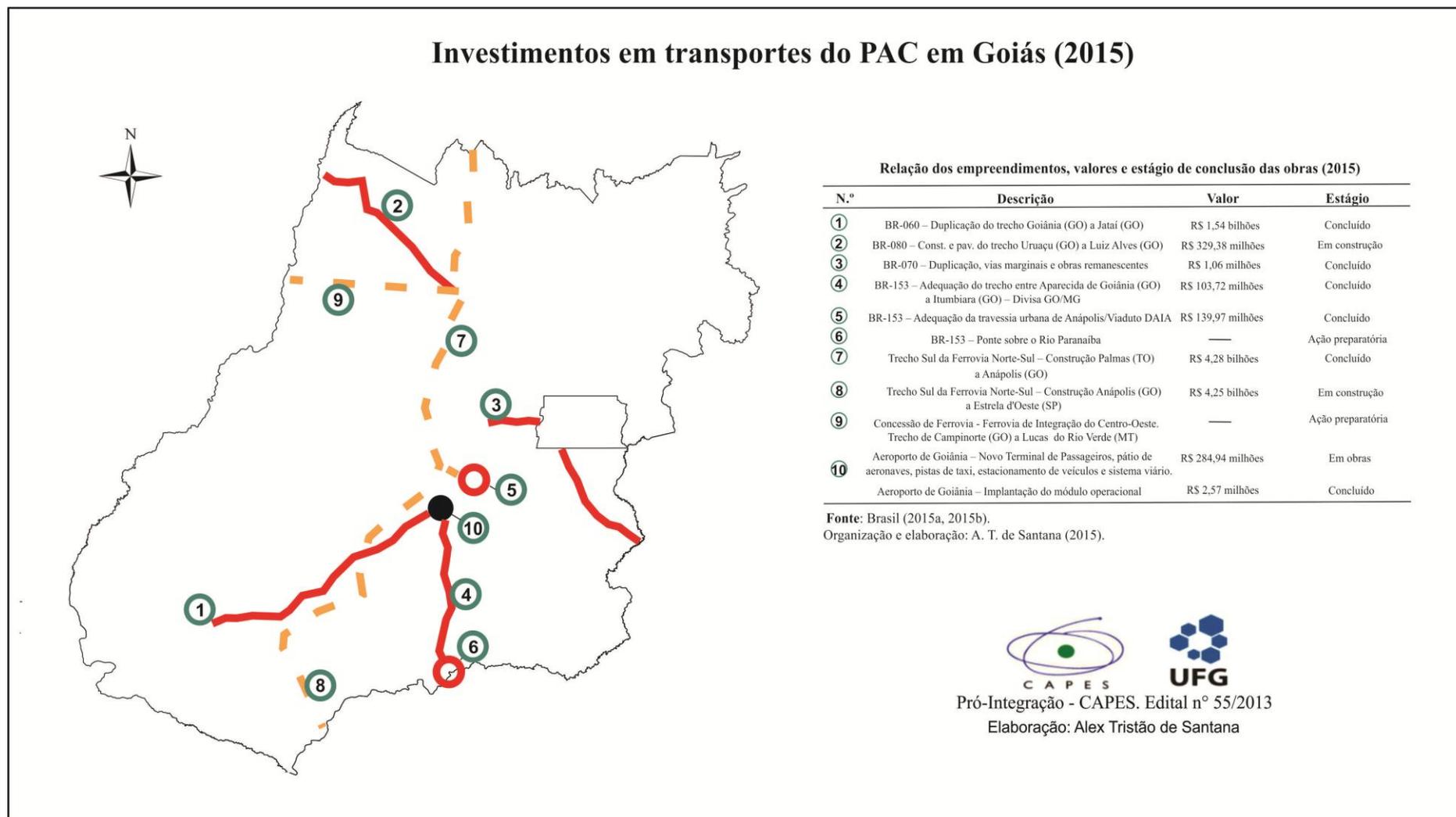
A infraestrutura de transportes é fundamental não só para a organização das diversas etapas da cadeia produtiva do complexo agroindustrial, como também para a ampliação das margens de lucro de todos os atores territoriais envolvidos. Isso se deve a um simples motivo: o preço dos fretes interfere nos custos da produção, portanto, no excedente acumulado (HARVEY, 2006). Esse certamente é um dos fatores que orienta as reivindicações dos setores ligados ao agronegócio, que encontraram retorno nos investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal.

Implantado pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2011), o PAC destinou investimentos a diferentes setores da economia: energia, habitação, saneamento, transportes etc., com o objetivo de retomar o crescimento econômico do País e auxiliar na superação da crise capitalista de 2008. Apenas em Goiás, foram previstos cerca de R\$ 19,64 bilhões de investimentos em transportes entre 2011 e 2014,<sup>18</sup> com destaque para a construção da Ferrovia Norte-Sul (trechos Anápolis-Estreito e Anápolis-Estrela D'Oeste) e a duplicação da BR-060 (trecho Goiânia-Jataí). Essas obras, depois de concluídas, consumiram cerca de R\$ 10 bilhões, conforme dados da Figura 18.

---

<sup>18</sup> Mais detalhes, consultar Brasil (2014a, 2014b).

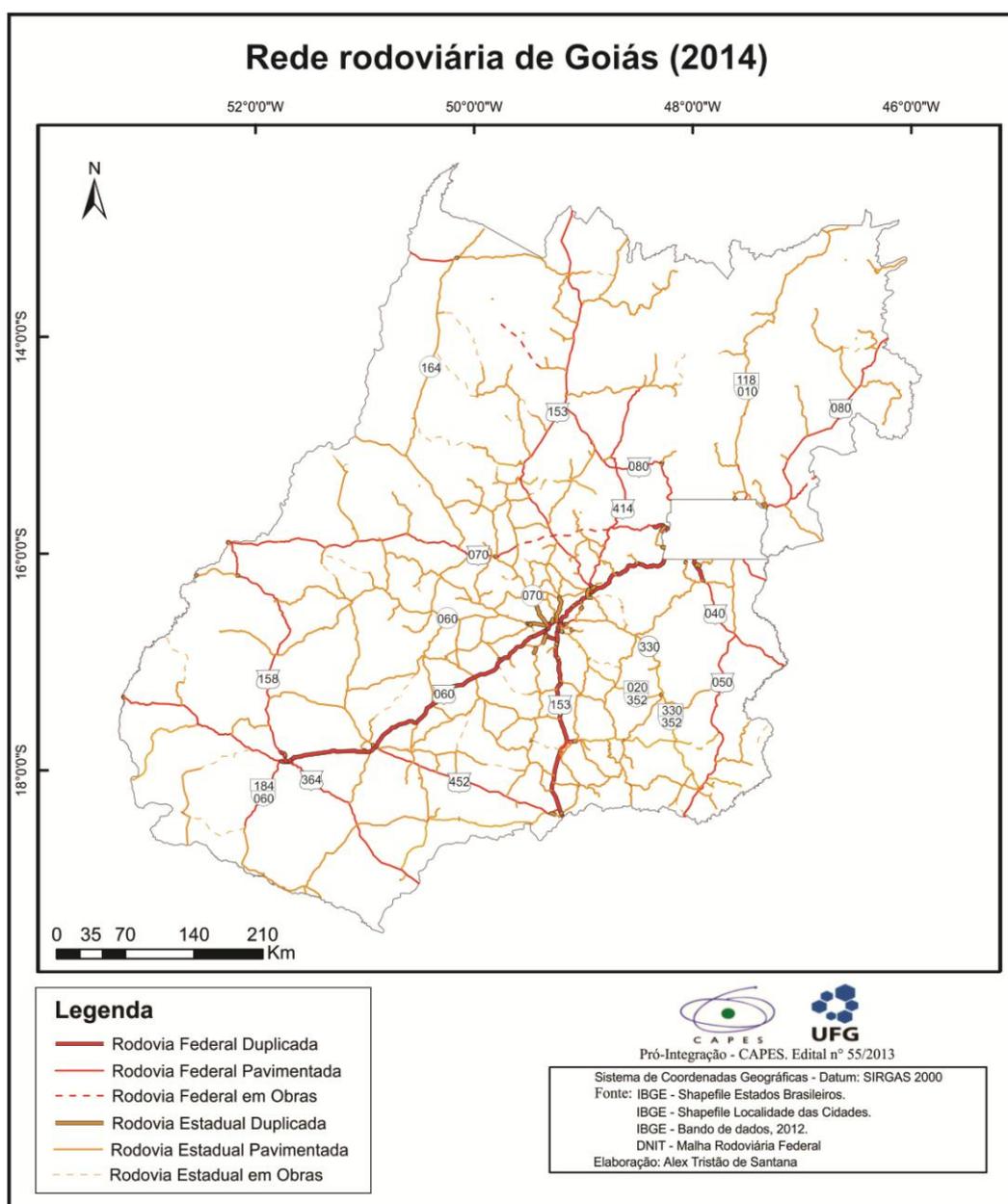
**Figura 18** – Investimentos em transporte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)



As ações do governo federal, somadas aos investimentos pontuais do governo estadual nas últimas décadas, contribuíram para uma leve evolução da rede viária em Goiás. Conforme a Tabela 6, a malha pavimentada saltou de 10.722 km, em 2000, para 14.125 km, em 2014. A malha não pavimentada, por sua vez, teve redução de 10.702 km, em 2000, para 9.769 km, em 2014, conforme dados da Agência Goiana de Obras (GOIÁS, 2014).

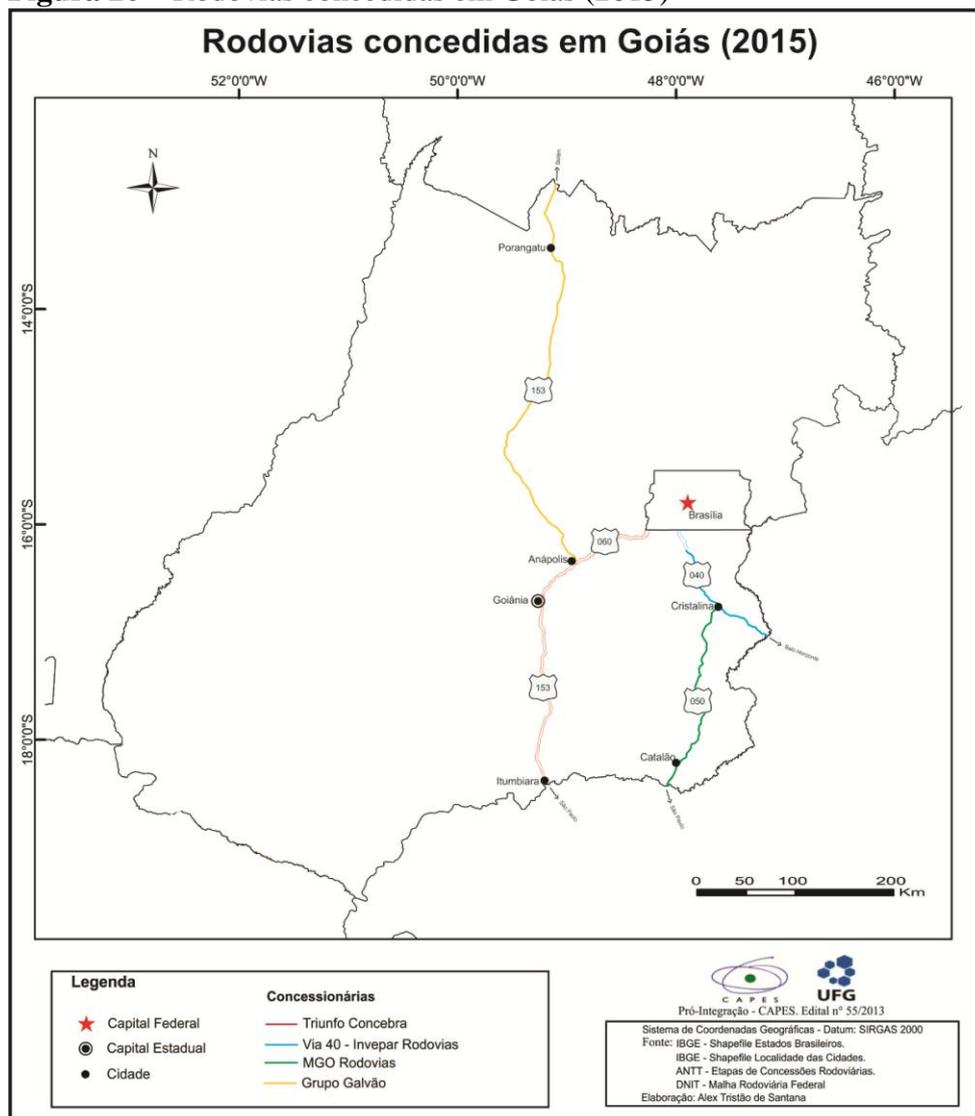
Em 2014, a extensão da malha rodoviária em Goiás era de 27.903,6 km, com 6.238,9 km de rodovias federais, 1.903,7 km de rodovias estaduais coincidentes e 19.382,8 km de rodovias estaduais. Desse total, cerca de 873 km eram duplicados (GOIÁS, 2014). A Figura 19 permite observar sua espacialização.

**Figura 19** – Rede rodoviária de Goiás (2014)



Os investimentos do PAC representaram uma significativa transformação no sistema de movimentos em Goiás e somam-se às políticas de concessões do governo federal.<sup>19</sup> Até 2014, o Ministério dos Transportes, através da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), transferiu 4 trechos de rodovias federais à iniciativa privada. São elas: BR-153, BR-060, BR-040 e BR-050, conforme se vê na Figura 20.

**Figura 20 – Rodovias concedidas em Goiás (2015)**



<sup>19</sup> “O Programa de Concessão de Rodovias Federais abrange 11.191,1 quilômetros de rodovias, desdobrado em concessões promovidas pelo Ministério dos Transportes, pelos governos estaduais, mediante delegações com base na Lei n.º 9.277/96, e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A ANTT administra atualmente 21 concessões de rodovias, totalizando 9.969,6km, sendo cinco concessões contratadas pelo Ministério dos Transportes, entre 1994 e 1997, uma pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, em 1998, com posterior Convênio de Delegação das Rodovias denunciado e o contrato sub-rogado à União em 2000, oito concessões referentes à segunda etapa - fases I (2008) e II (2009), uma concessão referente à terceira etapa – fase II (2013) e, por fim, seis concessões que são partes integrantes do Programa de Investimentos em Logística, pertencente à terceira etapa – fase III (2013 e 2014).” (BRASIL, 2016).

Oficialmente, os órgãos de regulação argumentam que a transferência da gestão das rodovias é uma alternativa viável à manutenção, conservação e reestruturação das vias. Contudo, o interesse das concessionárias se volta exatamente aos trechos com mais intensidade de fluxos, ou seja, àqueles que apresentam maior potencialidade de arrecadação. Ao observar a Figura 20, chega-se a uma síntese: está em curso, no território goiano, uma nova estratégia de captura do território para fins de acumulação, que rearticula o sistema de movimentos sob a perspectiva da eficiência logística. Contudo, a finalidade continua sendo a mesma: tornar o território apto ao uso seletivo pelo capital internacional.

Segundo informações extraoficiais, obtidas no escritório regional da ANTT em Goiânia, o trecho Goiânia-Jataí da BR-060 e parte da rodovia BR-364 também se encontram em estudos para concessão. O Sul e o Sudoeste Goiano, sobretudo, consolidam-se como *locus* privilegiado para atuação do setor sucroenergético, contribuindo, assim, para o fortalecimento do papel estruturante da BR-060 no território goiano.

A reestruturação da rede rodoviária em Goiás, mesclada às novas estratégias de exploração de atores territoriais (concessionárias), permite inferir acerca de seu sentido territorial: reforça-se cada vez mais uma circulação diferencial que, ao privilegiar com investimentos e melhorias algumas vias, criam-se, em algumas partes do território, condições diferenciadas de circulação do excedente, reforçando, assim, a desigualdade regional e os problemas socioespaciais.

### **3.2 A BR-060 e a produção da circulação diferencial: a formação de uma rodovia estruturante**

Entender a formação da rede viária em Goiás abre perspectivas bastante instigadoras para a compreensão do complexo processo de constituição da BR-060 como eixo estruturante. Isso envolve diferentes etapas: implantação, pavimentação, duplicação e concessão. O Quadro 6 apresenta uma síntese de como a BR-060 passou a existir no território goiano e foi reestruturada ao longo da segunda metade do século XX e início do século XXI.

A partir do Quadro 6, constata-se que, nas décadas de 1940 a 1950, a BR-060 ainda não existia. Todavia, há indícios de conexões que se assemelham com seu traçado. Esse é o caso das interações entre Goiânia e Anápolis e entre Rio Verde e Jataí. Nesse momento, o principal meio de transporte ainda era a Estrada de Ferro Goiás e por ela se fortalecia a ocupação do Mato Grosso Goiano e se garantia o abastecimento da nova capital estadual. Na

década de 1950, a construção de Brasília inaugura a interligação de Anápolis com o novo Distrito Federal, destacando, mais uma vez, a primazia do transporte ferroviário. É através dele que os materiais necessários às edificações da capital federal são transportados do Rio de Janeiro.

**Quadro 6 – Síntese do processo de consolidação da BR-060 (1950-2014)**

1950	Dois trechos da BR-060 existem de forma precária: a interligação de Goiânia com Anápolis e a interligação de Rio Verde com Jataí. Uma estrada secundária ligava Goiânia a Rio Verde, passando por Guapó, Palmeiras de Goiás e Jandaia.
1950 a 1961	Com a construção de Brasília, a BR-060 é implantada. O trecho de Goiânia à nova capital federal é pavimentado, e o trecho de Goiânia a Jataí é implantado. Inaugura-se um novo padrão espacial de organização do sistema de movimentos, que busca o avançar da fronteira agrícola por meio das rodovias BR-060, BR-364 e BR-153.
1961 a 1983	O trecho entre Goiânia e Jataí é pavimentado e o que conecta a capital estadual a Brasília recebe melhorias. Esse período marca as políticas estatais de incentivo à modernização da agricultura e o desenvolvimento da agroindustrialização, que altera a dinâmica da circulação no território.
1994 a 2004	A duplicação do trecho entre Brasília e Goiânia é concluída, aliviando o estrangulamento dos fluxos entre as duas cidades e possibilitando novas interações. A reestruturação da BR-060 reflete o processo de urbanização acelerado que ocorre nas duas capitais.
2004 a 2014	O trecho entre Goiânia e Jataí é duplicado com recursos do PAC. Através da política de concessões, o governo federal transfere à empresa Triunfo Concebra a gestão do trecho entre Goiânia e Brasília da BR-060. É um período de expansão da atividade industrial, sobretudo do setor sucroalcooleiro.

**Fonte:** DNER (1984); DNIT (2014); BRASIL (2014a; 2014b); BRASIL (2016).

**Org.:** A. T. de Santana (2015).

Os investimentos do Plano de Metas na infraestrutura rodoviária, no decorrer das décadas de 1950 e 1960, possibilitam a interligação entre Goiânia, Rio Verde e Jataí. Constitui-se, assim, o traçado da BR-060 como é conhecido atualmente. Até então, uma estrada secundária interligava Goiânia ao Sudoeste Goiano, passando pelas cidades de Guapó, Palmeiras de Goiás e Jandaia. A implantação da BR-060 nesse período, assim como das demais rodovias federais, inaugura um novo padrão de organização espacial do território goiano. Gradativamente, as cidades do Triângulo Mineiro perdem hegemonia na rede urbana regional em favor da ascensão de Goiânia, Anápolis, Brasília, Rio Verde e Jataí.

Nas décadas de 1970 e 1980, ocorre a pavimentação do trecho Goiânia-Jataí da BR-060. A obra é financiada com recursos dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND) e situa-se em um conjunto de ações que objetivam reinserir o Brasil na divisão internacional do trabalho como fornecedor de produtos agrícolas. O transporte rodoviário assume centralidade

na estratégia de ocupação do Cerrado, abrindo caminhos para o capital internacional. O transporte ferroviário sofre uma readequação e não uma decadência, tendo em vista que, na década de 1970, contribui para as operações dos polos minerais instalados em Goiás.

Durante a década de 1990, a sociedade brasileira sofre com os avanços das políticas neoliberais. É um momento de precários investimentos na infraestrutura de transportes. O trecho da BR-060 entre Goiânia e Brasília leva cerca de dez anos para ser duplicado. Segundo informações do DNIT, a obra inicia-se em 1994, mas é finalizada apenas em 2004.

Na década de 2000, novas perspectivas se abrem. Com os investimentos realizados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), política que também ficou conhecida como “Novo Desenvolvimentismo”,<sup>20</sup> o trecho de 330 km da BR-060 entre Goiânia e Jataí é totalmente duplicado no prazo de três anos, entre 2011 e 2014. Contraditoriamente, medidas do governo federal também fizeram avançar a política de concessões da malha viária à iniciativa privada.

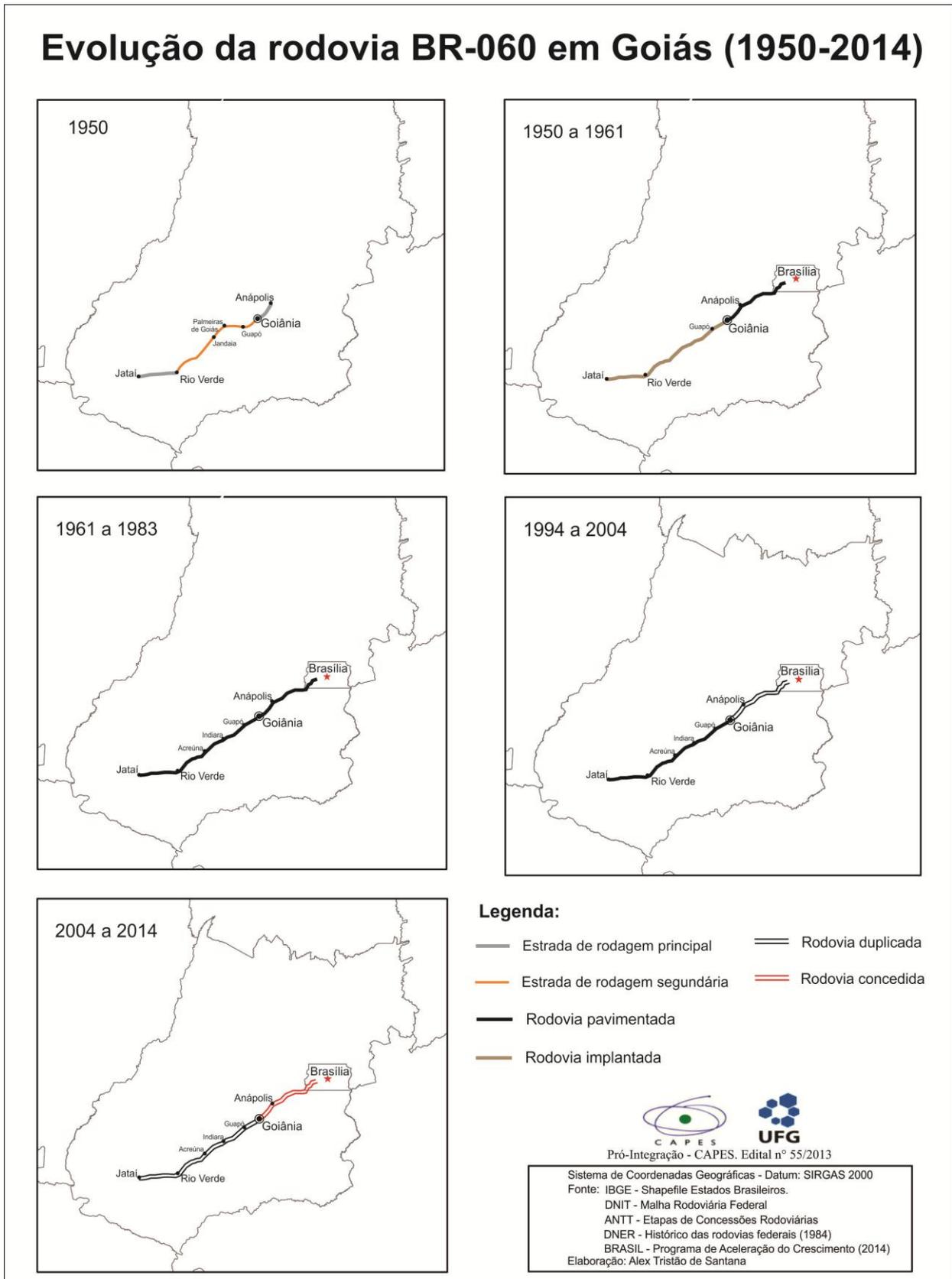
No mesmo período, o trecho entre Goiânia e Brasília da BR-060, juntamente com o da BR-153, que vai de Goiânia à divisa entre os estados de Minas Gerais e São Paulo é concedido, reforçando um novo modelo de gestão da malha viária no País. As diversas transformações relatadas são observadas na Figura 21.

A partir da Figura 21, é possível perceber que a BR-060 passa por constantes modificações na sua estrutura física, indicando que as transformações políticas, econômicas e culturais no território também impactam nas redes técnicas. Um eixo de circulação não se caracteriza apenas por sua materialidade. Conforme atestam Santos (1997), Dias (2003) e Raffestin (1993), entre outros, uma rede possui elementos materiais, sociais e políticos que só podem ser entendidos se associados à dinâmica da sociedade e à sua base material.

---

<sup>20</sup> O termo “Novo Desenvolvimentismo” foi utilizado para explicar a retomada das políticas desenvolvimentistas no Brasil, assentadas em investimentos em infraestrutura, políticas sociais e de incentivo ao consumo de massas, implantadas durante o segundo mandato do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2007-2010) e primeiro mandato do governo de Dilma Rousseff (2011-2014). Segundo Mercadante e Tavares (2006), o novo modelo tinha como foco três eixos estratégicos: o social como essência; a redução da dependência; a desprivatização do Estado. Apesar de apresentar-se como alternativa ao neoliberalismo, autores como Sampaio Jr. (2012, p. 1) argumentam que tal política “[n]ão passa de um esforço provinciano para dar roupagem nova à velha teoria da modernização como solução para os graves problemas das populações que vivem no elo fraco do sistema capitalista mundial”.

**Figura 21 – Evolução da BR-060 em Goiás (1950 a 2014)**



Para deixar essa argumentação inteligível, é mister recorrer às ações dos diferentes atores territoriais. Segundo moradores do Sudoeste, a implantação e a pavimentação da BR-060 provocaram mudanças significativas, entre elas o surgimento da cidade de Acreúna. Esse núcleo urbano teve como marco fundador um pequeno loteamento, organizado por Benedito Aristogogo de Mello, que comprou uma fazenda no local após um voo entre Goiânia e Rio Verde. Seu nome remete à abreviação de Acre com Paraúna, tendo em vista que a nova rodovia inicialmente era conhecida como Brasília-Acre e seu município foi desmembrado do território de Paraúna.

Para a análise proposta, Acreúna não representa apenas uma cidade que nasce nas margens de uma recém-criada rodovia. Há uma relação com a intencionalidade de atores que agem no território a partir das novas possibilidades de circulação e comunicação. Fundar Acreúna representava a possibilidade de estar na rota de fluxos intensos entre Brasília, a capital moderna, e as frentes pioneiras no Centro-Oeste e no Norte, ou seja, oportunidades econômicas e políticas.

Por outro lado, o ato de fundar uma cidade a partir de um loteamento também é simbólico. Em um estado em que vários municípios surgiram da ação da igreja católica, por meio dos patrimônios, esse fato representa uma nova significação política e cultural na produção do território. A construção da rodovia motiva uma apropriação da terra marcadamente especulativa e mercantil. Por esse e por outros motivos, a BR-060 será objeto de ações políticas, sofrendo constantes intervenções do Estado.

Chega-se, assim, a uma ideia central: a BR-060 se estrutura pela ação de diferentes atores territoriais, que se organizam em lugares estratégicos como Goiânia, Brasília, Anápolis, Rio Verde e Jataí. A partir das novas condições de fluidez, alguns desses atores se beneficiam do apoio político e do suporte técnico, científico e financeiro, necessários ao avanço da fronteira agrícola no Cerrado. A nova materialidade e fluidez do território atraem os grupos multinacionais que desenvolvem o complexo agroindustrial. Suas ações incrementam os fluxos, as possibilidades de acumulação e a própria reestruturação da rede, revelando, mais uma vez, a lógica da produção da circulação diferencial e a formação de um eixo estruturante.

#### **4 AS LEGENDAS ESPACIAIS DA BR-060 EM GOIÁS**

La extrema volatilidad de las fortunas en la política económica contemporánea entre y a través de los espacios del mundo económico (en diferentes escalas) pide una mejor interpretación teórica. La necesidad política es justamente urgente porque la convergencia en bienestar no ha ocurrido y las desigualdades geográficas, tanto como las sociales, dentro del mundo capitalista, parecen haberse incrementado en las últimas décadas. (David Harvey, 2006).

Nos capítulos anteriores, evidenciou-se que a BR-060 constitui-se como um eixo estruturante no território goiano e sua implantação e reestruturação (pavimentação, duplicação e concessão) compõem a geopolítica de incorporação do Cerrado à economia mundial, que acabou produzindo uma **circulação diferencial** no território. Esse entendimento permitiu associar a lógica da formação das redes técnicas à ação dos atores territoriais, sobretudo dos sujeitos ligados ao complexo agroindustrial e às dinâmicas econômicas mais recentes ligadas à desconcentração industrial e à expansão do setor sucroenergético no Cerrado. Ou seja, a lógica dos usos e apropriações permitiu situar a BR-060 na pauta dos investimentos estatais, em períodos intercalados, explicando o sentido político que envolve a ampliação da sua capacidade de circulação e estruturação da economia.

A historicidade que envolve a formação da BR-060 sugere que as regiões servidas por essa infraestrutura foram transformadas pela ação de atores territoriais poderosos, que encontraram densidades técnicas e normativas favoráveis à reprodução do capital nacional e internacional. Esse entendimento permite associar a dinamicidade dessa rodovia e das respectivas regiões servidas por ela à lógica do desenvolvimento geográfico desigual, conforme argumenta Harvey (2006) na citação que abre este capítulo. Ao oferecer condições vantajosas à reprodução do capital, alguns territórios servidos pela BR-060 passaram por forte diferenciação, aprofundando, assim, a desigualdade espacial entre lugares e regiões.

Tal argumento ganha força e sentido ao se constatar a existência, ao longo da BR-060, de importantes centros urbanos, com dinâmica regional expressiva e concentração de infraestruturas diversas, como: rede de comércio e serviços especializados; inúmeros estabelecimentos de formação de mão de obra; instituições de gestão estatal, que atuam na regulação e no planejamento territorial; e atividades industriais modernas e com ampla capacidade produtiva. Além disso, há também concentração de população urbana, que forma significativos mercados consumidores, e relevante produção agrícola, com destaque para os cultivos de soja, milho, cana de açúcar, algodão, entre outros, que contrastam com regiões e municípios com pouca participação nos indicadores econômicos e que enfrentam diferentes dificuldades para assistir suas populações.

Em uma análise pautada na teoria do desenvolvimento polarizado (BARAT, 1979; BECKER, 1977), uma síntese aceitável do impacto da construção da BR-060 para o território goiano seria a seguinte: a obra de pavimentação e duplicação da BR-060 promoveu **efeitos positivos** para as atividades econômicas da sua área de influência, criando densidades demográficas significativas em alguns municípios, potencializando o comércio, os serviços e

os fluxos materiais e imateriais. Por outro lado, também produziu **efeitos negativos ou permissivos**, drenando recursos humanos e materiais para as regiões mais dinâmicas.

Todavia, um olhar voltado à dinâmica territorial pretende reforçar a seguinte ideia: a BR-060 serve regiões com distintos padrões socioespaciais e com diferentes densidades econômicas e demográficas, o que singulariza bastante os usos e as apropriações dessa via, revelando a produção de significativa diferenciação espacial em torno desse eixo estruturante, evidenciando a lógica territorial seletiva do processo de reprodução do capital.

Decorre disso a escolha teórico-metodológica de estabelecer como viés analítico o estudo das **legendas espaciais** da BR-060 em Goiás e os efeitos decorrentes das distintas dinâmicas territoriais encontradas nos recortes analisados. A opção justifica-se pela tentativa de perceber a produção da diferenciação espacial a partir da relação rede técnica e território e da complexidade existente no papel que as infraestruturas de transportes exercem no desenvolvimento regional, que pode, em muitos casos, reforçar a disparidade entre regiões dinâmicas e regiões deprimidas.

As análises aqui empreendidas concentraram-se em três **legendas espaciais** da BR-060 em Goiás: a legenda do eixo Goiânia-Brasília; a legenda Vale do Rio dos Bois; e a legenda do Sudoeste Goiano. O trabalho de campo ocorreu nos municípios de Alexânia, Goiânia, Indiara, Jandaia, Rio Verde, Jataí e Serranópolis, onde foi possível adentrar nos territórios da pesquisa, realizar entrevistas e fazer observações de campo, tendo auxiliado no aprofundamento das análises.

#### **4.1 Legendas espaciais: princípios teórico-metodológicos**

Para avançar na elaboração do conceito de **legenda espacial**, alguns critérios foram adotados. Elegem-se como elementos essenciais para sua definição o aporte teórico-metodológico, a atenção na rede rodoviária e na sua área circundante e o foco nos atores territoriais.

A ideia de **legenda espacial** surge, inicialmente, com o exercício da observação das paisagens das rodovias BR-060, BR-070 e BR-163 no primeiro trabalho de campo realizado nesta pesquisa, no âmbito do projeto pró-integração, em janeiro de 2015. Esse ofício permitiu constatar um fato relativamente simples ao adentrar nos territórios servidos pelas rodovias: onde as atividades econômicas apresentavam alguma diversificação e importância no conjunto das relações sociais, as rodovias possuíam melhores condições de circulação (pavimentação, sinalização, acostamento, duplicação etc.); naqueles lugares onde as

atividades econômicas eram incipientes, as rodovias possuíam precárias condições de circulação, emitiam sinais de deterioração, baixa concentração de fluxos, ausência de sinalização e inexistência de acostamento. Surgiu disso um princípio teórico basilar para a pesquisa: ao tomar a lógica da dinâmica territorial, verifica-se uma relação dialética entre a rede técnica e o território, na qual a dinâmica territorial cria a rede técnica e a rede técnica contribui para transformar a dinâmica territorial.

De forma concomitante, a observação e a análise das paisagens desses eixos de transporte também possibilitaram verificar uma diferenciação espacial significativa, relacionada às dinâmicas territoriais encontradas, que se produzem na relação com os usos e apropriações das redes técnicas existentes. Isso possibilitou questionar um discurso bastante presente nos estudos dedicados ao entendimento do papel das infraestruturas de transportes no desenvolvimento regional: aquele que endossa o **papel indutor das redes** de transportes na dinamização dos territórios, atribuindo às rodovias, ferrovias ou outras redes técnicas a condição inicial para o desenvolvimento. Em alguns casos, notou-se que a ausência da rodovia ou, ao contrário, sua modernização, não acarretaria grandes impactos para alguns territórios e regiões.

Tais apontamentos permitiram caminhar rumo a uma construção teórico-metodológica que valorizasse a análise da relação das redes técnicas com a produção da diferenciação espacial nos territórios servidos pelas vias de transportes. Com isso, surge a proposta de se analisar as diferentes legendas espaciais da BR-060 em Goiás.

Para tanto, foi preciso pautar a construção teórico-metodológica no sentido de reforçar o questionamento das perspectivas teóricas que reforçam os princípios indutores das redes técnicas. Isso ocorre, sobretudo, nas abordagens que tomam como aporte a teoria do desenvolvimento polarizado (BARAT, 1978; BECKER, 1977; PERROUX, 1975).

Tal perspectiva também aparece em estudos que utilizam o conceito, ou a noção, de “área de influência” na avaliação de impactos de rodovias ou redes técnicas na dinâmica regional. Bastante presente no planejamento estatal, a noção de “área de influência” transmite uma ideia de que uma via de transporte é capaz de dinamizar extensas regiões, sem a preocupação de se problematizar os usos e as apropriações de tais infraestruturas, ou seja, a ação dos atores territoriais.

O Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarem (2006), elaborado pelo Grupo de Trabalho Interministerial, coordenado pela Casa Civil da Presidência da República, é um exemplo do uso do conceito de área de influência. No documento, ao se definirem os critérios de

abrangência do plano, utilizaram-se os seguintes argumentos: a) a efetiva influência exercida pela rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) na ocupação do território e uso dos recursos naturais na fronteira amazônica; b) a presença de estradas, associadas a fluxos demográficos e relações econômicas já conhecidas, que balizam dinâmicas em áreas próximas e tendem a afetar o território em torno da rodovia; c) a nova abordagem do planejamento, que visa à concertação das políticas setoriais no território (BRASIL, 2006, p. 9). Percebe-se claramente que a abordagem do Plano não viabiliza uma análise centrada na diferenciação espacial e nos distintos usos e apropriações das vias de transportes pelos atores territoriais, o que reforça a perspectiva indutora das redes técnicas.

A questão divergente apresentada circunscreve-se à qualidade de sujeitos portadores de ação que se busca atribuir às redes técnicas para explicar fenômenos essencialmente sociais. Muito se ouviu das promessas de desenvolvimento e progresso que viriam pela abertura das “rodovias de penetração” incluídas nas políticas de ordenamento territorial dos governos militares, como, por exemplo, a Transamazônica e a Belém-Brasília. Os “discursos progressistas” identificavam nas rodovias a capacidade de desenvolver os territórios impactados pelas obras. Todavia, os benefícios não só foram pontuais, como também acompanhados de impactos socioambientais irreversíveis. O conceito de “área de influência”, nesse sentido, é bastante útil na avaliação de impactos “positivos, negativos e permissivos”, a fim de legitimar ou reparar as ações de intervenção estatal.<sup>21</sup>

O conceito de **legendas espaciais** pretende explicar como os territórios que margeiam rodovias, ou outros eixos de transporte, são apropriados a fim de abrigarem dinâmicas territoriais específicas. Em alguns casos, são até disputados por serem estratégicos à economia de mercado. Por esse viés de análise, as redes são consideradas “suportes da ação”, instrumentos de poder que fortalecem determinados atores territoriais em detrimento de outros. Possuem, assim, características materiais, sociais, políticas e culturais.

Assim, a noção de **legenda espacial** resulta da observação da interação entre sociedade e natureza nos territórios servidos por eixos de transportes. Nela, há elementos essenciais da cultura, da política e da produção de determinado grupo social. Não é apenas suporte das atividades econômicas, mas também de diferentes sociabilidades. Sua morfologia anuncia o modo como o espaço é apropriado para servir a fins específicos, estreitamente

---

<sup>21</sup> A expressão “área de influência”, no Dicionário de Engenharia Rodoviária e de Logística, apresenta os seguintes significados: “1) área de uma peça ou sistema que sofre a influência de um determinado fenômeno; 2) área onde ocorrem impactos operacionais de incorporação de veículos nas faixas 1 e 2 de uma freeway e na faixa de aceleração por 450 m, desde o ponto de incorporação a jusante; 3) área onde ocorre impactos operacionais de desincorporação de veículos nas faixas 1 e 2 da freeway e na faixa de desaceleração por 450 m desde o ponto de divergência a montante”. (PANITZ, 2007, p. 73).

relacionados às condições de circulação e integração com os vetores do mercado internacional.

A conceituação proposta assenta-se na teoria da valorização capitalista do espaço, a qual sugere que, na sociedade contemporânea, dominada pela lógica da acumulação do capital, há um desenvolvimento geográfico desigual e combinado (HARVEY, 2011; SANTOS, 2013). Nela, as transformações espaciais são explicadas pelo movimento de autoexpansão da economia capitalista, que com certa frequência coloniza novos territórios a fim de superar crises estruturais ou explorar as singularidades dos lugares de acordo com a lógica da acumulação. O espaço se diferencia pela capacidade de auferir lucro ao capital e os aspectos técnicos, normativos, sociais, culturais e naturais são importantes.

A ação dos atores territoriais (proprietários de terras, empresários rurais, usineiros, empresas multinacionais, poder público, caminhoneiros, entre outros) é reveladora da constituição das **legendas espaciais**, pois eles estruturam ou contribuem na estruturação de dinâmicas territoriais. Seu poder de ação se diferencia conforme a força econômica e política. Observá-los permitirá diagnosticar territórios em disputa.

As ações dos atores territoriais também revelam a diversidade sociocultural e socioterritorial presente nas legendas. Há uma variedade considerável de grupos que exploram o eixo de circulação e estruturam suas práticas. Isso ocorre desde a escala da acumulação até a da reprodução da existência. As redes permitem o empoderamento dos grupos, ou até mesmo a exclusão. Trata-se de um campo de diálogo pouco explorado pelo conceito de “área de influência”, que sugere uma atenção aos aspectos econômicos e ao diagnóstico de “eficiência” das políticas de ordenamento territorial.

Dessa forma, há uma tentativa de trilhar um caminho metodológico com base em algumas contribuições teóricas, entre as quais destaca-se a de Santos (2012, p. 30), que faz considerações relevantes acerca da formação socioespacial, argumentando que os atributos do espaço herdado agem como importantes elementos de diferenciação. Isso porque “[a] localização num dado sítio e num dado momento das frações da totalidade social depende tanto das necessidades concretas de realização da formação social quanto das características próprias do sítio”. Em outras palavras, Santos (2012) quer dizer que a produção do espaço ou o papel que determinado lugar ocupa na totalidade das relações sociais depende da combinação das formas espaciais existentes e de suas técnicas correspondentes.

Harvey (2016, p. 140) também faz considerações relevantes acerca da produção da diferenciação espacial, que auxiliam a interpretar as **legendas espaciais** da BR-060. Para o autor, a evolução do capital e do capitalismo é marcada por um **desenvolvimento geográfico**

**desigual**, “pelo qual o capital se reinventa periodicamente”. As tensões e contradições da acumulação de capitais deixam suas marcas, que podem ser observadas tanto nas tendências de concentração espacial das atividades produtivas como nos movimentos de desconcentração industrial. Assim edifica-se o **desenvolvimento geográfico desigual**, que “serve para descolar as falhas sistêmicas do capital de um lugar para o outro” (HARVEY, 2017, p. 151), incorporando novos espaços à lógica da acumulação, ao mesmo tempo em que relega outros às crises e desvalorizações. Esse processo contribui decisivamente para explicar a diversidade paisagística no mundo atual.

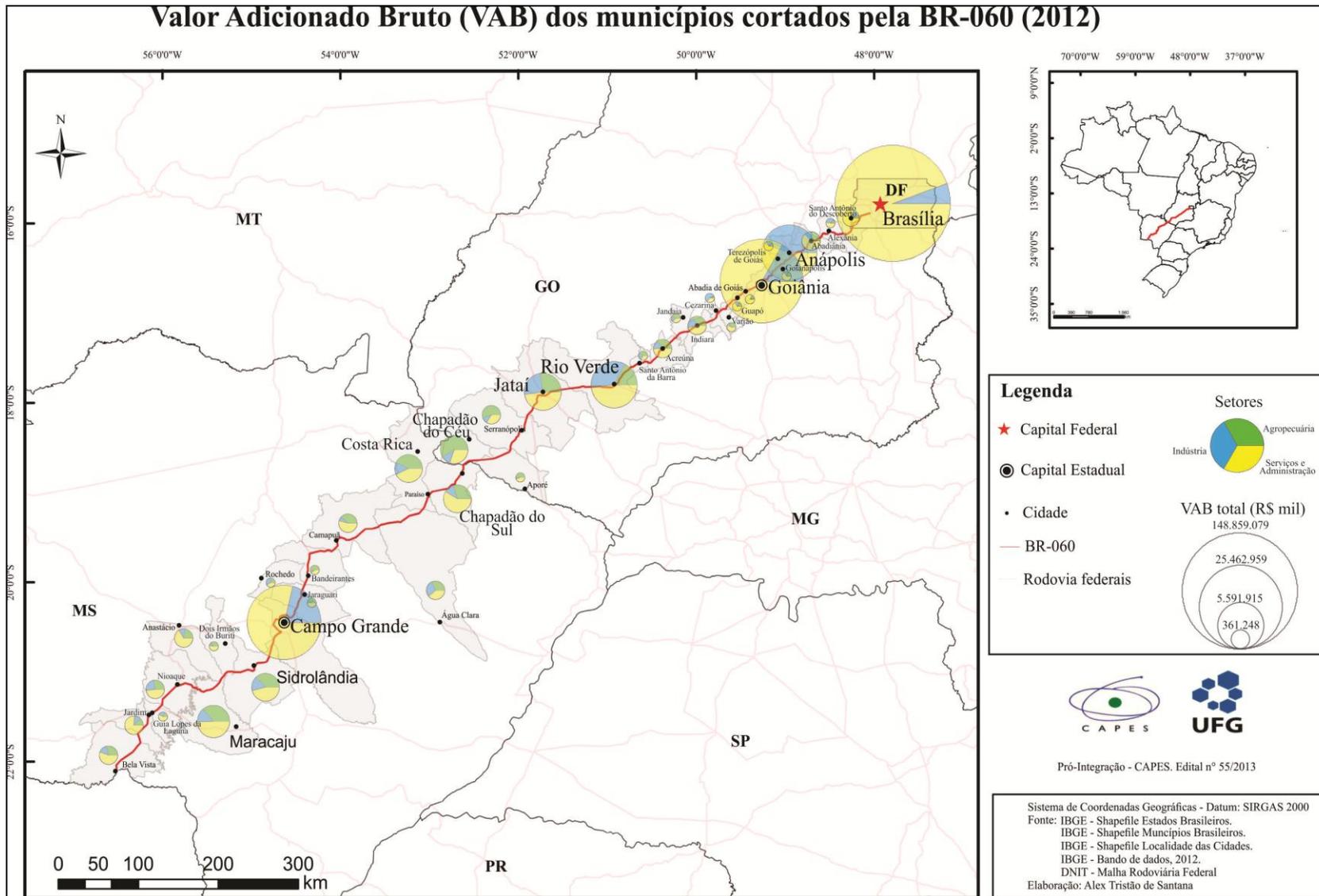
Moreira (2006, p. 6) também ressalta que uma das características atuais da organização do espaço é “[o] entrecruzamento das esferas da produção e da circulação em escala mundial, que [...] origina uma espacialidade diferencial total”. Submetido à ação de **complexos de redes**, que resultam do imbricamento de múltiplas relações que se estruturam desde o nível do cotidiano até a escala mais ampla da organização da produção e da circulação, o espaço atual cada vez mais é atravessado por novos conteúdos. Esse processo produz uma **espacialidade diferencial complexa**, conforme ressalta Moreira (2006), que é própria de uma sociedade marcada pela globalização.

Espera-se, com isso, dar ênfase à diferenciação espacial nos territórios circundantes à BR-060, estabelecendo um olhar atento à relação dialética entre a rede técnica e o território. A seguir, as legendas espaciais da BR-060 em Goiás serão analisadas de forma particularizada, na tentativa de evidenciar suas singularidades.

#### **4.2 As legendas espaciais da BR-060 no território goiano**

Os apontamentos anteriores são basilares para a compreensão das **legendas espaciais** da BR-060, pois é a ação do capital internacional no Cerrado, assentada na territorialização do agronegócio (GOMES, 2008), que reforça a diferenciação espacial nos recortes investigados. Os novos vetores da acumulação presentes no Cerrado goiano transformam as paisagens nos distintos territórios, inclusive naqueles servidos pela BR-060, reforçando a diferenciação e a desigualdade espacial. Fomentam dinâmicas territoriais desiguais, todavia complementares, cuja síntese caminha na seguinte direção: o fortalecimento de um dinamismo concentrador nas legendas espaciais do eixo Goiânia-Brasília e do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano; e o aprofundamento da desigualdade espacial na legenda Vale do Rio dos Bois. Isso pode ser observado na Figura 22, que mostra a espacialização do Valor Adicionado Bruto nos municípios servidos pela BR-060.

**Figura 22 – Espacialização do Valor Adicionado Bruto nos municípios servidos pela BR-060 (2012)**



Expressão e evidência material da ação dos atores territoriais, que agem de forma associada e complementar ao capital internacional, as **legendas espaciais** traduzem-se em sínteses reveladoras de uma lei espacial do valor. Nela, verifica-se que “cada lugar, pelos modos de produção que abriga, torna-se assim capaz de, num dado momento, atribuir taxas específicas de lucro a cada fração de capital e de remunerar diferentemente também os diversos segmentos da mão de obra empregada” (SANTOS, 2011, p. 155). Portanto, mostram, por meio de suas paisagens, as potencialidades, as contradições e as singularidades da diferenciação espacial gestionada pela sociedade capitalista atual.

Analisar as características das legendas espaciais Goiânia-Brasília, Vale do Rio dos Bois e Sudoeste Goiano proporcionará um melhor entendimento de como os territórios servidos por eixos de transporte participam da lógica do desenvolvimento geográfico desigual.

#### 4.2.1 Legenda espacial Goiânia-Brasília: a dinâmica urbano-industrial

A legenda espacial Goiânia-Brasília possui um padrão espacial marcadamente urbano-industrial. Porém, essa informação não basta para compreender essa legenda. O acentuado processo de urbanização e industrialização vivenciado por muitos municípios desse recorte contribui para a estruturação de várias atividades e práticas espaciais, muitas delas altamente demandantes da BR-060. Cabe, assim, questionar: quais dinâmicas territoriais se formam nos municípios que integram a legenda espacial Goiânia-Brasília? Quais atores se organizam e contribuem para a produção social do território? Qual a importância da BR-060 para as dinâmicas encontradas?

A Figura 23 mostra o perímetro urbano de Goiânia, na saída para Rio Verde, região sudoeste da cidade. No centro da imagem, a BR-060. Alguns elementos permitem iniciar um diálogo e aprofundar a proposta de análise. Em um primeiro plano da imagem, observam-se quatro questões relevantes para compreender a dinâmica territorial: ao lado direito, encontra-se uma área desocupada, aguardando valorização imobiliária; no mesmo alinhamento, há uma série de telhados homogêneos, que indicam a atuação do **poder público** na construção de conjuntos habitacionais; ao lado esquerdo, encontram-se um posto de gasolina e um estabelecimento de prestação de serviços de automecânica, revelando que a dinâmica da circulação cria centralidades tipicamente voltadas ao atendimento da manutenção dos fluxos.

**Figura 23** – BR-060 no perímetro urbano de Abadia de Goiás. Ao fundo, é possível perceber a conurbação com cidade de Goiânia



Fonte: DNIT (2015).

Em um segundo plano da imagem, outras três questões se destacam: às margens da rodovia, telhados de grandes edificações destoam dos demais por seu tamanho e coloração, identificando que o lugar é estratégico para **atores econômicos** que desenvolvem atividades que exigem grandes espaços para movimentação e armazenamento de mercadorias; bem ao fundo, do lado direito, sobretudo, há concentração elevada de prédios, o que permite considerar que nesse espaço há forte atuação de **atores imobiliários** articulados à cadeia produtiva da construção civil; entre o primeiro e o segundo plano da imagem também existe uma grande área ainda não edificada, revelando que, no processo de expansão urbana da capital, **atores políticos** se articularam a fim de garantirem a expansão do perímetro urbano sem o devido cuidado com a ocupação das áreas ainda disponíveis.

Os pontos destacados são instigantes. Há uma relação dialética entre o padrão espacial urbano-industrial e as dinâmicas territoriais existentes. Nota-se também que a circulação age no território e vice-versa. Às margens da rodovia, atividades de suporte a caminhoneiros e motoristas e a presença de empresas que exploram as vantagens de acessibilidade à via. Pela estrutura de circulação da BR-060 – duplicada, com passagem em nível, viadutos etc. – supõe-se que atores territoriais se articularam para a reestruturação da rede de transportes. Considera-se que ela possui alta capacidade de viabilizar fluxos de pessoas, mercadorias e serviços, próprios de uma região metropolitana.

O padrão espacial urbano-industrial que se observa na Figura 23 é marcante na legenda Goiânia-Brasília, todavia, apresenta singularidades. Em outros municípios, ele incentiva dinâmicas territoriais diferenciadas. Isso se deve a uma série de fatores, como, por exemplo, o espaço herdado, as condições de relevo, a fertilidade do solo, a cultura política do lugar, a densidade técnica e produtiva existente etc. Tudo, porém, está atravessado por uma lógica de mercado, racionalizante, técnico-científica e extremamente receptiva aos vetores da globalização.

A Tabela 10, que mostra a distribuição da população rural e urbana na legenda espacial Brasília-Goiânia, permite aprofundar as análises. Apesar de haver um predomínio da população nos espaços urbanos (cerca de 97,2%), em alguns municípios há níveis consideráveis de população no campo, revelando que o processo de metropolização não eliminou a agropecuária. Esse é o caso de Alexânia (17,4%) e Abadiânia (31,6%). Em Terezópolis de Goiás (13,5%), Abadia de Goiás (26,1%) e Guapó (18,9%), contudo, a população presente no campo está associada à existência de condomínios de chácaras, que representam forte estratégia de ação dos agentes imobiliários.

**Tabela 10** – Distribuição da população rural e urbana nas legendas espaciais ao longo da BR-060 – 2010

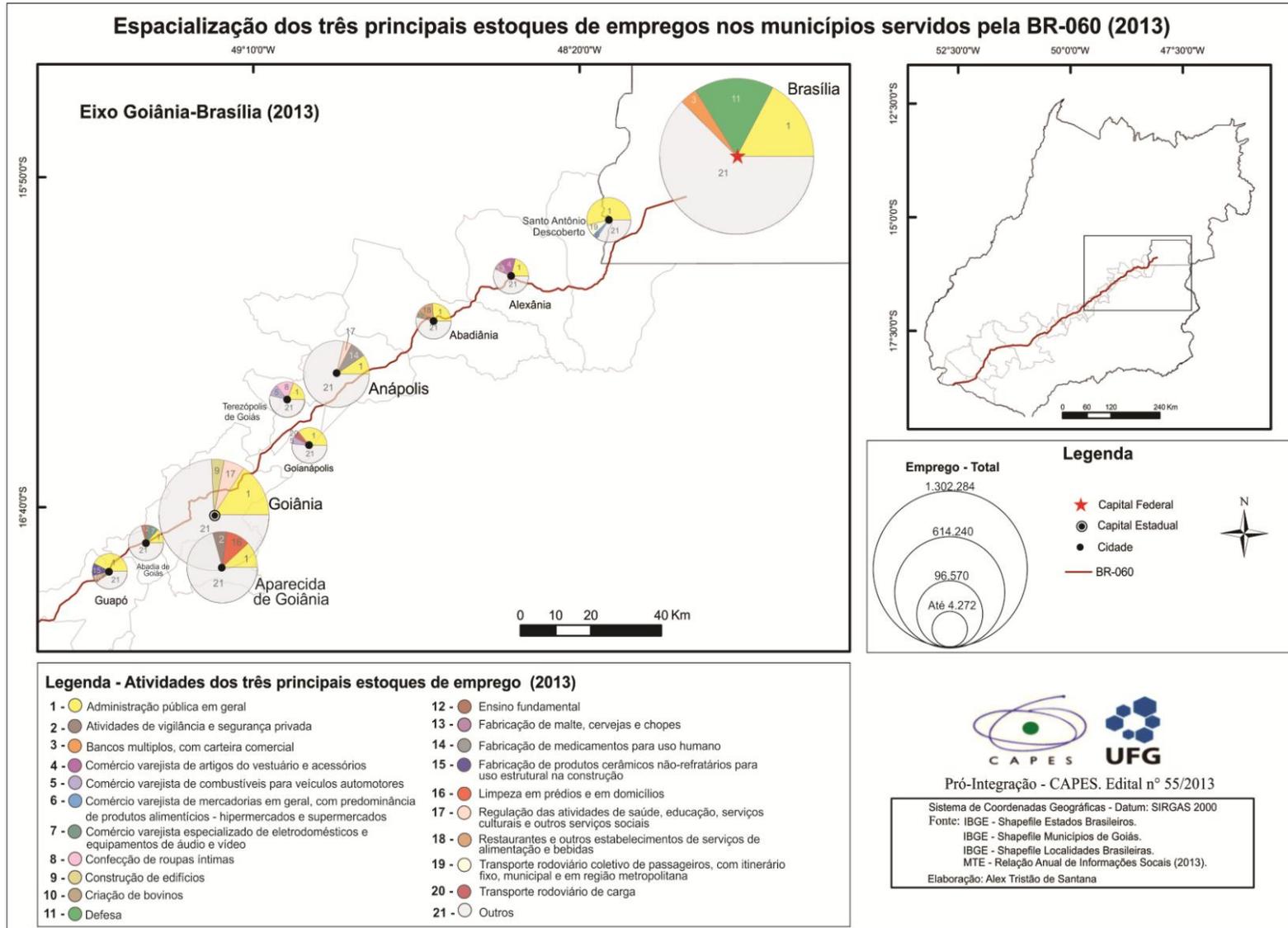
	<b>População</b>	<b>Rural</b>	<b>(%)</b>	<b>Urbana</b>	<b>(%)</b>
<b>Legenda Goiânia-Brasília</b>	<b>4.347.701</b>	<b>120.616</b>	<b>2,8</b>	<b>4.227.085</b>	<b>97,2</b>
Brasília	2.570.160	87.950	3,4	2.482.210	96,6
Santo Antônio do Descoberto	63.248	6.440	10,2	56.808	89,8
Alexânia	23.814	4.138	17,4	19.676	82,6
Abadiânia	15.757	4.979	31,6	10.778	68,4
Anápolis	334.613	5.858	1,8	328.755	98,2
Goianápolis	10.695	1.004	9,4	9.691	90,6
Terezópolis de Goiás	6.561	884	13,5	5.677	86,5
Goiânia	1.302.001	4.925	0,4	1.297.076	99,6
Aparecida de Goiânia	455.657	464	0,1	455.193	99,9
Abadia de Goiás	6.876	1.795	26,1	5.081	73,9
Guapó	13.976	2.643	18,9	11.333	81,1

**Fonte:** IBGE – Censo Demográfico (2010).

**Org.:** A. T. de Santana (2015).

A distribuição do emprego nos municípios que se encontram na legenda Goiânia-Brasília permite avançar na análise, uma vez que é possível distinguir os principais atores territoriais que atuam localmente. A Figura 24 mostra a espacialização dos três principais estoques de empregos formais registrados nos municípios em 2013, assim como as respectivas atividades econômicas.

**Figura 24 – Espacialização do emprego nos municípios servidos pela BR-060 em Goiás e DF (2013)**



Inicialmente, é possível constatar que, na escala estadual, os municípios que formam a legenda Goiânia-Brasília aglutinam a maior quantidade de empregos formais, sucedidos pelos municípios que integram o Sudoeste de Goiás. Os que compõem o Vale do Rio dos Bois, seguidos inclusive por Guapó e Abadia de Goiás, situam-se na menor faixa, de 402 a 1.856 empregos formais.

Entretanto, um aspecto interessante dos dados é a diversidade das atividades econômicas encontradas na legenda Goiânia-Brasília. Ao todo, foram vinte setores identificados, com destaque para a **administração pública em geral** (incluindo defesa e regulação de serviços públicos), **atividades comerciais de varejo de médio e grande porte** (vestuário, combustíveis, produtos alimentícios e eletrodomésticos), **prestação de serviços** (educacionais, financeiros, alimentícios, vigilância e segurança privada, limpeza e conservação, transporte de passageiros e de cargas), **atividades industriais e de transformação** (confeção de roupas, construção de edifícios, fabricação de bebidas, medicamentos e produtos cerâmicos) e **atividades agropecuárias** (criação de bovinos).

Essas informações confirmam que as dinâmicas territoriais que operam na legenda Goiânia-Brasília são tipicamente urbanas e industriais, exceto no caso da criação de bovinos, que compõe o terceiro estoque de empregos de Abadiânia e Guapó. Elas indicam que há, nesses lugares, um peso da agropecuária nas relações econômicas e sociais.

Mesmo assim, é relevante considerar que a complexidade funcional do recorte espacial analisado atrai uma infinidade de interesses políticos e econômicos. Na metrópole goianiense, por exemplo, existe uma unidade industrial de abate bovino da empresa Friboi, do grupo multinacional JBS, que recebe, cotidianamente, rebanhos de várias regiões do estado. Isso levanta a hipótese de que, mesmo em Abadiânia e Guapó, que reproduzem dinâmicas voltadas à agropecuária, há uma possibilidade significativa de associação aos interesses dos atores territoriais que se encontram na metrópole.

A partir da Figura 24, é possível estabelecer um recorte mais específico na análise dos atores territoriais. Dois municípios (Goiânia e Alexânia) foram selecionados na legenda Goiânia-Brasília, conforme metodologia adotada na pesquisa, o que permitirá entender a ação de atores territoriais específicos.

#### *4.2.1.1 Os atores territoriais em Goiânia e a dinâmica dos fluxos*

Goiânia foi uma cidade planejada e construída no contexto das políticas de Marcha para o Oeste, encampadas por Getúlio Vargas após a Revolução de 1930 no País. A partir de

1960, sofre um crescimento populacional acelerado, atingindo, em 2015, a marca de 1.430.697 habitantes, segundo estimativas do IBGE. Informações da Prefeitura Municipal de Goiânia reforçam que essa cidade é um importante polo econômico no Centro-Oeste e “um centro estratégico para áreas como indústria, medicina, moda e agricultura” (PMG, 2016).

Todavia, a partir das informações da Figura 24, considerar-se-á, para efeitos de análise, um ator territorial ligado ao setor da indústria da construção civil, a empresa Eternit, tendo em vista que o emprego na construção de edifícios figura entre as três principais ocupações, em 2013, na capital estadual. Outro critério utilizado para a escolha foi o trabalho de campo realizado em novembro de 2015, no qual houve a possibilidade de entrevistar caminhoneiros, representantes do poder público e de outras instituições acerca do padrão espacial presente na legenda Goiânia-Brasília. Além disso, foi de grande valia as visitas a campo, que proporcionaram verificar os usos e as apropriações da BR-060 por alguns atores.

A Figura 25 mostra a unidade industrial de fibrocimentos do grupo empresarial Eternit, em Goiânia. Localizada às margens da BR-060, no cruzamento com o trevo de acesso à BR-153, a fábrica produz telhas e caixas d’água. Em 2014, empregou 385 trabalhadores, sendo 354 homens e 31 mulheres (ETERNIT, 2014).

**Figura 25** – Fábrica de fibrocimentos da Eternit em Goiânia (data desconhecida)



**Fonte:** Eternit. Disponível em: <http://www.eternit.com.br/u-fibr-fili-go>. Acesso em: 13 jan. 2016.

A Eternit foi fundada em 1940 e atualmente opera em todo o território brasileiro, considerando-se líder de mercado no segmento de coberturas. Atua, ainda, na fabricação de louças, metais para cozinha e banheiro, bem como outras soluções para a construção civil. Possui sede administrativa em São Paulo, quatro fábricas nas regiões Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste e 16 mil pontos de revenda no País (ETERNIT, 2016).

Ainda, controla o capital de três empresas: a SAMA S.A. – Minerações Associadas, localizada em Minaçu-GO, considerada a terceira maior mineradora de amianto crisotila do mundo; a Precon Goiás Industrial Ltda., fabricante de telhas de fibrocimento, com unidade industrial no DAIA, em Anápolis-GO; e a Tégula Soluções para Telhados Ltda., que produz telhas de concreto em seis fábricas localizadas nas regiões Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste. Em escala internacional, a Eternit também se associa ao capital das Organizações Corona S.A., multinacional colombiana. Através da *joint venture* Companhia Sulamericana de Cerâmicas S.A. (CSC), projetam a fabricação de louças sanitárias no Ceará.<sup>22</sup>

Essas informações são relevantes para dimensionar o poder de ação desse ator territorial. As condições de circulação para essa empresa são vitais, sobretudo na garantia da estruturação de sua complexa rede de negócios, que envolve operações em múltiplas escalas. Segundo a própria Eternit (2016), “[a] localização estratégica de suas fábricas, a eficiência logística e o canal de distribuição composto por mais de 16 mil pontos de revenda garantem a agilidade no atendimento a seus clientes em qualquer parte do Brasil”. A eficiência do grupo empresarial é atribuída, sobretudo, a uma estratégia espacial e territorial.

A Tabela 11 mostra a localização das atividades do Grupo Eternit no Brasil, distribuídas em nove estados brasileiros, incluindo fábricas, centros de vendas, unidade de pesquisa, sede administrativa e sala de exposição e negócios (*showroom*). São unidades da própria Eternit, das subsidiárias Mineradora Sama S.A., Tégula e Precon Goiás e da *joint venture* Cia Sulamericana de Cerâmica S.A.

Informações da revista Exame (2012) revelam que, em 2008, a Eternit realizou um investimento de 15 milhões de reais na ampliação da fábrica localizada em Goiânia. A capacidade produtiva saltou de 14 mil para 24 mil toneladas mensais de produtos, acréscimo de 71%. De acordo com o periódico, a nova linha de produção inaugurada tinha previsão de gerar 60 empregos e reunir componentes de 400 fornecedores, nacionais e estrangeiros. Prevendo o aquecimento do mercado brasileiro na construção civil, a empresa tinha como

---

<sup>22</sup> Mais detalhes da atuação do Grupo Eternit, consultar Eternit (2016). Disponível em: <http://www.eternit.com.br>. Acesso em: 15 jan. 2016.

objetivo reforçar a produção de telhas de fibrocimentos, a fim de abastecer os mercados do Sudeste e do Centro-Oeste.<sup>23</sup>

**Tabela 11** – Localização das unidades do Grupo Eternit no Brasil (2016)

<b>Unidade</b>	<b>Localização</b>
Eternit – Fábrica e Regional de Vendas	GO, BA, ES, PR
Mineradora Sama	GO
Tégula – Fábrica e Regional de Vendas	GO, BA, SP, SC, RS
Cia Sulamericana de Cerâmica	CE
Unidade de pesquisa	AM
Precon Goiás	GO
Sede Eternit e Escritório Sama	SP
Showroom e Regional de Vendas	SP

**Fonte:** Eternit (2016).

**Org.:** A. T. de Santana (2016).

Pela importância do setor da construção civil em Goiânia e pela capacidade e amplitude de interações dos processos produtivos das indústrias da construção civil, considera-se que a empresa Eternit contribui bastante para reforçar a dinâmica territorial alinhada ao padrão espacial urbano-industrial da legenda Goiânia-Brasília.

Destaca-se que uma das principais estratégias de marketing do grupo Eternit é a eficiência logística. Segundo informações disponíveis na página da internet da empresa Cia. Sulamericana de Cerâmica S.A., o grupo Eternit consegue atender qualquer pedido no território brasileiro no prazo máximo de 72 horas (CSC, 2016).

Em entrevista realizada com caminheiro em novembro de 2015, no Posto Tabocão, localizado às margens da BR-060, na saída para Rio Verde, foi possível verificar como o ator territorial Eternit participa da dinâmica da rede de circulação a partir de sua fábrica em Goiânia. Contratado pela empresa Coferpol Comércio de Ferro e Aço, sediada em Votuporanga-SP, a 30 km de São José do Rio Preto-SP, o Caminhoneiro 1 relatou que transportava com frequência produtos metalúrgicos, “ferragem, estrutura metálica, metalon para forro PVC”,<sup>24</sup> entre outros. Naquele dia, havia feito entregas em Goianésia, Goiânia e Bela Vista, mas relatou que cidades como Brasília e Catalão também fazem parte do roteiro de distribuição.

<sup>23</sup> “A nova linha de produção da unidade de Goiânia deve gerar 60 empregos e reunirá componentes de 400 fornecedores nacionais e estrangeiros, como forma de reforçar a produção de telhas de fibrocimento nos modelos Tropical e Ondulada, para abastecer os mercados do Sudeste e do Centro-Oeste. Na mesma fábrica, a empresa também produz caixas d’água de fibrocimento e outros quatro tipos de telhas, dos modelos Vogatex, Modulada, Canaleta 49 e Etermax, além de peças complementares”.(EXAME, 2012).

<sup>24</sup> CAMINHONEIRO 1. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (6 min.).

Ao explicar a logística da empresa, o caminhoneiro 1<sup>25</sup> argumentou que, de São Paulo para Goiás, sempre transporta produtos da Coferpol, mas, na volta, leva a mercadoria que estiver disponível. Em Goiânia, um dos pontos de agenciamento de frete conhecido pelo entrevistado é a empresa Eternit. Em seu relato, argumenta que carrega telhas e as transporta para São Paulo, onde o produto é bastante consumido. Ainda, reforçou que há muitas empresas que necessitam de frete no trecho goiano da BR-060, principalmente na legenda Goiânia-Brasília.

O depoimento coletado contribui com duas questões centrais para a análise da empresa Eternit. Primeiro é que esse ator territorial adota estratégias diversificadas para suas operações logísticas. A localização de suas fábricas leva em consideração a capacidade de articulação de fluxo dos lugares, ou seja, a rede urbana é cuidadosamente avaliada. Outro elemento é que a empresa Eternit se associa à rede do transporte rodoviário de carga dos caminhoneiros autônomos com o objetivo de garantir sua eficiência logística, o que dispensa a aquisição de grandes frotas. Além da flexibilidade na distribuição das mercadorias, destaca-se a externalização de custos operacionais. Essa pode ser uma explicação para a estratégia especial desse ator territorial.

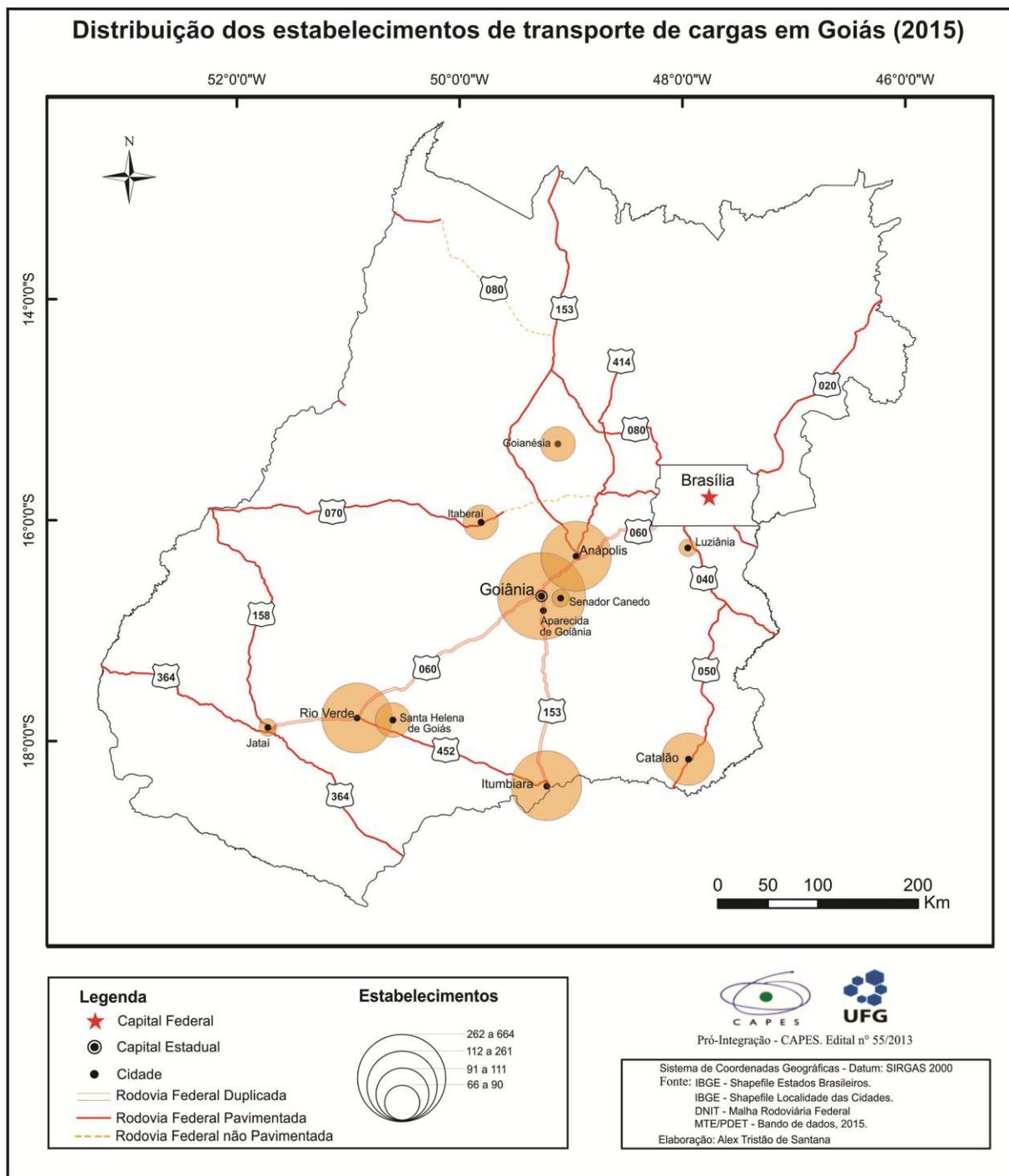
O exemplo do grupo Eternit e as informações coletadas em trabalho de campo reforçam uma interpretação acerca da posição geográfica de Goiânia no território brasileiro e a da sua complexidade funcional na rede urbana do País. Equidistante em relação às regiões e às capitais das diferentes unidades da federação, ela desfruta de localização estratégica na rede de circulação e distribuição de mercadorias. É considerada entreposto entre o Norte e o Sul, concentrando intensidade de fluxos, principalmente por conta da proximidade com a capital federal. Na legenda Goiânia-Brasília, é comum conversar com caminhoneiros que circulam nos trechos de longa distância.

A partir da Figura 26, é possível reforçar a interpretação de que Goiânia consolida-se como importante nó logístico no território nacional. A concentração de estabelecimento de transporte rodoviário de cargas em Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo e Anápolis demonstra que a legenda Goiânia-Brasília cumpre essa função de distribuição e circulação. Não por acaso, o caminhoneiro 1, entrevistado no Posto Tabocão, em Goiânia, percebe a facilidade no agenciamento de frete nessa região.

---

<sup>25</sup> CAMINHONEIRO 1. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (6 min.).

**Figura 26** – Espacialização dos estabelecimentos de transporte rodoviário de cargas em Goiás (2015)



Essa singularidade também sugere que a complexidade funcional da capital de Goiás na rede urbana brasileira atrai interesses políticos e econômicos diversos. A Eternit, preocupada em conquistar e liderar o mercado brasileiro de telhas e produtos de fibrocimentos, certamente avaliou esses aspectos. É um exemplo de como a densidade

técnica do lugar contribui para a ampliação da acumulação do capital, reforçando, assim, a diferenciação e a desigualdade espacial.

#### *4.2.1.2 Os atores territoriais em Alexânia e a dinâmica dos fluxos*

Alexânia surgiu na segunda metade do século XX, em 1957, com a abertura de um loteamento às margens da BR-060, entre Anápolis e a nova capital federal. Inicialmente, fazia parte do município de Ôlho D'Água, ex-Distrito de Santo Antônio do Ôlho D'Água, desmembrado de Corumbá de Goiás. Seu nome é uma homenagem ao sócio-proprietário do loteamento e fundador da cidade, Alex Abdallah (IBGE, 2016).

Segundo informações do IBGE, a formação do núcleo urbano de Alexânia foi motivada pelas novas condições de desenvolvimento comercial, imobiliário e industrial na região, incrementadas com o advento de Brasília. O sítio para edificação da nova cidade foi cuidadosamente escolhido, levando-se em consideração aspectos topológicos, climatológicos e hidrográficos, de modo a garantir boas condições de salubridade.

Apenas esses dados já permitem observar que Alexânia é um produto do padrão espacial urbano-industrial que se forma na legenda Goiânia-Brasília. Da mesma forma que Acreúna, na legenda Vale do Rio dos Bois, Alexânia surge pela ação do capital imobiliário-especulativo, que avaliou a posição geográfica da localidade, incrementada pelas condições de circulação, para criar novas dinâmicas territoriais. Com isso, é fundamental observar quais atores territoriais se estruturam em Alexânia e como o padrão espacial urbano-industrial interfere nas estratégias de ação.

A partir da Figura 27, percebe-se que Alexânia está entre os municípios com menores índices de empregos formais da legenda Goiânia-Brasília. Todavia, ao analisar a estrutura de seus três principais estoques de vínculos empregatícios, observa-se a atuação de alguns atores territoriais poderosos. Depois do emprego na administração pública em geral, a fabricação de malte, cervejas e chopes e o comércio varejista de artigos do vestuário e acessórios são as atividades mais dinâmicas.

A estrutura do emprego em Alexânia reflete as operações do Outlet Premium Brasília e da Schincariol (atual Brasil Kirin) no município. Localizados às margens da BR-060 (conforme Figura 27), essas duas empresas desenvolvem estratégias espaciais com vistas à exploração das potencialidades econômicas e políticas da legenda Goiânia-Brasília. O acesso facilitado às duas capitais pela rodovia duplicada, a concentração demográfica e os altos padrões de consumo são atrativos importantes e despertaram o interesse de muitas empresas.

No caso da produção de cerveja, ainda se deve acrescentar a influência do clima e a disponibilidade de recursos hídricos, conforme informações da Prefeitura Municipal de Alexânia (PMA, 2016).

**Figura 27** – Localização do município de Alexânia às margens da BR-060 (2016)



Investigar as ações desses atores territoriais permitirá compreender as dinâmicas que se desenvolvem nessa legenda, assim como suas relações com o padrão espacial urbano-industrial. Para balizar a proposta, focar-se-á na empresa Brasil Kirin, fabricante de cervejas e outras atividades dependentes das condições de circulação.

A Brasil Kirin pertence à empresa japonesa Kirin Holdings Company, considerada um dos maiores grupos de bebidas do mundo, presente em mais de 15 países.<sup>26</sup> Ela adquiriu o

<sup>26</sup> O grupo Kirin Holdings Company atua em mais de 15 países, entre eles Japão, Estados Unidos, Brasil, Reino Unido, Alemanha, Vietnã, Taiwan, Filipinas, Austrália, Singapura, China e Coreia. Suas operações diversificam-se entre os ramos de bebidas, farmacêutico e bioquímico. Mais detalhes, consultar Kirin Holdings (2016). Disponível em: <http://www.kirinholdings.co.jp/english/index.html>. Acesso em: 18 jan. 2016.

controle acionário da Primo Schincariol em 2011, assumindo todas as operações dessa empresa no Brasil. Atualmente, possui 13 unidades fabris em 11 estados, 23 centros de distribuição próprios e 186 revendas (ver Tabela 12). Suas fábricas possuem capacidade produtiva de 5,5 bilhões de litros por ano (BRASIL KIRIN, 2016).

**Tabela 12** – Presença da Brasil Kirin no território brasileiro (2014)

<b>Estados</b>	<b>Centros de Distribuição</b>	<b>Unidades produtivas</b>
Goiás	-	Sim
Santa Catarina	Sim	Sim
Rio Grande do Sul	Sim	Sim
São Paulo	Sim	Sim
Rio de Janeiro	Sim	Sim
Minas Gerais	-	Sim
Bahia	Sim	Sim
Pernambuco	Sim	Sim
Ceará	-	Sim
Maranhão	Sim	Sim
Pará	-	Sim
Amazônia	-	Sim

**Fonte:** Brasil Kirin (2014).

**Org.:** A. T. de Santana (2016).

A unidade de Alexânia foi inaugurada em 2003, com investimento de R\$ 200 milhões e geração de 400 empregos, aproximadamente. Sua capacidade produtiva inicial era de 1,5 milhões de hectolitros de cerveja e 500 mil hectolitros de refrigerantes anuais. Em matéria publicada no jornal O Popular, em 6 junho de 2013, um dos coordenadores executivos do grupo revelou a intenção de novos investimentos na fábrica.

Os produtos fabricados em Alexânia abastecem os mercados de Goiás, Mato Grosso, Distrito Federal, Minas Gerais, Tocantins, Amazonas, Rondônia e Acre (O POPULAR, 2013). Isso demonstra que esse ator territorial insere-se em uma estratégia espacial ampla, não estando restrita apenas à legenda Goiânia-Brasília. Assim como em Goiânia, verifica-se a importância da localização geográfica e da rede viária, que potencializa a comunicação de Goiás com outros estados brasileiros.

Todavia, não são apenas as dinâmicas territoriais desenvolvidas na cidade que refletem o padrão urbano-industrial. No campo de Alexânia, há diferentes atores territoriais que desenvolvem estratégias de acumulação associadas aos impulsos provenientes do acelerado processo de urbanização. Suas dinâmicas são bastante dependentes das condições de circulação. Esse é o caso da ação do capital imobiliário nas áreas que margeiam o lago da Usina Hidroelétrica de Corumbá IV. O parcelamento do solo e a criação de condomínios de

chácaras exploram a localização e a acessibilidade do lugar, apresentando oportunidades de lazer e descanso às populações urbanas.

Os hotéis-fazenda também refletem a importância da localização e das condições de circulação para as dinâmicas territoriais que operam em Alexânia, além de desenvolverem estratégias de captura da subjetividade do sujeito urbano. Características típicas da vida rural bucólica, da culinária sertaneja e da paisagem tradicional da fazenda goiana são resgatadas. Esses signos de uma espacialidade rural atraem os moradores dos principais centros urbanos da legenda Goiânia-Brasília em busca da reafirmação identitária. Por outro lado, proporcionam o deslocamento do caótico e fragmentado mundo urbano, indicando que o ambiente rural apresenta-se como alternativa ao tratamento das doenças contemporâneas da subjetividade, bastante presentes nos espaços metropolitanos.

Situadas nas proximidades da BR-060, essas atividades desenvolvem diversas estratégias espaciais, sendo uma delas o destaque da localização. Basta consultar a página de alguns hotéis-fazenda de Alexânia na internet e verificar que a posição geográfica é divulgada como uma mercadoria. As boas condições de circulação e a proximidade com Brasília e Goiânia são aspectos destacados por tais empreendimentos. Na Figura 28, observa-se a propaganda de dois hotéis-fazenda. Na primeira, há um destaque para a duplicação da rodovia BR-060 e a identificação das distâncias dos principais centros urbanos da legenda espacial. Outro elemento identificado é o lago, que alterou as características da renda da terra. Na segunda propaganda, destaca-se também a infraestrutura de circulação. Todavia, são os símbolos representados que mais chamam a atenção: sugere-se uma ideia de que aquele local é de uso exclusivo das populações de Brasília, Anápolis e Goiânia.

**Figura 28** – Turismo rural na Legenda do eixo Goiânia-Brasília



1) Folder explicativo da localização da Fazenda Hotel Raizama, em Alexânia. 2) Folder explicativo da localização do Hotel Fazenda Cabugi, em Alexânia.

**Fonte:** Hotel Fazenda Raizama (2016); Hotel Fazenda Cabugi (2016).

As informações analisadas indicam que a ação dos atores territoriais em Alexânia busca explorar o perfil urbano-industrial da legenda Goiânia-Brasília e suas condições de fluidez. Seja para a produção de bebidas, seja para as estratégias de turismo rural presentes no município, a presença da BR-060 possibilita a intensificação dos fluxos e novas oportunidades de mercado. Para as atividades industriais, isso significa o atendimento mais rápido das demandas e a consequente redução do tempo de giro do capital; para os hotéis-fazenda e o capital imobiliário, isso representa o incremento da renda diferencial da terra em decorrência das amenidades encontradas – infraestrutura de transporte de qualidade, terras servidas pelo lago e patrimônio natural relativamente preservado.

#### 4.2.2 Legenda espacial Vale do Rio dos Bois: a dinâmica de transição

A legenda espacial Vale do Rio dos Bois se destaca por estabelecer uma transição entre uma legenda marcadamente urbana e industrial e outra onde predomina o complexo agroindustrial. Por outro lado, a presença do relevo ondulado, a existência de rochas calcárias, a agropecuária em pequenas e médias propriedades e a mineração são marcas que se somam para moldar um perfil socioeconômico e a singularidade dessa legenda espacial.

O conjunto de imagens na Figura 29 dialoga com a indicação anterior. Na primeira imagem, do trecho da BR-060, no município de Cezarina, é possível perceber a presença da mineração, no caso a que produz o cimento. A existência da rocha calcária na região e a facilidade de acesso aos mercados pelas vias de circulação atraíram diversos atores territoriais, que participam do abastecimento da cadeia produtiva da construção civil, mas que também fornecem insumos para a agricultura e a nutrição animal.

**Figura 29** – Legenda Vale do Rio dos Bois



1) Trecho da rodovia BR-060 no município de Cezarina. 2) Trecho da BR-060 no município de Indiará. 3) Presença de pequenas propriedades no trecho da BR-060, em Indiará. 4) Produção de cana de açúcar no trecho da BR-060, no município de Jandaia.

**Foto:** A. T. de Santana (2016).

Na segunda imagem, a do trecho da BR-060 localizado no município de Indiará, há uma irregularidade topográfica no relevo. Ao contrário do perfil tabular (chapadas), que predomina nos municípios do Sudoeste de Goiás, ele possui ondulações leves e morros dispersos, o que impacta diretamente nas atividades econômicas. Em lugares onde o relevo permite a movimentação das máquinas, a agricultura moderna se desenvolveu, sobretudo o cultivo da cana de açúcar e de grãos, já nas paisagens onde a declividade se acentua, a pecuária tradicional e a agricultura camponesa prevalecem, assim como as atividades do extrativismo mineral.

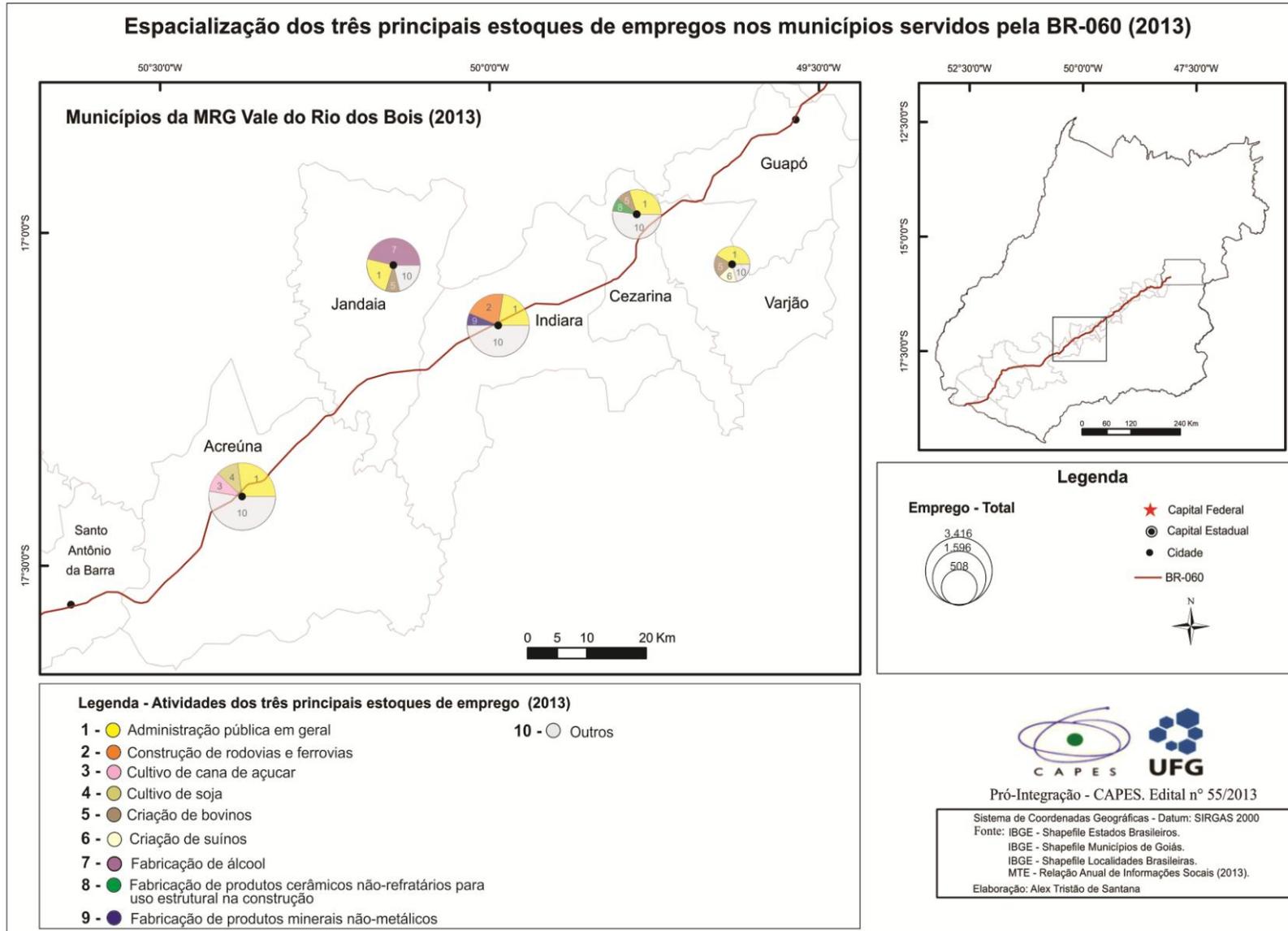
Na terceira imagem, visualiza-se uma pequena propriedade. A disposição da casa, do quintal e da represa é indicativa do sentido de apropriação da terra e da água nas relações de trabalho e no perfil da produção, totalmente distintos daquele onde a agricultura comercial se sobressai. A imagem revela que há permanência e reprodução da agricultura camponesa nessa legenda espacial, apesar da proximidade de uma região dominada pelo modelo

agroexportador e que tem como uma das principais características a concentração e o monopólio da terra.

A quarta imagem mostra uma alteração do padrão de apropriação da terra, da água e do trabalho em um trecho da BR-060, no município de Jandaia. Há correspondência com a dinâmica de expansão do complexo agroindustrial no Cerrado e com as condições de circulação do território. A cultura da cana, voltada para a produção de açúcar e álcool, está presente em Goiás desde a década de 1980, todavia, entrou em uma nova onda de expansão na década de 2000, com forte presença nos municípios servidos pela BR-060, entre eles os que se encontram na Legenda Vale do Rio dos Bois.

A leitura da paisagem identifica a ação dos atores territoriais, contudo, a análise da distribuição do emprego também contribuiu na interpretação da organização e da produção do território, sobretudo daquelas atividades mais relevantes do ponto de vista da economia e dos fluxos. A Figura 30 apresenta a espacialização dos três principais estoques de empregos nos municípios da microrregião geográfica (MRG) Vale do Rio dos Bois, a qual, por sua vez, é a que detém menor densidade de empregos formais do recorte espacial da pesquisa, o que reforça a perspectiva apontada por Harvey do desenvolvimento geográfico desigual nos territórios servidos pela BR-060, em Goiás.

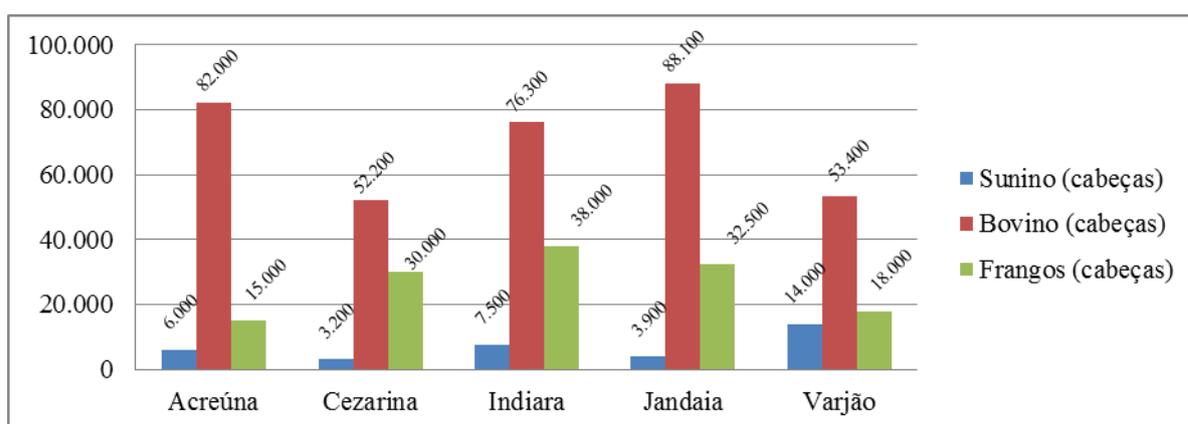
**Figura 30** – Espacialização do emprego nos municípios da MRG Vale do Rio dos Bois servidos pela BR-060 (2013)



A partir da Figura 30 algumas questões se colocam, como, por exemplo: a) o papel que o poder público exerce na geração de empregos, pois na maioria das cidades ele é o principal empregador; b) a influência da atuação do complexo agroindustrial, sobretudo pela presença da cadeia produtiva grãos-carne e do setor sucroenergético; c) o protagonismo da atividade de mineração, que figura com dinamismo em dois municípios, Cezarina e Indiará; d) a centralidade que Indiará exerceu na execução das obras de infraestrutura do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), com a duplicação da BR-060 e com a construção do ramal da Ferrovia Norte-Sul, em 2013.

As indicações anteriores permitem dizer que há uma diversificação da paisagem na legenda espacial Vale do Rio dos Bois, na qual a especialização produtiva na agricultura não é hegemônica, mas sim divide territórios com a mineração, com a pecuária bovina e com a produção camponesa. O Gráfico 3, por exemplo, demonstra que a pecuária bovina é relevante na região, sendo uma das atividades mais tradicionais no território goiano e que atualmente passa por transformações técnico-produtivas, sobretudo com a prática dos confinamentos. Isso contribui para o fortalecimento de grandes empresas que participam do mercado mundial de carnes como, por exemplo, os frigoríficos JBS e Minerva – ambos possuem forte atuação nos territórios servidos pela BR-060, com unidades de abate de bovinos em Goiânia-GO e em Palmeiras de Goiás-GO, respectivamente.

**Gráfico 3** – Produção pecuária nos municípios da MRG Vale do Rio dos Bois servidos pela BR-060 (2013)



**Fonte:** Pesquisa Pecuária Municipal, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2013).  
**Org.:** A. T. de Santana (2016).

A singularidade dessa legenda espacial reforça a ideia de que a dinâmica da circulação, incrementada pela estruturação das redes técnicas, age sobre o território e contribui para a complexificação da divisão técnica e social do trabalho. Entretanto, também

demonstra que um dos aspectos atuais das redes e da estruturação dos eixos de transporte envolve a ação verticalizada nos lugares, com vistas à integração competitiva nos mercados, o que dificulta e/ou bloqueia as perspectivas de desenvolvimento local e/ou regional, conforme apontam Santos (1997) e Araújo (2007).

Decorre disso a estruturação do dinamismo concentrador: enquanto municípios das legendas espaciais do Eixo Goiânia-Brasília e do Sudoeste Goiano passam por intenso processo de diferenciação espacial, com níveis de crescimento acentuados, os municípios da Legenda Vale do Rio dos Bois caracterizam-se pela baixa densidade econômica e demográfica, enfrentando dificuldades imensuráveis para pensar e planejar seu desenvolvimento.

#### 4.2.2.1 Os atores territoriais em Indiara e a dinâmica dos fluxos

Indiara é uma cidade considerada “filha” da rodovia BR-060, como boa parte dos municípios da MRG Vale do Rio dos Bois servidos por essa infraestrutura (Quadro 7). A abertura da rodovia, a expectativa da conexão da nova capital federal com o extremo oeste do País, a condição de entreposto entre Goiânia e Rio Verde e a possibilidade de novos deslocamentos, dentre outras razões, motivou a ação empreendedora de muitos atores territoriais. Entre eles encontram-se Pedro Buri e José Rosa, que se estabeleceram na região na década de 1960. A churrascaria inaugurada por José Rosa foi o marco do surgimento da aglomeração. Em 1982, formou-se o município, desmembrado de Edéia, Jandaia e Palmeiras de Goiás (Quadro 7).

**Quadro 7** – Genealogia dos municípios da Legenda Espacial Vale do Rio dos Bois (2014)

<b>Município</b>	<b>Data de fundação</b>	<b>Desmembramento territorial</b>
Varjão	14/11/1958	Guapó
Cezarina	01/01/1988	Palmeiras de Goiás/Indiara
Indiara	14/05/1982	Edéia, Jandaia e Palmeira de Goiás
Jandaia	05/10/1953	Palmeiras de Goiás
Acreúna	01/02/1977	Paraúna

**Fonte:** IBGE (2016).

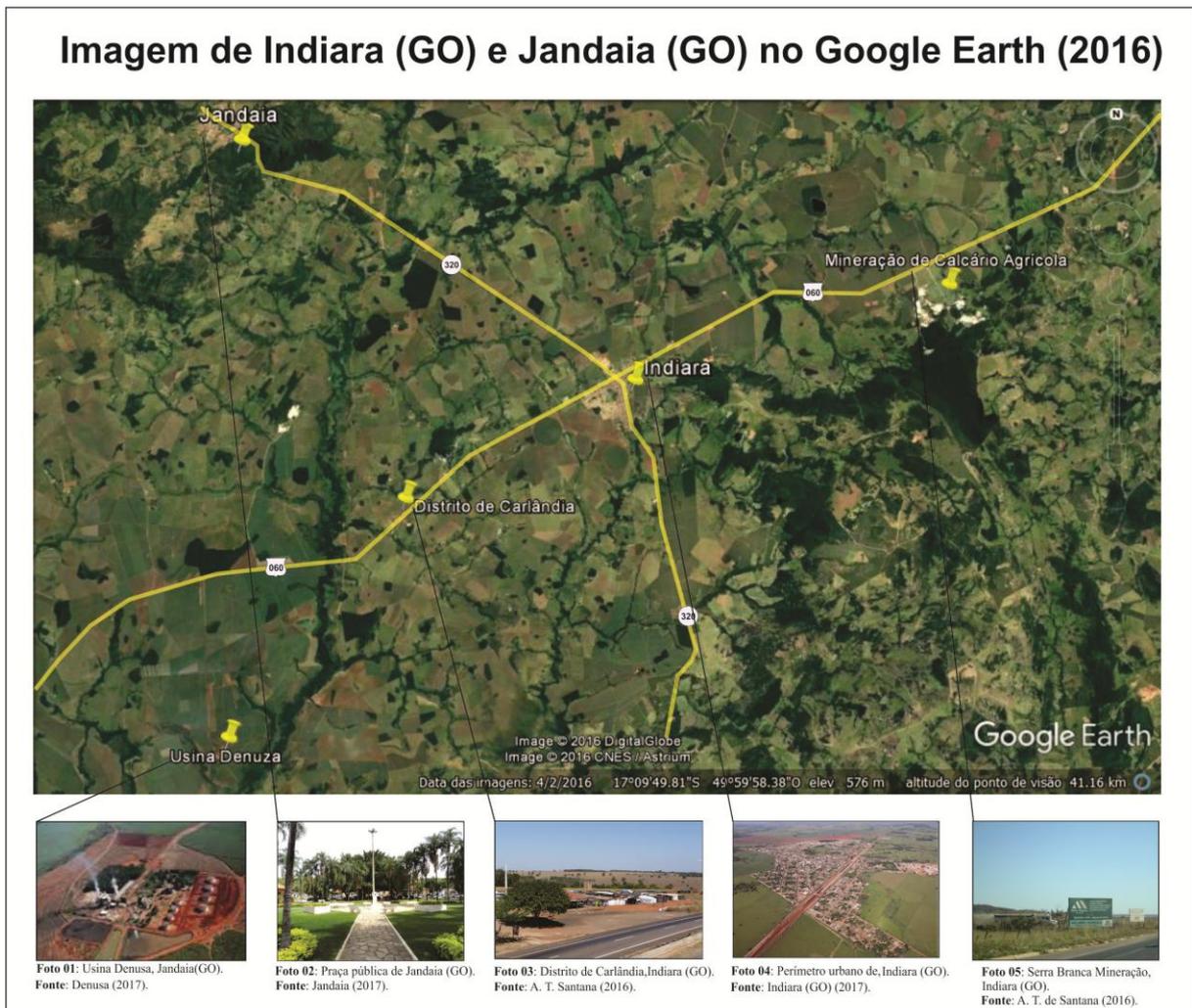
**Org.:** A. T. de Santana (2017).

Dois atores territoriais chamam a atenção no município de Indiara (GO) por seu maior poder de intervenção: a Serra Branca Mineração, com sua parceira Calbrás, e a Usina Denusa Destilaria Nova União. A primeira atua no setor de extração e processamento de rocha calcária e a segunda na plantação de cana e na fabricação do álcool. Apesar de a Usina

Denusa localizar-se no município de Jandaia, grande parte dos trabalhadores são recrutados em Indiará, conforme se constatou em trabalho de campo.

A Figura 31 identifica a localização das áreas urbanas de Indiará e de Jandaia, assim como as instalações da Serra Branca Mineração e da Usina Denusa. Pela disposição das vias de circulação observa-se a centralidade de Indiará na articulação dos fluxos, tendo em vista o entroncamento entre duas importantes rodovias na região, a BR-060 e a GO-320. Outra característica interessante diz respeito à estratégia espacial dos dois atores territoriais analisados, que utilizam a proximidade da BR-060 e do núcleo urbano de Indiará para estruturar suas ações. Não por outro motivo, os trabalhadores recrutados para essas atividades encontram-se, em grande parte, nessa cidade e no distrito de Carlândia.

**Figura 31** – Imagem de Indiará (GO) e Jandaia (GO) no Google Earth (2017)



A Serra Branca Mineração é uma das 4 (quatro) filiais da Mineração de Calcário Montividiu Ltda., sediada em Goiânia-GO. Atualmente, é a única filial que “produz calcário

nutricional aos fabricantes de ração animal e cargas minerais aos fabricantes de tinta e papel” (SERRA BRANCA MINERAÇÃO, 2017, p. 1). Em Indiara, ela atua em parceria com a Calbrás, que centraliza sua produção no calcário agrícola.

Serra Branca, Calbrás e Mineração de Calcário Montividiu Ltda., juntamente com outras empresas, compõem o grupo Mineração Montividiu, que possui atividades em quatro estados brasileiros: Minas Gerais, Goiás, Distrito Federal e Tocantins. Atua nos segmentos de “mineração, pecuária, agricultura, capacetes automobilísticos e shopping center” (SERRA BRANCA MINERAÇÃO, 2017). Somada a capacidade produtiva de todas as empresas do grupo, juntas conseguem extrair cerca de 2,5 milhões de toneladas de rocha calcárias por ano, o que mostra seu poder de ação, sobretudo no fortalecimento do complexo agroindustrial e do setor da construção civil.

No Quadro 8 é possível dimensionar melhor a estratégia territorial do Grupo Mineração Montividiu. Com dez empresas e 13 filiais, o grupo está territorializado em aproximadamente 13 municípios, em quatro Estados da federação e em três Macrorregiões Geográficas brasileiras.

**Quadro 8** – Empresas do Grupo Mineração Montividiu (2017)

<b>Empresas</b>	<b>Qt. Filiais</b>	<b>Localização</b>
Britacal Indústria e Comércio de Brita e Calcário Brasília Ltda.	5	Brasília (DF)
Calta – Calcário Taguatinga Ltda.	0	Taguatinga (TO)
Calcário Cristalândia Ltda.	0	Lagoa da Confusão (TO)
Calcário Triângulo Indústria e Comércio Ltda.	2	Uberaba (MG)
Ercal – Empresas Reunidas de Calcário Ltda.	2	Coromandel (MG)
Elba Calcário Ltda.	0	Montividiu (GO)
Enfol – Empresa de Mineração Formosa Ltda.	0	Formosa (GO)
Calcário Santa Tereza Ltda.	0	Formoso (GO)
Americal – Mineradora Americal Ltda.	0	Posse (GO)
Mineração de Calcário Montividiu Ltda.	4	Goiânia (GO)
Calcário Piranhas Ltda.	-	Piranhas (GO)
Calcário Caiapônia Ltda.	-	Caiapônia (GO)
Calbrás Ltda.	-	Indiara (GO)
Serra Branca Mineração Ltda.	-	Indiara (GO)

**Fonte:** Serra Branca Mineração (2017). Disponível em: <<http://www.serrabrancamineracao.ind.br/grupo.htm>>. Acesso em: 30 jan. 2017.

**Org.:** A. T. de Santana (2017).

De capital nacional e com foco na atuação regional, sobretudo nas regiões impactadas pelo complexo agroindustrial, o Grupo Mineração Montividiu é altamente dependente do acesso à rede rodoviária para sua organização e estratégia territorial. Apenas as empresas Serra Branca e Calbrás, juntas, produzem cerca de 22 mil toneladas semanais de derivados da

rocha calcária, sendo 20 mil de calcário agrícola e 2 mil de calcário nutricional e de cargas minerais para fins industriais. Nos períodos de alta demanda há um fluxo diário de aproximadamente 80 a 90 caminhões, que escoam a produção para os estados do Centro-Oeste e Sudeste.<sup>27</sup>

Apesar de não existir uma concentração espacial acentuada da produção de calcário agrícola em Goiás – em 2014, dezenove municípios possuíam produção considerável –, vale acrescentar que a atuação do Grupo Mineração Montividiu, em Indiará, contribuiu para situar o município entre os três que mais produziram calcário agrícola no território goiano em 2014, com participação de 12,9% da produção, ou 569.895 toneladas (GOIÁS, 2016).

A Usina Denusa, por sua vez, também está presente na legenda Vale do Rio dos Bois. Segundo Pedro Barbosa, gerente agrícola da empresa,

[a] Denusa é uma usina de produção de Etanol que existe [...] há 32 anos de operação. Hoje ela gera cerca de 1.000 empregos diretos e é responsável pela economia da maior parte do município de Jandaia e Indiará. A gente ocupa uma área aqui de aproximadamente 20.000 ha de produção de cana de açúcar, pegamos 3 municípios, que são Indiará, Jandaia e Acreúna. (Informação verbal).<sup>28</sup>

A Denusa possui capacidade de esmagamento de um milhão e meio de toneladas de cana ao ano. Em 2015, sua produção de etanol foi de aproximadamente 100 milhões de litros. Desse total, cerca de 90% foram comercializados em Goiás, por venda para as distribuidoras de combustíveis que se localizam em Senador Canedo-GO ou em Goiânia-GO. Para Pedro Barbosa (informação verbal, jul. 2016), há uma obrigação legal de vender o combustível às distribuidoras. Apesar de o produto sair totalmente pronto da usina, a venda direta é proibida e isso interfere substancialmente na logística da distribuição e comercialização do etanol.

Questionado acerca do uso da BR-060 pela Denusa, Pedro Barbosa argumenta que “ela é importante, é o principal eixo pra entrada e saída de matéria-prima e produto, tudo que chega ou sai da usina passa por ela.” (informação verbal, jul. 2016). Esse relato indica aspectos centrais no que se refere ao uso do território e das vias de circulação pelo setor sucroenergético na legenda Vale do Rio dos Bois e do significado da duplicação da BR-060 para esse negócio.

Ainda de acordo com informações de Pedro Barbosa, cerca de 16 ônibus fazem o transporte dos funcionários para a fábrica, que funciona 24 horas por dia. Cerca de 2.500

<sup>27</sup> Informações coletadas em trabalho de campo (2015).

<sup>28</sup> BARBOSA, Pedro Abraão. Entrevista [jul. 2016]. Jandaia, 2016. Entrevista concedida a Alex Tristão de Santana. Arquivo mp3 (57 min.).

caminhões bitrem foram necessários para transportar o etanol produzido em 2015. Aproximadamente 1.000 caminhões, com capacidade de 20 toneladas, foram utilizados para transportar a cama de frango demandada na adubação orgânica em 2015, e 12 caminhões bitrem, que transportam 60 toneladas, rodam 24 horas por dia para abastecer a usina com cana, chegando a fazer de 15 a 17 viagens. Em períodos de alta produção, cada caminhão chega a transportar 1.000 toneladas de cana por dia. Na Figura 32, é possível ver as instalações da usina e os veículos utilizados na produção e na distribuição do etanol.

**Figura 32** – Instalações da usina e veículos utilizados na produção e na distribuição do etanol

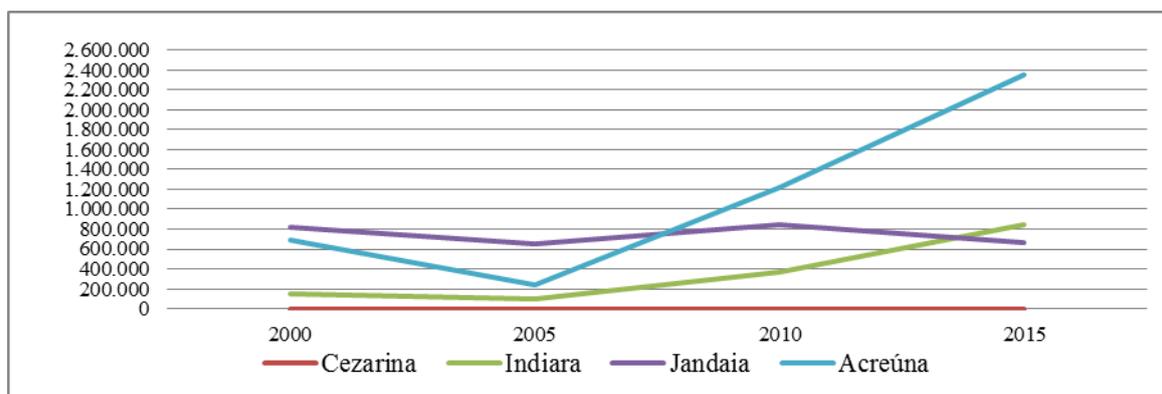


1) Principal via de acesso à Usina Denusa; 2) Instalações da Usina Denusa; 3) Caminhões tanque (bitrem) em frente à usina, aguardando para carregamento; 4) Caminhões transportadores de cana (bitrem) em frente à usina. **Fotos:** A. T. de Santana (2016).

No Gráfico 4 é possível visualizar que, na legenda Vale do Rio dos Bois, o setor sucroenergético diversificou sua ação nos municípios. Em Acreúna-GO, por exemplo, não há nenhuma usina instalada, contudo, foram produzidas 2,35 milhões de toneladas de cana em 2015. Desde 2005, há uma curva ascendente de produção desse produto no município. Algo semelhante ocorreu em Indiara, que também apresenta um ciclo de crescimento no cultivo de cana, demonstrando que áreas até então destinadas a outras atividades foram substituídas, atendendo as demandas da instalação de novas usinas, assim como de aumento da produção.

Jandaia, por sua vez, onde está instalada a usina Denusa, mantém estável a quantidade cultivada de cana.

**Gráfico 4** – Evolução da produção de Cana de Açúcar nos municípios da Legenda Espacial Vale do Rio dos Bois (2000-2015)



**Fonte:** Goiás (2016).

**Org.:** A. T. de Santana (2017).

A análise dos dois atores territoriais permite entender, de forma mais aprofundada, os usos do território na legenda Vale do Rio dos Bois. Pode-se dizer que nos lugares onde o padrão agrícola moderno não prevalece há uma paisagem diversa. Outra questão importante é que, apesar dessa legenda apresentar a menor densidade economia e demográfica do recorte espacial da pesquisa, é possível visualizar que as atividades encontradas são extremamente funcionais às práticas econômicas encontradas na legenda do eixo Goiânia-Brasília e na legenda do Complexo Agroindustrial. Isso demonstra a lógica do desenvolvimento geográfico desigual e combinado nas legendas que compõem o eixo da BR-060.

#### 4.2.3 Legenda espacial do Sudoeste Goiano: a dinâmica do complexo agroindustrial

A legenda espacial do Complexo Agroindustrial do Sudoeste Goiano se diferencia pela estruturação de um padrão espacial marcado pela agroindustrialização, no qual a agricultura mecanizada de alta produtividade e a indústria voltada ao beneficiamento de grãos e processamento de carnes se desenvolveu significativamente. Essa legenda está bastante integrada ao mercado internacional e constituiu-se como evidência concreta do processo de internacionalização do Cerrado, sobretudo pela presença e atuação de empresas multinacionais.

A partir da Figura 33, é possível entender a dinâmica territorial predominante na legenda espacial do Sudoeste Goiano, com as atividades produtivas presentes nos espaços

urbano e rural. Por meio dela é possível dialogar com diferentes aspectos decorrentes da dinâmica do complexo agroindustrial, que se edificou na legenda em estudo. Conforme atesta Santos (1994), a paisagem é uma categoria de análise geográfica que revela a materialização das relações sociais, o acúmulo de tempos e o registro das transformações espaciais em curso nos territórios. Nesse caso, a paisagem revela o complexo agroindustrial da Comigo, em Rio Verde, cooperativa dos produtores rurais do Sudoeste Goiano, fundada na década de 1970, e de uma monocultura de milho safrinha entre os municípios de Rio Verde e Jataí, local de grandes extensões de terras, em relevo de chapada.

**Figura 33** – Legenda do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano



1) Complexo da Cooperativa Agroindustrial dos Produtores Rurais do Sudoeste Goiano (Comigo), em Rio Verde-GO, localizado às margens da BR-060. 2) Monocultura de milho às margens da BR-060, entre os municípios de Rio Verde-GO e Jataí-GO.

**Fonte:** Comigo (2016); A. T. de Santana (2015).

Um primeiro aspecto a se observar é a importância da BR-060 na estruturação das atividades produtivas, no campo e na cidade. Tanto a agroindustrialização como a agricultura técnico-científica são altamente dependentes de boas condições de circulação, ou seja, de infraestrutura de transporte moderna e sistemas logísticos (armazenamento, plataformas de transbordo de cargas, empresas transportadoras etc.) eficientes. A BR-060 atravessa o Sudoeste Goiano, conectando as áreas de lavouras com as plantas agroindustriais, localizadas nas cidades, sobretudo em Rio Verde e Jataí. Ao longo da rodovia se ramificam diversas rodovias e estradas vicinais, de forma que o funcionamento de todas as etapas das cadeias produtivas existentes (grãos, carnes, açúcar e álcool) depende fundamentalmente da manutenção e do livre acesso à BR-060. Ela constitui-se como verdadeiro eixo estruturante, que permite e torna eficaz a ação sobre o território.

A imagem revela que na legenda espacial do complexo agroindustrial há um aprofundamento da relação campo e cidade, decorrente da edificação de uma agricultura moderna, especificamente do modelo técnico-produtivo da sojicultura, conforme ressalta Peixinho (2006). Segundo o autor (2006, p. 34), esse modelo envolve “[...] produção em grandes áreas, adaptação e desenvolvimento de variedades para as condições tropicais, organização empresarial da produção, predomínio do trabalho assalariado nas relações de produção”.

Nas novas condições de produção no campo há uma dependência dos pacotes tecnológicos fornecidos, sobretudo, pelas multinacionais do agronegócio, de serviços urbanos especializados (assessoria jurídica, ambiental e agrônômica, serviços bancários e públicos etc.) e da mão de obra residente nas cidades. Em outras palavras, há uma ressignificação da relação cidade-campo na legenda espacial do Sudoeste Goiano.

Nas regiões dos cerrados onde se concentraram as atividades ligadas à sojicultura, as cidades, além de crescerem, assumiram funções diferentes daquelas que os períodos técnicos anteriores lhes imprimiam. [...] Ela passa a ser o local de moradia da mão-de-obra de diferentes níveis de formação, que vai do trabalhador temporário ao especialista em assistência técnica de máquinas ou agrônômicas e do próprio produtor de soja. A cidade é local de infra-estrutura que dá suporte à produção agrícola. (PEIXINHO, 2006, p. 135-136).

Na legenda espacial do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano a produção de soja é significativa. A Tabela 13 evidencia isso ao mostrar a posição de algumas cidades da legenda espacial no *ranking* estadual da produção de soja em Goiás. Jataí, Rio Verde e Chapadão do Céu destacam-se entre os dez maiores municípios produtores de Goiás, com a

1a, 2ª e 7ª colocações. Somada a quantidade produzida de todos os municípios dessa legenda, verifica-se uma participação de 22,9% na produção estadual.

**Tabela 13** – Produção de soja nos municípios da legenda espacial do complexo agroindustrial (2015)

Município	Quantidade produzida (T)	Ranking Estadual	Participação (%)
Jataí	837.900	1º	9,7
Rio Verde	744.000	2º	8,6
Chapadão do Céu	267.720	7º	3,1
Serranópolis	108.000	22º	1,3
Santo Antônio da Barra	12.320	85º	0,1
Aporé	11.200	88º	0,1

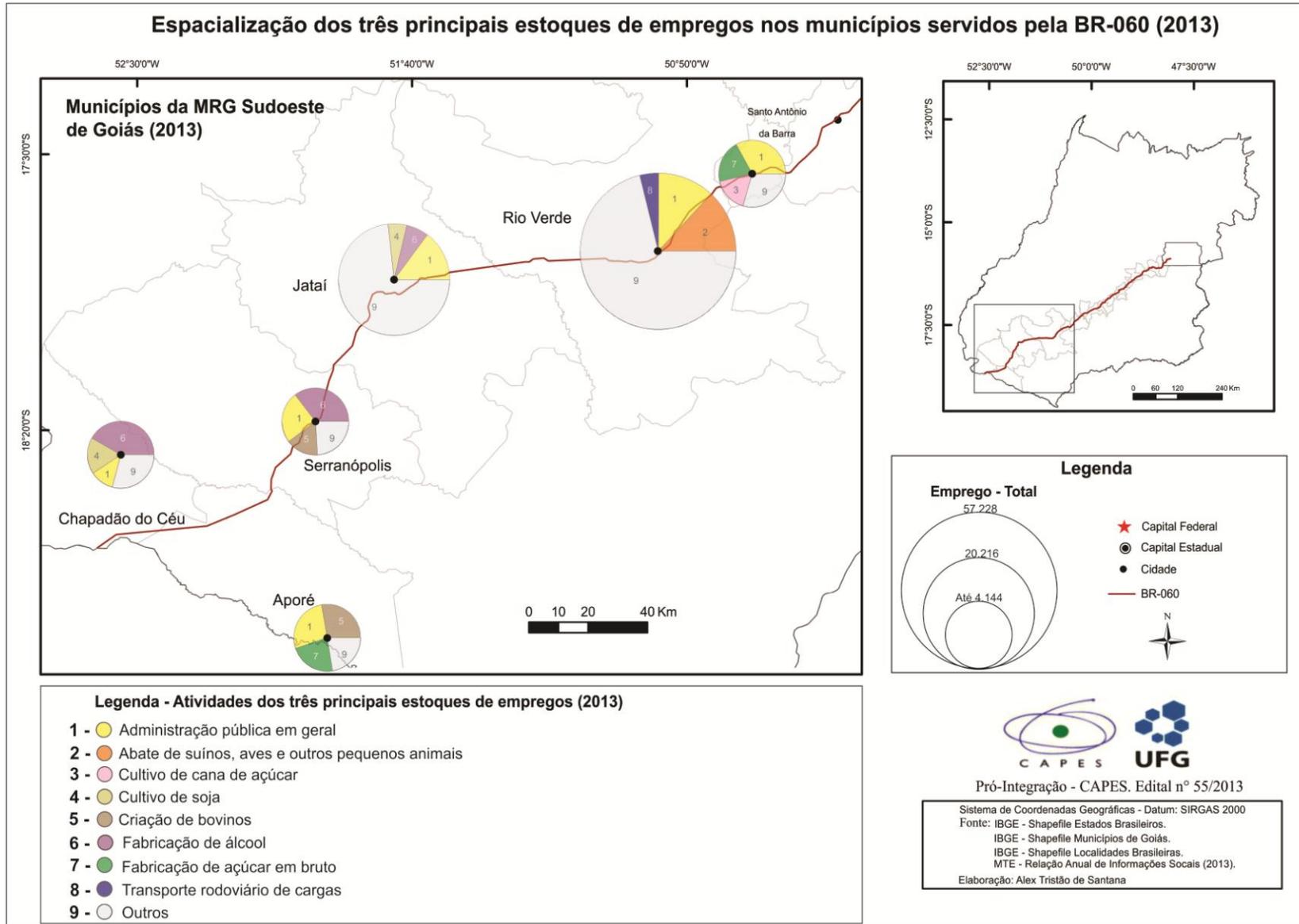
**Fonte:** Instituto Mauro Borges (2017).

**Org.:** A. T. de Santana (2017).

Essa rearticulação entre campo e cidade na legenda do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano também ocorre por meio da captura do espaço urbano pelas atividades de processamento das matérias-primas provenientes do campo. Isso fica evidente na Figura 34, na qual se visualiza o complexo da Comigo, que, segundo informações disponibilizadas pela cooperativa, possui alta capacidade de processamento de grãos e beneficiamento de sementes, chegando a 5.500 toneladas por dia e 200 mil sacas por ano, respectivamente. Além disso, a unidade atua na fabricação de ração (110 t/h), fertilizantes (240 t/h), óleo de soja (250 t/dia), suplemento mineral (350 t/dia) e processamento de leite (250 mil litros/dia). Isso demonstra o seu poder de transformação e, ao mesmo tempo, a grande dependência da infraestrutura de circulação, tendo em vista os grandes volumes de mercadorias transportados.

A Figura 34 também permite avançar na interpretação, com a análise da distribuição do emprego. Considera-se que a lógica que perpassa o trabalho é central no entendimento da dinâmica territorial, sobretudo com a possibilidade de identificação dos principais atores territoriais, que dependem da apropriação da terra, do trabalho, da água e das redes de circulação para estruturar suas ações.

**Figura 34 – Espacialização do emprego nos municípios da Legenda do Complexo Agroindustrial (2013)**



A leitura da Figura 34 revela o padrão espacial agroindustrial presente na legenda em estudo. Alguns pontos essenciais podem ser elencados, como, por exemplo, o desequilíbrio na distribuição do trabalho formal entre os municípios da legenda espacial, que identifica uma tendência de espacialização desigual das atividades econômicas, com nítida concentração em Rio Verde; a presença dos setores ligados ao cultivo de soja e abate de suínos e aves demonstra a estruturação e a força do complexo grãos-carne; a participação do emprego no cultivo de cana de açúcar, na fabricação de açúcar e na fabricação de álcool revela o impacto do recente processo de expansão do setor sucroenergético nos municípios servidos pela BR-060 no sudoeste de Goiás; a existência do emprego na criação de bovinos nos municípios de Serranópolis e Aporé, que possuem a menor participação na geração do trabalho formal na legenda espacial, mostra a importância e a resistência da pecuária em alguns municípios da microrregião Sudoeste de Goiás, assim como a ação desigual do complexo agroindustrial no território; por fim, o emprego do transporte rodoviário de cargas em Rio Verde indica a centralidade desse município na articulação dos fluxos, bem como os efeitos do aprofundamento da divisão técnica e social do trabalho decorrente da verticalização das atividades agroindustriais, que demandam sistemas de circulação eficientes.

A análise da legenda do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano abre caminhos para a interpretação e a problematização da produção da diferenciação espacial em torno dos eixos de transporte no território goiano. O perfil agroindustrial dessa legenda é bastante singular em relação à dinâmica urbano-industrial do eixo Goiânia-Brasília, até mesmo da diversificação das atividades produtivas encontradas na legenda Vale do Rio dos Bois. Essa diferenciação espacial ficará mais evidente com a análise dos atores territoriais presentes em Rio Verde, conforme se propõe a seguir.

#### *4.2.3.1 Os atores territoriais em Rio Verde e a dinâmica dos fluxos*

Rio Verde é uma aglomeração do século XIX, que surge em um período em que a agropecuária é a principal prática produtiva em Goiás. Emerge em uma região dominada pela pecuária extensiva, que participa da divisão regional do trabalho vinculada à demanda do mercado paulista por alimentos. Destacou-se também na agricultura, sobretudo pela qualidade dos solos, formados a partir das rochas basálticas da bacia do Paraná. A grande transformação econômica veio, contudo, na segunda metade do século XX, com o avanço do sistema técnico-produtivo da sojicultura nas áreas de chapadas. Atualmente, Rio Verde é um

importante polo agroindustrial do País, conhecida mundialmente como cidade do agronegócio.<sup>29</sup>

Como foi possível verificar na Figura 34, o emprego no abate de suínos e aves constituiu-se como o principal setor econômico em Rio Verde, contratando mais trabalhadores do que a própria administração pública. Isso mostra a ação dos atores territoriais que participam da cadeia grãos-carne no município. Empresas como a BRF (antiga Perdigão), a Cooperativa Agroindustrial de Rio Verde (Comigo), as multinacionais e as empresas nacionais do agronegócio (Cargill, Bunge, Louis Dreyfus, Caramuru, entre outras), estão presentes em Rio Verde e são responsáveis pela estruturação do complexo agroindustrial.

Na Figura 35 são identificados alguns desses atores territoriais e perceber suas estratégias espaciais ao definir sua localização em Rio Verde-GO. As empresas BRF, Comigo, Caramuru, Buriti Shopping, Louis Dreyfus e Posto Decio optaram por edificar suas instalações às margens da BR-060, em alguns casos até mais distantes do núcleo urbano. Isso mostra que a rodovia orientou a estruturação das atividades produtivas desses atores, que dependem, em grande medida, de vias acessíveis para o transporte da produção agrícola, assim como das matérias-primas e dos insumos necessários ao abate e ao processamento de carnes.

Para fins de análise, selecionar-se-á a empresa BRF, multinacional brasileira que atua no abate de suínos e aves em Rio Verde, para compreender melhor a importância da BR-060 no uso do território e na dinâmica dos fluxos nessa legenda espacial. A BRF se instalou na cidade em 1999, como filial da empresa Perdigão, fundada em 1934, em Videira-SC. Em 2009, a Perdigão uniu-se à Sadia e se transformou na BRF – Brasil Foods S.A., consolidando-se em uma das maiores companhias de alimentos do mundo.

Autores como Peixinho (2006), Godoi (2012) e Borges (2006) apontam que a oferta de matéria-prima (soja e milho) e a organização dos produtores locais por meio do cooperativismo foram decisivos na instalação da Perdigão, assim como a perspectiva da empresa de atuação nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do País.

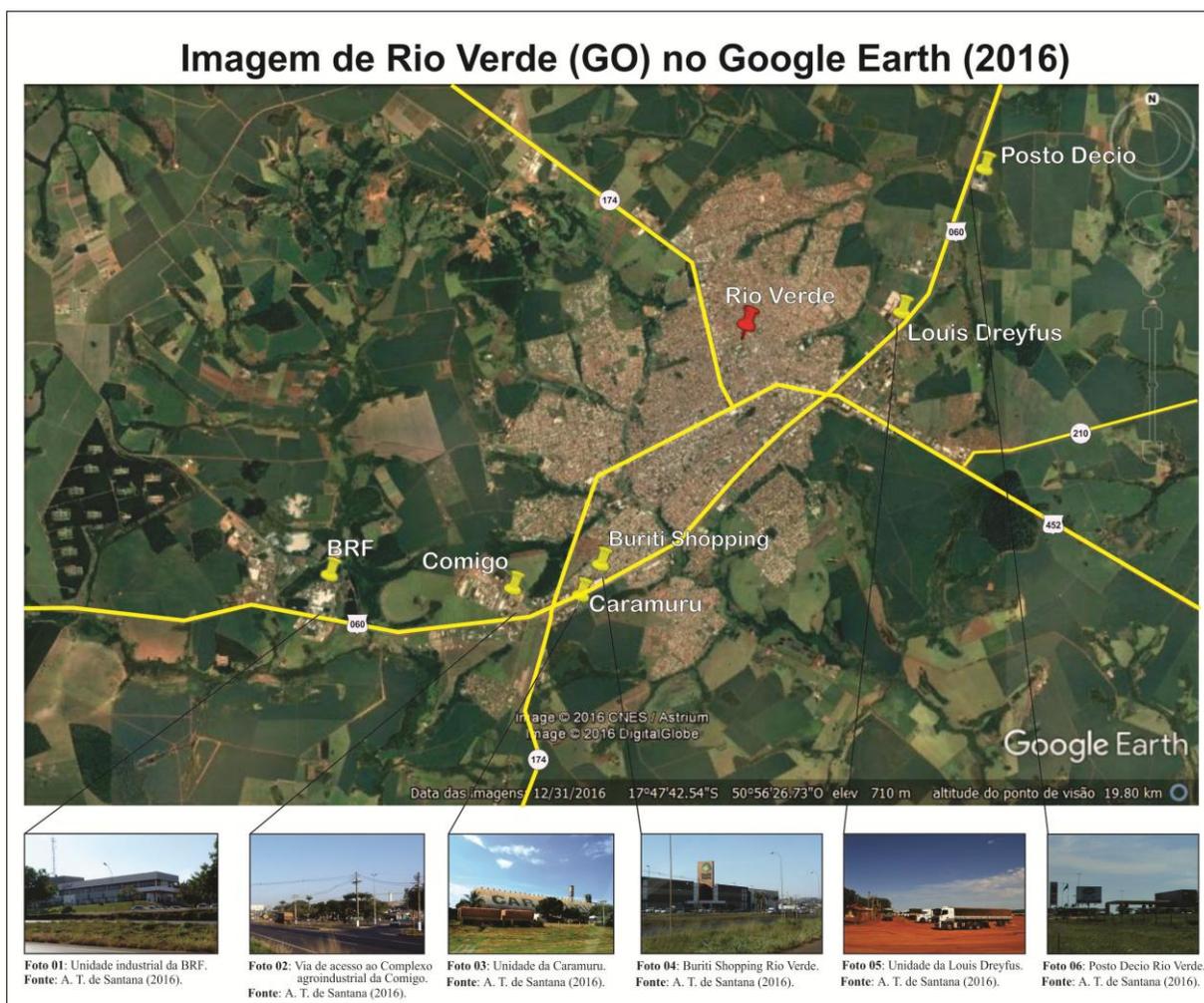
Atualmente, a BRF contrata cerca de dez mil trabalhadores diretos em Rio Verde e possui uma rede de aproximadamente 1.000 integrados, que se localizam em cerca de dez cidades da região, em um raio de até 120 km, a partir de Rio Verde. Tais integrados participam das diferentes etapas do processamento de carnes, como, por exemplo,

---

<sup>29</sup> Para mais detalhes da formação socioespacial de Rio Verde, verificar França (1979), Godoi (2012), Gomes, Neto e Salles (2004), Peixinho (2006) e Teixeira Neto (2012).

fornecimento dos ovos, criação dos pintinhos, fornecimento dos frangos, seleção das matrizes de suínos, fornecimentos dos leitões, criação dos leitões e fornecimento dos suínos. Tudo isso ocorre em perfeito sincronismo, de tal modo que garante o abate diário de 420 mil frangos e 6 mil suínos, resultando em uma produção diária de 700 toneladas de derivados de carnes.<sup>30</sup>

**Figura 35** – Imagem de Rio Verde (GO) no Google Earth (2016)



O poder de transformação espacial da BRF é significativo, sendo ela a principal responsável pelo crescimento industrial de Rio Verde. Para o funcionamento do processo produtivo, por exemplo, um complexo sistema de circulação e logística entra em operação. Entre a planta industrial e as granjas espalhadas em Rio Verde, Montividiu, Aparecida do Rio Doce, Maurilândia, Castelândia, Santa Helena, Santo Antônio da Barra, Indiara, Paraúna, Jataí e Serranópolis, transitam aproximadamente 1.200 caminhões por dia. Eles abastecem o frigorífico de matérias-primas (frangos e suínos), supre de ovos os incubatórios e fornecem às

<sup>30</sup> Informações coletadas em trabalho de campo (2016).

granjas pintinhos e rações especiais. Tudo isso é feito por 300 veículos, que fazem em média quatro viagens diárias.

As 700 toneladas de produtos que saem todos os dias da planta industrial (cortes especiais de aves e suínos, peças inteiras de suínos, empanados e pratos rápidos – lasanha, pizza etc.), são direcionados para o mercado interno e para exportação. Aproximadamente 20 caminhões fazem esse transporte e utilizam, sobretudo, as rodovias BR-060 e BR-452. As mercadorias voltadas ao mercado interno chegam a praticamente todas as grandes regiões brasileiras nas quais há centros de distribuição da BRF, que se localizam, preferencialmente, nas capitais estaduais (ver Tabela 14).

**Tabela 14** – Atuação da BRF no território brasileiro (2015)

<b>Estados</b>	<b>Centros de Distribuição</b>	<b>Unidades produtivas</b>
<b>Goiás</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
<b>Mato Grosso</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
<b>Mato Grosso do Sul</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Paraná	2	6
Santa Catarina	2	8
Rio Grande do Sul	2	6
<b>São Paulo</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Rio de Janeiro</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Minas Gerais</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>Espírito Santo</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
Bahia	1	0
Pernambuco	1	1
Ceará	1	0
<b>Pará</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Amazônia</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>35</b>

**Fonte:** Relatório de Sustentabilidade – BRF (2015).

**Org.:** A. T. de Santana (2017).

Segundo o coordenador de operações da BRF, Sergio Mota, a empresa adota estratégias variadas na distribuição dos produtos fabricados em Rio Verde-GO:

[...] a empresa tem muitos centro de distribuição nas capitais do País e isso faz com que ela continuamente esteja mandando para esses locais proporções menores ou maiores. São estratégias muito variáveis, depende muito do ritmo de consumo desses locais. Então pode ser que hoje nós temos essa configuração e amanhã mude toda essa estratégia e a gente já começa a distribuir para Manaus, para o Nordeste, para Pernambuco, daqui a pouco em Goiânia, daqui a pouco em São Paulo. Isso é uma dinâmica fenomenal e ela é notável, bem complexa. (Informação verbal, jul. 2016).<sup>31</sup>

<sup>31</sup> MOTA, Sergio. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Rio Verde, 2016. Arquivo mp3 (94 min.).

Além disso, o foco de atuação da planta industrial de Rio Verde também é o mercado externo. Por meio dos portos de Santos-SP e de Itajá-SC, as mercadorias produzidas atingem cerca de 150 países, localizados na América Latina, na África, na Ásia, no Oriente Médio e na Europa. Segundo o relatório de sustentabilidade da BRF de 2015, naquele ano foram comercializadas cerca de 2,121 milhões de toneladas de produtos no mercado internacional, sendo a maior quantidade destinada ao Oriente Médio e a África, conforme dados da Tabela 15.

**Tabela 15** – Atuação da BRF no mundo (2015)

<b>Continentes</b>	<b>Volume de Vendas (mil toneladas)</b>
América Latina	224
Oriente Médio e África	1.080
Europa e Eurásia	353
Ásia	464
<b>Total</b>	<b>2.121</b>

**Fonte:** BRF – Relatório de Sustentabilidade (2015).

**Org.:** A. T. de Santana (2017).

De acordo com Sergio Mota, as condições de circulação são importantes para a BRF, todavia, a BR-060 possui papel central na estruturação das operações da unidade de Rio Verde. Em suas palavras,

a BR[060] tem uma importância grande dentro de toda a cadeia logística em cima da produção da empresa. Tem um impacto social muito grande e grande parte desse impacto está relacionado a essa produção logística mesmo. Eu vejo que essas condições, isso que foi feito aí na BR-060, há um benefício muito grande o fato de ter havido essa duplicação. Tem favorecido essa e outras empresas, a se instalarem mesmo. Se for olhar a saída dela ao longo dela por onde a BR passa ... O acesso da comunidade, a questão do acesso através dela, com passarelas, trevos, viadutos, tudo isso trás um impacto muito grande para as comunidades ao redor dela. [...] esse tipo de melhoria é o que trás a redução dos índices de mortes é o que trás a melhoria no custo para o consumidor. Com a rodovia adequada o transportador faz um preço mais barato, o valor agregado vai ficar mais barato, o consumidor vai conseguir ter acesso a um produto mais em conta, o consumidor em regiões mais remotas do país vai ter acesso a produto que só o consumidor da capital teria. (Informação verbal, jul. 2016).<sup>32</sup>

Para colocar toda a capacidade produtiva em funcionamento, a BRF também demanda a participação de outras empresas, como, por exemplo, para o fornecimento do farelo de soja

<sup>32</sup> MOTA, Sergio. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Rio Verde, 2016. Arquivo mp3 (94 min.).

e do milho que alimenta os animais que serão abatidos posteriormente. Atualmente, é a Cargill<sup>33</sup> que fornece esse insumo à BRF, havendo um contrato de exclusividade com a empresa. O milho e o farelo de soja são transportados de Goiás e de Mato Grosso e cada Estado participa com aproximadamente 70% e 30%, respectivamente.

Com a atuação de atores territoriais poderosos e articulados aos mercados internacionais, a legenda do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano se configura com forte processo de diferenciação espacial. Com alta capacidade de movimentação de mercadorias, tais atores são profundamente dependentes das condições de circulação, principalmente das redes rodoviárias. A BR-060 constitui-se como um verdadeiro eixo estruturante para essas atividades, o que reforça a tese de que por essa rodovia ocorre a internacionalização do Cerrado.

#### 4.3 As legendas espaciais da BR-060 e o desenvolvimento geográfico desigual

A análise das legendas espaciais permitiu adentrar na lógica de funcionamento dos territórios servidos pela BR-060 em Goiás e diagnosticar a dinâmica dos usos e das apropriações dessa rede técnica. Não há dúvidas de que a BR-060 pavimenta o caminho para a internacionalização do Cerrado goiano, pois ela auxilia na estruturação de uma economia dinâmica, moderna e conectada ao mercado internacional. Até mesmo nas legendas espaciais, em que há pouca presença de atores globais, empresas multinacionais, as diferentes práticas produtivas estão subordinadas a eles como, por exemplo, a produção de calcário agrícola pela Serra Branca Mineração Ltda., em Indiará, que atende as demandas da produção de *commodities* e setores ligados à cadeia produtiva da indústria da construção civil.

Ao se observar as relações multiescalares executadas por alguns atores, como a BRF, em Rio Verde, na legenda espacial do Sudoeste Goiano, é facilmente perceptível os novos conteúdos que atravessam a produção do espaço e moldam uma **espacialidade diferencial complexa**. Nas palavras de Moreira (2006, p. 6), “a espacialidade diferencial moderna é um complexo de rede de redes”, que ganha novos conteúdos na contemporaneidade, pois passa a ser comandada pelo capital rentista, organizada numa escala mundial e se orienta para a superação de todas as fronteiras que impedem a acumulação. A empresa BRF, apesar de se

---

<sup>33</sup> “A Cargill é uma empresa privada, multinacional, com sede no estado de Minnesota, EUA, cuja atividade principal consiste na produção e no processamento de alimentos. Atualmente a Cargill, maior empresa do mundo de capital fechado, está presente nos 5 continentes e emprega mais de 160.000 pessoas em 67 países”. (CARGILL, 2017a). Sua unidade agroindustrial em Rio Verde realiza, atualmente, a moagem de soja, a produção do farelo de soja, a produção do óleo bruto e o refino, o envase, a comercialização e a distribuição de óleo. (CARGILL, 2017b).

localizar em Rio Verde, mantém uma rede de relações na escala internacional, que exige a superação das fronteiras do Estado-nação, dos limites que regem a relação sociedade-natureza e das condições impostas pelos mecanismos de comunicação e transportes. Por isso, sua ação sobrepõe as fronteiras que predominam na escala local e regional, revelando uma espacialidade marcada pelo entrecruzamento com outras redes de atores globais e regionais.

A diferenciação espacial se explica, assim, pela ação dos atores territoriais, mas também pela densidade técnica dos lugares, como argumenta Santos (1997). Nesse caso, o olhar volta-se à estruturação da BR-060, tendo em vista os diferentes processos de modernização que ela sofreu, desde a pavimentação, realizada entre 1961 e 1983, até a duplicação, feita entre 1994 e 2014. Ampliar as condições de fluidez, ou de circulação, possui relação direta com as atividades produtivas modernas que se instalaram nas legendas espaciais da BR-060. Trata-se de uma característica do mundo atual, conforme atesta Santos (1997, p. 218), na qual impera “a exigência da fluidez para a circulação de idéias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos”. Para o autor (1997, p. 218), “criam-se objetos e lugares destinados a favorecer a fluidez”, pois eles transferem valor às atividades produtivas, favorecendo a competitividade, o que reforça a diferenciação espacial.

Contudo, não são todos os lugares que interessam aos atores globais e, por isso, há uma **seletividade espacial**, que orienta as ações.

A capacidade de atrair atividades competitivas depende de uma renovação técnica tanto mais significativa quanto maior a defasagem. Nessas condições, a tendência atual é de um envelhecimento mais rápido do que antes dos subespaços que não dispõem dos meios de se atualizar, de um ponto de vista da fluidez. [...] As já mencionadas migrações de pessoas e empresas são um dos resultados dessas mudanças de valor do espaço. (SANTOS, 1997, p. 218-219).

Na diferenciação dos espaços também se ampliam as suas desigualdades. Esse processo é observado nas legendas espaciais da BR-060, em Goiás. Por um lado, há um dinamismo concentrador: a legenda Goiânia-Brasília vivencia um forte processo de concentração econômica e populacional, devido as tendências de metropolização; na legenda do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano, as taxas de crescimento do PIB e de incremento populacional chegam a superar as da legenda Goiânia-Brasília para o período de 2010 a 2014 (Tabelas 16 e 17).

**Tabela 16** – População nas Legendas Espaciais da BR-060 em Goiás (1991-2010)

	1991	2000	2010	Tx. Cresc. (%) (1991- 2000)	Tx. Cresc. (%) (2000- 2010)
Legenda Eixo Goiânia-Brasília	2.846.577	3.550.222	4.347.701	2,5	2,0
Legenda Vale do Rio dos Bois	39.544	46.492	51.334	1,8	1,0
Legenda Sudoeste Goiano	175.100	209.707	287.138	2,0	3,2

**Fonte:** Censo Demográfico – IBGE (2017).

**Org.:** A. T. de Santana (2017).

Por outro lado, há tendências de aprofundamento da estagnação: na legenda Vale do Rio dos Bois, o ritmo de crescimento populacional é inferior ao das outras legendas, com o agravante de sofrer um descenso no período de 2000 a 2010, mostrando que a região é menos atrativa em relação às outras. Isso se explica, em partes, pelo ritmo de transformação econômica, inferior ao das outras legendas (Tabelas 16 e 17).

**Tabela 17** – Valor Adicionado Bruto das Legendas Espaciais da BR-060 em Goiás (R\$ mil) – 2002 a 2014

	2002	2010	2014	Tx. Cresc. (%) (2002- 2010)	Tx. Cresc. (%) (2010- 2014)
Legenda Eixo Goiânia-Brasília	58.517.436	155.782.842	224.062.025	13,0	9,5
Legenda Vale do Rio dos Bois	491.767	858.212	1.228.568	7,2	9,4
Legenda Sudoeste Goiano	2.790.508	7.282.436	11.155.246	12,7	11,3

**Fonte:** Instituto Mauro Borges (2017).

**Org.:** A. T. de Santana (2017).

Destarte, edifica-se, no movimento de internacionalização do Cerrado goiano, o fenômeno sublinhado por Harvey (2016) referente ao **desenvolvimento geográfico desigual**, que submete a produção social do território à lógica da acumulação do capital, o que tende a aprofundar as distâncias entre regiões dinâmicas e regiões deprimidas.<sup>34</sup>

<sup>34</sup> No texto “Notas hacia una teoría del Desarrollo Geográfico Desigual”, editado pelo professor Vicente Di Cione, da Universidade de Buenos Aires, David Harvey (2007) apresenta quatro condicionamentos estruturais na sua formulação teórica: a importância da base material nos processos socioecológicos e na organização da “trama da vida”; as contradições e os efeitos da acumulação por espoliação; a dinâmica da acumulação de capital no espaço e no tempo; e a importância das lutas políticas e sociais na relaboração das estratégias de acumulação. A partir destes quatro condicionamentos, Harvey (2007) mostra o sentido totalizante do *desenvolvimento geográfico desigual* na sociedade capitalista, e como ele contribui para o agravamento das desigualdades espaciais, pois ele relaciona-se aos impulsos, as contradições e aos efeitos do processo de acumulação de capital. Entende-se que as transformações espaciais no Cerrado goiano estão estreitamente relacionadas à expansão das relações capitalistas de produção, portanto envolvem estratégias de espoliação, alteração das condições materiais dos processos socioecológicos e o reordenamento da luta de classes. Consequentemente tais transformações espaciais intensificam o *desenvolvimento geográfico desigual* no Cerrado, cuja síntese revela-se na contradição entre regiões dinâmicas, que passam por forte diferenciação espacial, e regiões deprimidas, que sofrem os efeitos nefastos do crescimento econômico espacialmente concentrado. Tal situação é reveladora da submissão do território aos ditames do capital internacional e desafia os planejadores estatais e os movimentos sociais.

Assim, as paisagens das legendas espaciais expressam as contradições de um modelo de desenvolvimento concentrador e excludente. Na legenda Goiânia-Brasília, Arrais (2007, p. 185) aponta, em seu estudo da região Centro-Goiano, ou do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, que é evidente a presença de um “vetor moderno articulado com a dinâmica global e outro vetor não integrado, exibido pelos precários indicadores sociais e pela própria análise da paisagem da região”.

Isso se expressa na formação de Goiânia, Brasília e de suas regiões metropolitanas, uma vez que, conforme Chaveiro (2011, p. 34), nos países pobres, as metrópoles “são imageadas como ilhas de possibilidades. Mas à medida que houve o esvaziamento do campo o tornando mais produtivo, o processo recente de metropolização redundou na expressão da desigualdade social [...]”.

Esse aspecto dialoga com a violência da segregação socioespacial, que é uma marca da legenda espacial Goiânia-Brasília. É isso que revela Arrais (2011) ao observar a participação dos movimentos de luta por moradia na formação da RMG:

O incremento demográfico gerou uma demanda crescente por serviços distribuídos desigualmente no território. Ao mesmo tempo, o mercado de trabalho foi incapaz de absorver a mão de obra, especialmente na construção civil, não restando alternativa para a população marginalizada senão submeter-se às formas mais precárias de trabalho, o que já se percebia na área central da cidade. Esse movimento agravou-se na década de 1970 e teve como pano de fundo a questão da habitação, pois as mínimas condições para a reprodução do trabalho, dentre elas a habitação, não estavam disponíveis para as camadas pobres. Em pleno período autoritário e diante da forte presença do Estado para garantir o direito à propriedade privada, formava-se o caldo necessário para motivar a organização dos movimentos sociais na luta por moradia. (ARRAIS, 2011, p. 162).

Na legenda espacial do complexo agroindustrial do Sudoeste Goiano, as contradições também estão presentes, sobretudo no agravamento dos efeitos socioambientais provenientes das práticas agrícolas modernas, como: o desmatamento, o uso intensivo de agrotóxicos, a degradação dos solos e dos recursos hídricos, a extinção de espécies da fauna e da flora etc. Acrescenta-se, ainda, agravamento das desigualdades sociais em decorrência do predomínio do uso do trabalho temporário, dos efeitos deletérios do processo de concentração de terras, dos novos conteúdos que perpassam o processo de segregação socioespacial, sobretudo com o surgimento de novos bairros periféricos e/ou “alojamentos” ocupados por migrantes e trabalhadores temporários.

Na legenda Vale do Rio dos Bois, por sua vez, os efeitos deletérios desse modelo de desenvolvimento, concentrador e desigual, se manifestam de outras formas, sobretudo pelo agravamento dos problemas sociais. O trabalho de campo revelou a dificuldade das prefeituras de planejarem o desenvolvimento dos municípios, inclusive enfrentando sérios problemas fiscais por conta das escassas receitas públicas. As precárias infraestruturas urbanas como, por exemplo, o fornecimento de energia, também dificultavam a atração de investimentos produtivos. Sem vislumbrar possibilidades de emprego e renda, parte da população dessas cidades migram para outros centros urbanos, principalmente a juventude.

No caso de Indiará há outro agravante, pois a duplicação da rodovia impactou negativamente em alguns setores da economia urbana, como nos serviços ofertados às margens da BR-060. Borracharias, automecânicas, lanchonetes e comércio informal foram prejudicados, uma vez que o maior conforto da pista, a redução do tempo de viagem entre Goiânia e Rio Verde, a dificuldade dos retornos e a maior autonomia dos veículos encorajou os motoristas a evitar as paradas. Esse fator, somado ao desemprego presente na região, contribuiu para agravar os problemas sociais. Consequentemente, presenciou-se a emergência de conflitos por acesso à terra no município.

**Figura 36** – Acampamentos de trabalhadores sem terra no distrito de Carlândia, Indiará (GO), às margens da BR-060 (2016)



**Foto:** A. T. de Santana (2016)

A Figura 36 mostra um acampamento de trabalhadores que lutam pelo acesso à terra no município de Indiará. Cerca de 220 famílias reivindicavam, naquele momento (2016), a

posse das fazendas São Pedro e União, pertencentes à Usina Denusa. Segundo a organização do movimento, a usina estava com problemas na justiça, havia declarado falência e possuía uma grande dívida financeira com o governo federal. A baixa produção, associada à demissão de aproximadamente 150 trabalhadores, agravou as condições de vida de muitas famílias e isso motivou a organização da luta pela terra.

Assim, o dinamismo concentrador presente nas legendas espaciais da BR-060, associado ao acelerado crescimento econômico, está marcado por problemas de inúmeras ordens, como, por exemplo: o peso da especulação imobiliária, que age na expansão da malha urbana orientada pela segregação socioespacial; o agravamento do sentimento de medo e insegurança, em decorrência dos índices de violência; a degradação da qualidade de vida, em função do trânsito caótico, da poluição (ambiental, visual, sonora, atmosférica), do consumismo desenfreado, do individualismo e da competitividade; o adoecimento urbano; entre outros.

Por outro lado, nas regiões que sentem a “força da estagnação”, observa-se: o peso da migração, principalmente da juventude, que busca oportunidades de estudo e de trabalho em outras localidades; o envelhecimento da população, que compromete a possibilidade de inovação das práticas produtivas; a dificuldade de atrair investimentos e gerar novos empregos; a perda de receitas tributárias por parte do poder público, o que precariza a oferta de serviços públicos e impacta diretamente na qualidade de vida.

#### **4.4 A abordagem das legendas espaciais: pavimentando a síntese**

A abordagem das legendas espaciais foi tomada, nesta pesquisa, como caminho metodológico capaz de problematizar a relação entre rede técnica e território, possibilitando questionar o enfoque presente em pesquisas e planos governamentais que versam o papel indutor das redes de transporte no desenvolvimento regional.

Não se pretendeu, aqui, dizer que as rodovias de integração nacional, ou as grandes infraestruturas de transporte, não contribuem para dinamizar o território. A narrativa que identifica a capacidade de transformação de tais empreendimentos já foi atestada por vários estudos (BERNARDES; FREIRE FILHO, 2006; NUNES, 1984; VALVERDE; DIAS, 1967; entre outros), inclusive por esta pesquisa. Nas inúmeras entrevistas realizadas durante o trabalho de campo, esse discurso também foi replicado ao relacionar a BR-060 com o desenvolvimento de Goiás, sobretudo do Sudoeste Goiano.

Todavia, frente a tal perspectiva se viu a necessidade de procurar outros caminhos analíticos, sobretudo aqueles que permitem explorar as contradições que envolvem a organização do território, a ação dos atores territoriais e os usos e apropriações das redes técnicas. Ao trilhar esse caminho, a metodologia das legendas espaciais permitiu dar ênfase à relação que se opera entre os eixos de transporte, ou a dinâmica da circulação, e a produção das desigualdades espaciais.

Apesar de a BR-060 consolidar-se com verdadeiro eixo estruturante da economia do território goiano, a análise das **legendas espaciais** permitiu abrir fissuras nos discursos que exaltam a relação desse eixo de transportes com o progresso e o desenvolvimento de Goiás. Foi possível perceber que não é totalmente verdadeira a correspondência entre a implantação, ou a modernização, das redes rodoviárias e o desenvolvimento do território.

Isso porque o aumento da fluidez no período atual está relacionado à necessidade dos atores hegemônicos, que se orientam pela produtividade espacial e pela busca das vantagens diferenciais de cada lugar, de modo a permitir a participação competitiva na economia global. Tal fenômeno vem reforçando aquilo que Santos (1997) chamou de **seletividade espacial**, que produz efeitos diretos no aumento das desigualdades espaciais ou regionais. Dessa forma, foi possível perceber que os sentidos político e territorial, presentes nas legendas espaciais, revelam a face complexa e contraditória do desenvolvimento geográfico desigual do modo de produção capitalista.

## **5 A BR-060 SOB A PERSPECTIVA DOS ATORES TERRITORIAIS**

A representação é sempre a atribuição da posição que as pessoas ocupam na sociedade [...]. Ela não é cópia do real, nem cópia do ideal, nem a parte subjetiva do objeto, nem a parte objetiva do sujeito, ela é o processo pelo qual se estabelece a relação entre o mundo e as coisas. (SÊGA, 2000, p. 128).

No decorrer da pesquisa, a BR-060 foi alvo de um conjunto de problematizações, procedimento que pautou a construção do objeto de pesquisa, mirando revelar a complexidade de relações que atravessa os usos de uma rede técnica, cujos rebatimentos ultrapassam a ordem econômica e interferem diretamente nas ações políticas. Neste capítulo, um problema central será abordado: como as representações dos diferentes atores territoriais que utilizam a BR-060 podem contribuir para o entendimento da relação entre rede técnica e território?

Portanto, esforços interpretativos referenciados em metodologias qualitativas – como pesquisa de campo, observação direta, entrevistas e uso de diário de campo – permitiram adentrar nos territórios pesquisados e percorrer diferentes trechos da BR-060. Distintos sujeitos foram entrevistados em concomitância com observações diretas em cidades impactadas por essa rede técnica em Goiás.

Com isso, constatou-se que os territórios atravessados por uma rodovia, como a BR-060, são permeados por processos ativos de fluidez e capilaridade de informações, capital e símbolos. Sofrem transformações econômicas, demográficas e sociais. Por essa razão, é peça simbólica de diferentes representações grafadas pelos grupos e sujeitos que a utilizam, planejam, controlam e sentem seus efeitos socioespaciais. Desse modo, percebeu-se como as investigações sobre as redes técnicas, e, em particular, a rodovia, contribui para compreender o funcionamento do território, suas conexões, seus usos e fluxos.

A BR-060 interliga a capital nacional (Brasília) e a capital do estado (Goiânia) à elite agrária do Sudoeste Goiano, que possui um papel ativo na balança comercial de Goiás. É um grande eixo estrutural da economia goiana. Portanto, ela está inserida no interior da **configuração territorial** (SANTOS, 1994) ou do espaço construído pelo trabalho humano para garantir a fluidez de capital, pessoas e informações.

Para fazer uma referência a Harvey (2013, p. 315), pode-se dizer que a BR-060 é componente do **ambiente construído**, que “[...] aparece como um palimpsesto de paisagens moldadas segundo os ditames de diferentes modos de produção em diferentes estágios do seu desenvolvimento histórico [...]” e que funciona como um sistema de recurso vasto, humanamente criado, compreendendo valores de uso incorporados na paisagem física, que podem ser utilizados para a produção, a troca e o consumo.

Com efeito, neste capítulo, a BR-060 enquanto componente da configuração territorial ou como uma rede técnica que permite o controle do território, foi analisada e compreendida no discurso de diferentes atores territoriais e a partir das diferenciadas perspectivas de uso. Desse modo, verificou-se como os atores territoriais, sob distintas legendas espaciais, compreendem a BR-060, a utilizam e ilustram suas concepções quanto ao uso, possibilidades

de investimentos, especulação para novos negócios e desenvolvimento de determinados municípios em contraposição a outros, ou seja, revela componentes do processo de desenvolvimento geográfico desigual, que possui relação direta com as possibilidades de deslocamento. Além disso, anunciam contradições e conflitos introduzidos pela dinâmica da circulação concretizada nos territórios.

Para chegar a essas constatações, destaca-se a centralidade do percurso metodológico construído no decorrer da pesquisa, que permitiu o contato direto com os territórios, instituições e sujeitos entrevistados, assunto que será abordado a seguir.

### **5.1 A BR-060 no discurso dos atores territoriais: o caminho metodológico**

Fernandes (2001, p. 117) assegura que, em uma pesquisa, “[...] só a teoria não é suficiente para se entender o objeto. A prática também é importante. Portanto, é preciso definir os procedimentos metodológicos, ou seja, a metodologia”. Esse exercício é fundamental para indicar o percurso utilizado na coleta de dados e no contato com os diferentes territórios pesquisados.

De acordo com Barros e Leheld (1991), após a definição do que se pretende estudar, o pesquisador depara-se com um desafio central, ou seja, sistematizar os procedimentos metodológicos colocados em operação no decorrer de sua pesquisa. Dessa maneira, impõe-se a necessidade de selecionar as principais estratégias que permitirão o levantamento de dados e as informações para alcançar, de modo exitoso, os resultados planejados no transcurso dos processos investigativos.

Assim, para construir este itinerário, no conjunto das pesquisas de campo em pontos específicos da BR-060 procedeu-se a técnicas de pesquisas com conteúdo qualitativo. Esse tipo de pesquisa vem sendo utilizada como um “instrumento teórico-metodológico importante em estudos das ciências humanas e sociais e, mais raramente, das ciências da natureza, rompendo o paradigma da ‘quantificação’ como método predominante na apresentação dos resultados da análise” (SOUZA, 2013, p. 56).

Nessa perspectiva, as pesquisas de campo foram utilizadas como técnicas de pesquisa no âmbito das metodologias qualitativas. Para Borges (2009), iniciar uma pesquisa de campo constitui um passo relevante a ser dado na trajetória das investigações geográficas. Isso posto, defende que se deve ter claros os objetivos de pesquisa e planejar detalhadamente o percurso que se quer trilhar para atingi-los. Porém, como atesta esse autor, deve-se estar aberto e em atitude de estranhamento diante do campo no qual adentramos. A realidade pesquisada

desperta atitudes questionadoras e exigentes de posicionamentos críticos e abertos às possibilidades pedagógicas das novas descobertas que podem ser reveladas nas leituras geográficas dos territórios e suas densas relações, contradições e conflitos.

A pesquisa de campo, que está inserida no interior da fase de pesquisa denominada documentação direta ou coleta de dados primários, consiste no levantamento de informações onde os fenômenos ocorrem, nesse caso, nos trechos da BR-060 entre Brasília-DF e Chapadão do Céu-GO. Por intermédio da pesquisa de campo houve a inserção do pesquisador no movimento da realidade que se propôs a pesquisar, pedagogizando teorias e possibilitando a apreensão da *práxis* enquanto experiência real da pesquisa assentada na observação do mundo concreto dos eventos investigados. Conforme Suertegaray (2002, p. 3), “a pesquisa de campo constitui para o geógrafo um ato de observação da realidade do outro, interpretada pela lente do sujeito na relação com o outro sujeito”.

No conjunto das estratégias de planejamento de pesquisa que antecederam as atividades de campo, com vista à construção de roteiros, seleção das instituições e sujeitos pesquisados, foi possível constatar e classificar seis grupos de entrevistados. O objetivo dessa classificação foi contemplar o critério da diversidade e do antagonismo de interesses. Isso permitiu verificar as diferentes e conflituosas perspectivas do objeto.

Os grupos de entrevistados foram os seguintes:

- **Intelectuais e pesquisadores:** Antonio Teixeira Neto (IESA/UFG), Denis Castilho (IESA/UFG), Dimas Moraes Peixinho (UFG/Regional Jataí), Willian Ferreira Silva (UFG/Regional Jataí), Cintia Neves Godoi (Faculdades Alves Faria – ALFA);
- **Instituições públicas e/ou de gestão estatal:** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)/Superintendência de Goiás, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)/Agência de Anápolis, Secretaria de Desenvolvimento Econômico Sustentável de Rio Verde, Câmara de Vereadores de Jataí, Prefeitura Municipal de Serranópolis, Prefeitura Municipal de Indiara, Prefeitura Municipal de Alexânia;
- **Empresas privadas:** Real Transportes – Anápolis, Posto Indiara – Indiara, Denusa Destilaria Nova União – Jandaia, BRF – Rio Verde, Integrado da BRF e da PIF PAF – Rio Verde, Posto Décio – Rio Verde, Transportadora TRF Campo Diesel – Jataí, Granol – Jataí, Energética Serranópolis – Serranópolis;
- **Instituições de Classe:** Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG)/Goiânia, Federação da Agricultura e Pecuária de Goiás (FAEG)/Goiânia, Cooperativa

Agroindustrial dos Produtores Rurais do Sudoeste Goiano (Comigo)/Rio Verde, Associação dos Granjeiros do Estado de Goiás – Rio Verde, Sindicato Rural – Jataí;

- **Caminhoneiros:** Posto Castelo Branco – Anápolis, Posto Tabocão – Goiânia, Pátio de Carga e Descarga da Comigo – Rio Verde.

A classificação dos atores territoriais (intelectuais e pesquisadores, instituições públicas, empresas privadas, instituições de classes e caminhoneiros) contribuiu para que distintos olhares geográficos, orientados por categorias como paisagem e território, fossem construídos acerca dos usos da BR-060. Do mesmo modo, possibilitou a apreensão de representações que afirmaram sua importância estratégica enquanto rede técnica ativa no processo de produção e modernização do território em Goiás e, especialmente, no sudoeste do estado.

Por consequência, o momento de inserção nos territórios contou com importantes técnicas de pesquisa como observação direta e diário de campo. Essas técnicas, aliadas aos roteiros dos itinerários percorridos e à seleção dos atores territoriais previamente organizados conforme os rumos da investigação, concorreram para viabilizar o exercício constante da “empíria geográfica”. Destarte, de acordo com Souza e Pessoa (2013), verifica-se que as percepções e observações do pesquisador durante o período em que está no campo são essenciais para a instrumentalização de suas investigações. Além disso, juntamente com essas percepções, grandes quantidades de informações que poderiam apoiar a construção do trabalho acadêmico são, não raramente, perdidas pela simples ausência de anotações. Assim, enfatiza-se a relevância da utilização de um diário de campo (SOUZA; PESSOA, 2013).

Segundo Gonçalves (2016), a observação direta, associada à confecção do diário de campo, é importante para que as experiências vivenciadas no cotidiano das experiências práticas e sensíveis do pesquisador sejam registradas. Na pesquisa de campo, as percepções emergem frente às paisagens percorridas e o diário de campo contribui para que elas não sejam perdidas. Desse modo, a observação direta permitiu a apreensão dos fenômenos e a concomitante anotação em diário de campo no interior do processo de ida e vinda entre a teoria e a empíria, entre o “trabalho de gabinete” e as “experiências de campo”, de modo que a complexidade dos arranjos territoriais pudessem ser assimilados e registrados.

Nesse sentido, ao longo do percurso das distintas legendas espaciais, o uso de técnicas de observação direta e diário de campo forneceu condições para o registro de fatos constatados diante do próprio objeto pesquisado ou do desenvolver dos eventos percebidos nos diferentes trechos da BR-060. Destaca-se o fluxo de caminhões e veículos leves, a

melhoria nas condições de circulação e trafegabilidade devido à duplicação, a redução do tempo de viagem após a duplicação, a expansão do agronegócio de grãos e sucoenergético, o comércio (postos, lanchonetes, restaurantes etc.) e os efeitos na infraestrutura (viadutos, encostamentos, sinalização, desvios, rotatórias etc.) ao longo da rodovia. Os registros em diários de campo foram consultados ao longo dos trabalhos de campo. Após cada experiência empírica procurou-se sistematizar as informações coletadas e organizá-las conforme o desenvolvimento da pesquisa e a construção do texto de tese.

Outro procedimento metodológico utilizado na pesquisa de campo foi a entrevista, que também fortaleceu a interação social nos territórios e com os sujeitos. As entrevistas, de acordo com Duarte (2004, p. 215),

[...] são fundamentais quando se precisa/deseja mapear práticas, crenças, valores e sistemas classificatórios de universos sociais específicos, mais ou menos bem delimitados, em que os conflitos e contradições não estejam claramente explicitados. Nesse caso, se forem bem realizadas, elas permitirão ao pesquisador fazer uma espécie de mergulho em profundidade, coletando indícios dos modos como cada um daqueles sujeitos percebe e significa sua realidade e levantando informações consistentes que lhe permitam descrever e compreender a lógica que preside as relações que se estabelecem no interior daquele grupo, o que, em geral, é mais difícil obter com outros instrumentos de coleta de dados.

Nos primeiros contatos com os sujeitos informantes e nos percursos iniciais de reconhecimentos realizados em campo, optou-se pelo uso da entrevista não estruturada. Com ela se introduz um assunto e o entrevistado tem a autonomia de discorrer sobre a questão posta. De acordo com Matos e Pessôa (2009), a entrevista não estruturada tem por objetivo a exploração intensa do assunto, dando ao entrevistando liberdade para falar do tema. Gonçalves (2016) destaca que esse é o momento em que o pesquisador está inicialmente conhecendo os lugares, as instituições e os sujeitos que constituem a centralidade de suas investigações.

Dessa maneira, após o momento de reconhecimento aprofundado da área e dos grupos de entrevistados, priorizou-se o uso de entrevistas semiestruturadas. Matos e Pessôa (2009) enfatizam que esse tipo de entrevista se constitui na interação entre perguntas abertas e fechadas (previamente formuladas). Logo, o informante tem a possibilidade de discorrer sobre o assunto proposto de forma espontânea. Consequentemente, na relação com os entrevistados, determinado questionamento pode criar circunstâncias para que fale ou complemente informações que possuem diálogos diretos com a pesquisa, isto é, “a resposta de uma

pergunta dá abertura para a indagação sobre outras informações” (MATOS; PESSÔA, 2009, p. 288).

Nas entrevistas, saber reconhecer, também, os momentos de silêncio e de fazer as perguntas é essencial, pois “quem não consegue parar de falar, nem resistir à tentação de discordar do informante, ou lhe impor suas próprias idéias, irá obter informações que, ou são inúteis, ou positivamente enganosas” (THOMPSON, 1992, p. 254). Pontua-se ainda que, nas entrevistas, algumas qualidades essenciais exigem atenção, entre elas, enfatiza Thompson (1992, p. 254), “o interesse e respeito pelos outros como pessoas e flexibilidade das reações em relação a eles; capacidade de demonstrar compreensão e simpatia pela opinião deles; e, acima de tudo, disposição para ficar calado e escutar”.

Assim, atentou-se para o cuidado quanto à formulação das questões, evitando a elaboração de perguntas arbitrárias, ambíguas, deslocadas ou tendenciosas (BONI; QUARESMA, 2005), objetivando, por consequência, perceber o modo como cada grupo de entrevistados expressa suas representações sobre o uso da BR-060. Para isso, como ensina Boni e Quaresma (2005), as perguntas foram feitas levando em conta a sequência de informações que se planejou apreender. Ou seja, procurou-se dar continuidade à conversação, conduzindo a entrevista com certo sentido lógico para os informantes. Ainda, antes de ir a campo e realizar as entrevistas, os roteiros foram organizados conforme as temáticas aplicadas ao conhecimento, interesse, apropriação, uso e relação de cada sujeito entrevistado com a BR-060.

Com efeito, ao todo foram realizadas 30 entrevistas. A execução das entrevistas se deu de modo individual e de acordo com a classificação do grupo de entrevistados, sendo eles: 5 (cinco) intelectuais e pesquisadores, 8 (oito) pessoas de instituições públicas, especialmente ligadas às prefeituras de municípios impactados pela BR-060 e gestores do DNIT, 8 (oito) pessoas ligadas a empresas privadas, 5 (cinco) pessoas de instituições de classe, 4 (quatro) caminhoneiros. A partir da transcrição de cada entrevista, os depoimentos foram organizados de acordo com o grupo de sujeitos que compuseram a pesquisa.

O percurso metodológico permitiu a constatação das principais questões pontuadas pelos entrevistados, como a história da rodovia, os impactos da pavimentação e da duplicação, a relação entre as atividades econômicas e o aumento do fluxo de caminhões, a troca de fretes, a redução de custos, a melhoria no tráfego (circulação) e a redução do tempo de viagem entre Jataí e Goiânia após os trabalhos de duplicação etc. Outros elementos ainda foram destacados, tais como as correlações entre a estruturação da BR-060 e o impulso do desenvolvimento de Goiás, especificamente da região Sudoeste Goiano, os intercâmbios comerciais a partir da

ligação estreita entre o sudoeste com a capital Goiânia e a expansão produtiva do agronegócio de grãos e do setor sucroenergético nos municípios de Rio Verde e Jataí.

Como resultado, buscou-se apreender as representações acerca da BR-060 anunciadas por cada grupo social. Segundo Moscovici (2003), as representações compõem uma constelação de ideias, imagens e concepções que resultam em convenções e dão significado aos objetos, às pessoas ou aos acontecimentos e, progressivamente, os colocam como modelo compartilhado por grupos de sujeitos. Almeida (1998), por sua vez, defende que as representações sociais, enquanto sistemas de interpretação, também regem nossas relações com o mundo e com os outros, orientam e organizam os comportamentos e as comunicações sociais, além de interferirem na definição de identidades pessoais e coletivas. Sêga (2000, p. 128) também contribui para o entendimento das representações sociais ao apresentá-las como “uma maneira de interpretar e pensar a realidade cotidiana, sendo uma forma de conhecimento da atividade mental desenvolvida pelos indivíduos e pelos grupos para fixar suas posições em relação a situações, eventos, objetos e comunicações que concernem”.

O caminho metodológico destacado tornou possível a composição das representações sociais na perspectiva dos grupos investigados. Isso também permitiu construir o texto dialogando com a análise geográfica da BR-060, seus usos e apropriações pelos atores territoriais que fazem disso também objeto e referência das representações que constroem sobre essa rede técnica. Nesse sentido, o primeiro grupo de sujeitos analisados foram pesquisadores dedicados aos estudos do território goiano.

#### 5.1.1 A BR-060 na perspectiva de intelectuais e pesquisadores

As entrevistas com o grupo de intelectuais e pesquisadores em Goiás garantiu a apreensão de diferenciadas perspectivas de análise e representações, expressas nas abordagens dos geógrafos Antônio Teixeira Neto, Dimas Peixinho, William Ferreira Silva, Denis Castilho e Cintia Neves Godoi. Todos possuem pesquisas que versam sobre as redes técnicas ou as transformações espaciais nos territórios servidos pela BR-060. Distintas questões permearam as falas dos pesquisadores, como: a relação entre a rodovia e o desenvolvimento desigual dos municípios impactados por ela; seu papel central no fluxo de comerciantes de Jataí e Rio Verde até a capital Goiânia; o escoamento da produção agroindustrial conforme os eixos de integração regional, nacional e internacional; os efeitos da duplicação na dinâmica regional e nas atividades comerciais às margens da rodovia; aspectos históricos e destaque para o pioneirismo e papel transformador dessa rede técnica no Sudoeste Goiano; a relação entre a

BR-060 e as mudanças na renda da terra, dinâmica de urbanização e crescimento ou surgimento de novas cidades; e a integração territorial e a relação do Sudoeste Goiano com o estado do Mato Grosso.

Antônio Teixeira Neto destacou que assistiu, nos anos 1960, o processo de constituição do projeto e a abertura da BR-060, quando já havia sido definido seu traçado, que é o mesmo que perdura atualmente. O ponto de referência era Goiânia, dada a maior intensidade de tráfego de transporte de mercadorias e considerando que, naquele momento, o trecho até Brasília estava em construção. O pesquisador destaca que teve a oportunidade de perceber como essa rodovia foi se desenvolvendo e influenciando na dinâmica das cidades ao percorrer seguidas vezes o trecho entre Goiânia e Jataí. “Eu assisti pessoalmente o nascimento de muitas cidades ao longo dela. Uma delas é Indiara e outra Santo Antônio da Barra, que eram praticamente limitadas aos postos de gasolina ou uma venda ou um pequeno comércio ao longo da rodovia”.<sup>35</sup> (informação verbal, out. 2015).

Atento ao processo histórico de constituição da rodovia, Antonio Teixeira Neto esclarece que essa rodovia “veio se deslocando do Oeste para o Leste até chegar ao ponto de partida mais importante dentro de Goiás, que é Goiânia” (informação verbal, out. 2015). Pontua-se, assim, que desde meados do século XIX houve o projeto de se abrir uma rodovia partindo da antiga capital, que levasse em consideração as cidades do sudoeste, onde Rio Verde já despontava como centro mais importante. Depois de Rio Verde vieram Jataí, depois Caiapônia e, por fim, outras cidades, como Quirinópolis. Desse modo, Teixeira Neto pontua que o primeiro traçado visava justamente “ligar a antiga capital a uma região despovoada de amplos espaços com enorme potencial para a pecuária tradicional, o que foi durante mais de um século a principal vocação econômica do Sudoeste” (informação verbal, out. 2015).

Já nos anos 1950, antes mesmo do advento do Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), com seu Plano de Metas e a abertura de grandes rodovias de integração nacional, propôs-se um

traçado que encurtaria a distância até Rio Verde, melhorando o trecho entre Goiânia e Guapó, que iria se encontrar mais na frente com um ramal que saía de Palmeira de Goiás depois do rio Turvo, considerando que por Palmeiras economizava-se em pontes. Portanto, o ramal passando por Palmeira de Goiás já atravessava o Turvo e não precisava atravessar o rio dos Bois, saindo depois de Paraúna. (TEIXEIRA NETO, informação verbal, out. 2015).

---

<sup>35</sup> TEIXEIRA NETO, Antônio. Entrevista. [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (82 min).

No entanto, Teixeira Neto (informação verbal, out. 2015) enfatizou que havia a necessidade de “encurtar o caminho” e como já existiam cidades surgindo ao longo da rodovia e uma dessas cidades era Guapó, que chamava-se Ribeirão, houve um projeto definitivo de traçado concluído no contexto do Governo JK, que foi aproveitado e colocado em seu Plano de Metas pra ser uma das grandes rodovias de integração nacional, conectando Brasília-DF a Cuiabá-MT. O projeto do novo traçado da BR-060 possibilitou a interligação de Goiânia, passando por Guapó e demais cidades que surgiram ao longo dessa rodovia, como Indiará, Acreúna e Santo Antônio da Barra. Teixeira Neto (informação verbal, out. 2015) complementa que essa rodovia ainda sofreu um ligeiro desvio até Jataí, dessa cidade até Mineiros e desse município até Santa Rita. Isso, destaca o pesquisador, foi favorecido pela topografia local.

Teixeira Neto (informação verbal, out. 2015) também dedica atenção a outros trechos da BR-060, como Goiânia-Anápolis e Anápolis-Brasília. Segundo as informações pontuadas por esse geógrafo, o trecho entre Goiânia e Anápolis já existia desde o momento em que Goiânia foi construída e inaugurada, portanto, o que apareceria de novo seria o trecho entre Anápolis e Brasília. Tanto que o trecho Goiânia-Anápolis só foi asfaltado depois desse trecho. Anápolis-Brasília recebeu primeiro o asfalto pela proximidade e demais fatores de estrategismos de integração regional. Segundo esse pesquisador:

Anápolis era a cabeça de ponte de apoio logístico pra BR-153 que a partir desta cidade passa a se chamar Belém-Brasília. Foi uma coisa da geopolítica do projeto de metas. Precisava de uma interligação mais rápida e mais segura entre a capital e a principal rodovia que transformou Goiás e que teve grande influência em todos os sentidos de integração de Goiás com o Norte, com o Sul. Essa espinha dorsal que realmente representa a Belém-Brasília. (informação verbal, out. 2015).

Sendo assim, conforme Teixeira Neto (informação verbal, out. 2015), o grande impacto da rodovia não foi no trecho entre Goiânia e Brasília, e sim em direção ao sudoeste do estado. Esse trecho (Goiânia-Brasília) “foi simplesmente para acelerar e melhorar essa comunicação de uma grande capital federal central com a capital estadual, tendo uma cabeça de ponte importante como Anápolis. Impactos na economia e no meio urbano é muito pouco. Ela diminuiu a distância e acelerou o movimento” (TEIXEIRA NETO, informação verbal, out. 2015).

Nesse sentido, Teixeira Neto (informação verbal, out. 2015) chama a atenção para o papel da BR-060 no processo de povoamento e pulsão transformadora do sudoeste do estado

de Goiás. Considera que com a rodovia o Sudoeste Goiano abriu-se ao pioneirismo em diversos aspectos, como o fluxo migratório para a região e o desenvolvimento de culturas, como foi o algodão em Santa Helena. Esse lado transformador que essa rodovia e outras de importância regional tem nas metamorfoses do espaço representa impactos distintos. Quando uma rodovia é construída em determinado local, ela muda ou substitui formas de organização que já existiam antes e traz outras inovadoras. Nesse sentido, há uma “encruzilhada de tempos” (MENDONÇA; PELÁ, 2010, p. 50) nos territórios impactados por essa rede técnica.

Conforme o relato de Antônio Teixeira Neto (informação verbal, out. 2015),

a rodovia é perturbadora... No Brasil, ela desmontou as formas arcaicas de organização social, mas introduziu outras. Esse é o papel dela, ela desagrega e depois transforma tudo. Ela é capaz de mudar uma sociedade da água para o vinho ou do vinho para a água, trazendo bens ou males sociais, econômicos. Esse é o papel em todo tempo ou lugar da rodovia ou da estrada, que sempre tiveram esse papel. Essa é a ideia central que vamos completando com outras informações sobre o que ela mudou nos campos da educação, ou da saúde, ou da indústria e do comércio, mas como paradigma é esse o papel dela. Desagregador e agregador, ela desagrega pra depois reorganizar aquilo que foi desorganizado por ela mesma através de outros agentes que são os colonos, as pessoas novas. Ela transporta tudo, mercadorias, esperanças, problemas...

O diálogo com as constatações anunciadas pelos pesquisadores permite, ainda, compreender a relação entre as rodovias e o processo expansivo da fronteira de controle e apropriação do Cerrado em Goiás. Denis Castilho<sup>36</sup> afirmou que as rodovias são reveladoras do processo de controle do território e a consequente captura do Cerrado. Segundo esse geógrafo, em contraposição à representação das rodovias como veias ou artérias que drenam e vitalizam a economia e os fluxos, defende “uma ideia inversa, na qual as rodovias sangraram o Cerrado, [...] trouxeram fortes impactos ambientais, permitindo a entrada do desmatamento e da apropriação do Cerrado tanto pelo agronegócio, quanto pela urbanização”. A BR-060 é emblemática nesse sentido, pois sua construção fomentou o fortalecimento da constituição de uma elite agrária, dedicada ao uso econômico e privado do território por meio da criação bovina ou de monocultivos subordinados à escala da agroexportação. Isso também ilustra contradições e conflitos, como a avalanche de desmatamentos, a concentração fundiária e a expropriação do campesinato.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> CASTILHO, Denis. Entrevista [fev. 2017]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2017. Arquivo mp3 (101 min.).

<sup>37</sup> A relação entre a expansão da fronteira com a abertura de novas rodovias e conflitos por terra compõem a própria formação territorial de Goiás. Um exemplo ilustrativo foi o de Trombas e Formoso, no decorrer da década de 1950 e início dos anos 1960. Apesar do conflito pela terra em Trombas e Formoso ter se iniciado

Teixeira Neto (informação verbal, out. 2015) acredita que, para o estado de Goiás, depois da Belém-Brasília, a BR-060 é a rodovia mais importante. Segundo ele,

ela é fundamental para o estado de Goiás devido ao impacto que ela provocou acelerando o povoamento, acelerando o processo de urbanização e colocando uma região que até os anos antes da abertura, enfim, antes da modernização dessa rodovia mesmo sem o asfalto e depois do asfalto é que ela colocou, integrou ao resto do território goiano a uma região que até por volta de 1950 vivia quase que a margem do progresso. (TEIXEIRA NETO, informação verbal, out. 2015).

Desse modo, esse geógrafo defende que, do ponto de vista econômico, antes das melhorias nas obras de engenharia e asfaltamento, alargamento e ampliação, melhoria na faixa de rodagem, o Sudoeste Goiano vivia “isolado” da região central, do poder central concentrado em Goiânia. O contato maior de Goiânia com o Triângulo Mineiro se fazia pela BR-153 via Itumbiara. Sendo assim, ilustra Teixeira Neto, “a BR 060 cumpriu com relação a Goiás esse papel de integrar o resto do estado a região Sudoeste que por facilidade de comunicação tinha ligações preferenciais ou até mais privilegiadas com o Triângulo Mineiro do que Goiânia e outros centros econômicos relevantes como a cidade de Anápolis” (informação verbal, out. 2015).

No itinerário de suas análises, Teixeira Neto (informação verbal, out. 2015) defende o papel dos caminhos em Goiás-Tocantins enquanto embriões das rodovias que compõem a “configuração territorial” do Goiás contemporâneo. De acordo com esse geógrafo, os caminhos tiveram e têm papel fundamental no processo de ocupação, povoamento e urbanização do território, portanto, propulsor de desenvolvimento e impacto nas diversas dimensões do espaço, como as demográficas, culturais e econômicas.

Às vezes, o caminho traz pensamentos e ideias diferentes que chegam e substituem as que estão ali. Então ele pode trazer modernidade e mudar completamente a face social e econômica, mas principalmente a face social de hábitos e costumes arraigados que existiam em determinado local. A rodovia ou estrada de ferro, os caminhos trazem isso. Caminho já indica deslocamento, uma coisa móvel, uma coisa dinâmica. Por natureza o caminho é isso, é espaço em que você caminha, que você se desloca, é dinâmico. E o papel deles é isso, é provocar intercâmbio entre os lugares. (TEIXEIRA NETO, informação verbal, out. 2015).

---

antes da construção da BR-014, na interligação entre Brasília (a nova capital federal) e Belém, como parte do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956-1961), essa obra agravou a situação dos posseiros no norte de Goiás. Para Maia (2008, p. 11), “a estrada de rodagem significava a possibilidade do estabelecimento de uma produção diretamente vinculada ao mercado e a aferição de uma renda territorial, o que atraiu os investimentos vinculados à perspectiva capitalista de exploração da terra. Era a consolidação do processo de valorização das terras”.

Dimas Peixinho<sup>38</sup> também contribuiu com as análises geográficas sobre a BR-060 e o papel ativo e dinamizador atribuído às logísticas de transportes. Dessa maneira, esse pesquisador procede a uma avaliação da importância da rodovia, no conjunto da malha viária de Goiás. Enfatiza que ao considerar a distribuição espacial da produção de grãos no território goiano e a logística da qual depende, a BR-060 é uma das rodovias mais relevantes. Complementa que, se pensado o papel da BR-153, que liga parte do Sul em direção à região Norte ou Nordeste, e também a BR-020, fica evidente que elas possuem um papel muito mais de trânsito do que de organização da própria produção goiana. Portanto, no processo de conexão com outras rodovias, a BR-060 desempenha uma posição determinante especialmente para o sul e sudoeste de Goiás, pois ela mobiliza uma parte significativa do que é produzido no estado.

William Ferreira Silva,<sup>39</sup> por sua vez, expõe seu posicionamento sobre a relevância da BR-060 para Goiás. Para o geógrafo do Curso de Geografia da UFG – Regional Jataí,

[...] a BR-060 como um todo é um eixo de destacada importância, boa parte da população do estado está concentrada ao longo dessa rodovia com cidades que ultrapassam 100 mil habitantes. Também é um eixo com concentrada atividade produtiva e permite que haja uma relação intensa entre áreas mais periféricas que estão ao longo dela e as áreas com maior capacidade de polarização, principalmente no ponto de vista econômico, centros como Rio Verde, Goiânia, Brasília, mesmo Jataí e Mineiros, com menor capacidade em relação aos primeiros. Todos eles de certa forma se beneficiam por estarem nesse eixo. Eu não sei se não fosse esse eixo aí, talvez esses municípios, alguns deles não teriam toda essa dinâmica econômica. (SILVA, informação verbal, jul. 2016).

Essas análises ilustram o intercâmbio entre a rodovia e as atividades produtivas em Goiás. De acordo com Dimas Peixinho (informação verbal, nov. 2015), ao se pensar na distribuição das atividades econômicas no território goiano, uma das partes mais industrializadas do estado está no eixo da BR-060, considerando Anápolis, Goiânia e o sudoeste. Nesse sentido, o geógrafo Denis Castilho (informação verbal, fev. 2017) chama a atenção para o fato de que a lógica por trás dos grandes eixos é o crescimento econômico, a valorização das exportações e a circulação de grandes volumes de mercadorias. Portanto, a

---

<sup>38</sup> PEIXINHO, Dimas. Entrevista. [nov. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2015. Arquivo mp3 (46 min).

<sup>39</sup> SILVA, William Ferreira. Entrevista. [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2016. Arquivo mp3 (86 min).

BR-060 desempenha uma posição intrínseca com os interesses privados controladores da economia das *commodities* em Goiás.

Nesse sentido, em um território apropriado à produção de carne-grãos e à produção de biocombustíveis:

A BR 060, de alguma forma, catalisa essa produção interna neste eixo e atende a diversas demandas. O fluxo de cargas é uma coisa muito intensa, você transitando pela rodovia percebe isso, o movimento da produção que tanto abastece o estado, mas principalmente a produção que sai do estado em direção aos mercados internacionais e também nacionais aqui do Brasil. Então do ponto de vista de atendimento ela tem uma disposição interessante porque ela passa mais ou menos no centro do estado. De alguma forma ela acaba convergindo às outras rodovias e ela serve de um eixo, fazendo esse papel estruturante de atendimento dessa parte mais dinâmica, onde estão mais concentradas as atividades econômicas industriais e agrícola do estado. Ela tem esse papel estruturante tanto pela posição da rodovia quanto dos centros que ela integra. (PEIXINHO, informação verbal, nov. 2015).

Ao atentar para a relação entre a rodovia, os seus usos pela população e os setores econômicos conforme as distintas atividades produtivas, Dimas Peixinho (informação verbal, nov. 2015) destaca que, sendo o Sudoeste Goiano uma região que concentra aproximadamente 500 mil habitantes, é considerável a dependência desse percentual populacional de Goiás do sistema rodoviário. Há um aeroporto no Sudoeste, que é o de Rio Verde, mas a demanda é muito pequena. Com efeito, depende-se dessas vias terrestres para se locomover. Além das demandas das pessoas em seus fluxos cotidianos, acrescentam-se os setores de serviços, industrial e produtivo de grãos e carnes.

A soja como atividade principal e derivados de soja, óleo e farelo e a produção de carnes, tanto aves como suína, é, uma coisa importante hoje no Sudoeste. Os confinamentos que estão se formando também se destacam [...]. Todas elas dependem diretamente da BR-060. E, a atividade mais recente que ganhou força e tem um papel importante no Sudoeste é a produção de etanol. O sudoeste de Goiás concentra as principais unidades produtoras de etanol, como esse etanol precisa ser transportado até Senador Canedo, então aparentemente ele tem que transitar pela BR-060. Pensando no que transita por ela, o etanol ganhou muita importância nos últimos dez anos, principalmente quando se instalaram as principais unidades produtoras de etanol. Considerando a necessidade do transporte para esse processo de certificação, para essa determinação do etanol, como para o processo de volta e de abastecimento, talvez hoje essa é uma das atividades que tem um papel significativo, que [...]ganhou uma importância muito grande no Sudoeste e nos usos da BR-060. (PEIXINHO, informação verbal, nov. 2015).

Outra implicação territorial da BR-060 e reveladora da dialética contraditória dessa rede técnica nas cidades do Sudoeste Goiano refere-se à renda da terra. Ao proporcionar a expansão espacial de setores produtivos do capital hegemônico como o agronegócio em determinada região, fomentando a fluidez de mercadorias, pessoas e informações, os negócios fundiários tendem a ser incrementados. Consequentemente, há rebatimentos no aumento da renda da terra e da especulação fundiária local e regional. Emergem novos loteamentos e aprofunda-se o processo de segregação socioespacial ao excluir a classe trabalhadora da ação pública ou privada de gestão do território.

Segundo Dimas Peixinho (informação verbal, nov. 2015), com o asfaltamento da BR-060 foram implantadas novas lógicas nas cidades do Sudoeste Goiano, com efeitos em toda a infraestrutura e novas lógicas de especulação da terra, urbana e rural. Nesse sentido, o pesquisador observa a aproximação da rodovia com as áreas produtivas de grãos e cana de açúcar, pois o que valoriza a terra, valoriza a produção. Em tese, segundo o geógrafo, tais relações diminuem o custo e isso agrega valor, influi na renda da terra. Além disso, também as cidades dotadas de infraestrutura vão ter muito mais atratividade do que os locais que ainda não possuem essa trama de fixos e fluxos implantadas no território e que adensam o espaço de objetos técnicos.

Portanto, conforme Dimas Peixinho (informação verbal, nov. 2015), pensando no ponto de vista das localidades, emerge certa disputa entre Jataí e Rio Verde. Para o geógrafo, Rio Verde foi beneficiado com a BR-060, isso do ponto de vista da dinâmica regional da produção e da cartografia dos fluxos. Jataí também, mas, olhando o desenvolvimento e o crescimento desses núcleos, os que estão fora deles acabam sendo esvaziados e deprimidos devido à especialização do trabalho assumida nesses espaços. Dessa maneira, percebe-se que a funcionalidade da produção interliga lugares e fomenta a rede de infraestruturas e serviços conforme os interesses econômicos hegemônicos. Há, assim, o aprofundamento da **integração seletiva** ou **competitiva** diante da conexão entre os eixos de transporte e o consequente processo de dinamismo concentrador e desigual.

Com a BR-060, de repente observa-se que os municípios com um papel relevante na relação com o Triângulo Mineiro acabaram sendo impactos pela diminuição dos fluxos ocasionados por essa rodovia. Altera-se a conformação espacial e aí, aparentemente, muda-se o regime espacial de determinados fluxos e se fortalece aqueles que estão mais próximos aos eixos de transporte. Enquanto isso, nos casos distantes, perde-se um pouco a sua dinamicidade. Parece que essa questão imbuída na relação Jataí e Rio Verde é explícita, afirma Dimas Peixinho (informação verbal, nov. 2015).

Os pesquisadores entrevistados também apontaram o intercâmbio estratégico e territorial de Goiás com o estado do Mato Grosso, proporcionado pela BR-060. Nesse sentido, Dimas Peixinho (informação verbal, nov. 2015) destacou a relação entre a ocupação da região sul/sudeste do Mato Grosso considerando a influência da BR-060 e sua ligação com a BR-364. Para o pesquisador,

há uma proximidade muito grande do sudoeste de Goiás ligando com a parte do sul do Mato Grosso. Eu me lembro de uma história que se conta relacionada ao processo de ocupação das áreas próximas a Rondonópolis e que faziam parte deste município [...], após a Serra da Petrovina. Esta era uma região importante de paragem de gado que vinha do Pantanal nesse sentido de Goiás, que daqui de Goiás ia para regiões de São Paulo como Araçatuba. Era um fluxo importante desde a chamada Transgoiana, que ligava a região do Triângulo Mineiro a essa região de Jataí, dali pro Mato Grosso. Então, acho que enquanto processo de integração dessa região, Mato Grosso-Goiás, essa continuidade 060-364 cumpriu um papel importante desde o processo de expansão, de ocupação dessa região. Este era um meio mais característico de encontro dessa região de Goiás com Mato Grosso, criando fluxos e dando mobilidade econômica. (PEIXINHO, informação verbal, nov. 2015).

Nos últimos anos, as obras de duplicação da BR-060, entre o trecho de Goiânia a Jataí, fortaleceram os fluxos de mercadorias, serviços, pessoas e informações a partir do sudoeste, influenciando na dinâmica econômica e territorial dessa região estratégica de Goiás. Para Dimas Peixinho (informação verbal, nov. 2015), a duplicação da rodovia é compreendida em condição dialética com as demandas e interesses dos setores produtivos. Sendo assim, para o pesquisador, a duplicação dá-se, entre outros elementos, por meio da pressão de setores produtivos, que exigiam uma rodovia capaz de garantir mais mobilidade e fluidez com os principais centros de consumo, armazenamento e rotas de escoamento até os portos e deles para o mercado internacional. Isso ocorreu, enfatiza o geógrafo, principalmente diante da expansão do setor sucroenergético e, com isso, a consequente demanda da circulação do etanol via transporte rodoviário para a região metropolitana de Goiânia. Havia uma demanda reprimida que a duplicação buscou satisfazer. Além disso, com ela, destacam-se os desdobramentos nos negócios de fretes, mobilidade do trabalho, empregos e incremento da economia em diferentes pontos da BR-060, em função da própria obra de duplicação.

Os efeitos da duplicação também compõem as reflexões de Cintia Neves Godoi<sup>40</sup> ao destacar as consequências na melhoria do tráfego de veículos leves e pesados, menos acidente

---

<sup>40</sup> GODOI, Cíntia Neves. Entrevista. [nov. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (31 min).

e ausência de engarrafamentos. Conforme suas constatações, “isso melhorou as atividades econômicas e gerou mais rapidez para atender um cliente. Antes gastava-se cinco horas de viagem de Rio Verde até Goiânia, hoje esse percurso demanda aproximadamente três horas. Então a duplicação foi uma conquista imensa [...], principalmente lá em Rio Verde.” (GODOI, informação verbal, nov. 2015).

William Ferreira Silva (informação verbal, jul. 2016) considera o papel central da BR-060 para o fluxo de comerciantes até Goiânia, onde compram mercadorias para revendas em cidades do Sudoeste Goiano como Jataí. Segundo ele, para a circulação em grande escala de produtos do agronegócio, cujo itinerário é o mercado internacional, o papel dessa rodovia não é tão relevante quanto para setores de revenda de mercadorias (roupas, calçados, cosméticos etc.).

Existe uma circulação de mercadorias em grande escala a partir do Sudoeste Goiano e para essa circulação de mercadorias em grande escala eu não vejo que a BR-060 seja tão fundamental assim. Como a região tem como atividade produtiva os setores do agronegócio, o escoamento da produção aqui do Sudoeste especificamente, ela toma outro rumo, claro que ela se utiliza da BR-060, mas em menor escala do que outras vias que são mais importantes. Mas existe, em contrapartida, também uma circulação de mercadorias e de pessoas que ocorre de forma muito intensa ao longo desse eixo, entre as cidades do Sudoeste e Goiânia principalmente. Isso não aparece em estatísticas infelizmente, mas, no município de Jataí, temos cerca de 22 mil empregos formais, para uma cidade de 100 mil habitantes. São poucos empregos formais. Eu acho que isso é um número pequeno considerando a participação do emprego formal frente ao total de população. No entanto, existe uma informalidade, tem inúmeras pessoas que trabalham em revenda de roupas, sapatos, de bijuterias etc., e para essa finalidade o principal centro de abastecimento é Goiânia, inclusive algumas lojas, não só as pessoas que vendem como autônomo, mas diversas lojas aqui da cidade, a gente tem informação, conhece várias pessoas aqui que vão a Goiânia constantemente abastecer o seu estabelecimento com mercadorias de lá. E, obviamente, a BR é fundamental pra isso, a 060 é fundamental pra essa finalidade, então veja bem, do ponto de vista daquilo que aparece na estatística talvez ela não seja tão importante, mas nesse comércio informal principalmente, ela é fundamental. (SILVA, informação verbal, jul. 2016).

Portanto, conforme a avaliação exposta por William Ferreira Silva (informação verbal, jul. 2016), a duplicação da BR-060, ao possibilitar maior capilaridade e fluidez até os maiores centros como Goiânia, impactou diretamente setores do comércio local de Jataí. Para o pesquisador, alguns segmentos do comércio dessa cidade, voltados para o mercado de produtos de uso cotidiano, foram prejudicados com a duplicação. Isso significa que utensílios domésticos, roupas e calçados passaram a serem adquiridos por muitas pessoas na capital do estado, em centros como a Feira Hippie e a Feira da Lua. A duplicação encorajou esse tipo de

acesso a Goiânia, considerando que antes demandava entre 5 e 6 horas de viagem até a capital, atravessando trechos com altos riscos de acidentes. Com as novas obras, reduziu-se o tempo e os custos de viagem, facilitando o acesso a outros centros comerciais. Por conseguinte, o pesquisador aponta que “dependendo, uma família reúne 4 pessoas, por exemplo, e vão facilmente até Goiânia fazer uma compra significativa de roupa e calçado. É muito mais barato ir na 44 em Goiânia do que comprar aqui em Jataí. Então nesse ponto eu acho que traz prejuízo para o comércio local” (SILVA, informação verbal, jul. 2016).

Além disso, William Ferreira Silva (informação verbal, jul. 2016) enfatiza a relação com a disponibilidade de serviços na área de saúde e as pressões aos órgãos públicos quanto a melhorias nessa área em Jataí.

Outro ponto que talvez melhora pra alguns, mas eu acho que acaba sendo uma redução da pressão pra instalação de equipamento público aqui, é na área de saúde. Quando tem alguma demanda na área da saúde colocam numa ambulância e mandam para Goiânia. Agora com a duplicação ficou muito mais fácil para que isso seja feito. Então parece que reduz a pressão aos órgãos públicos pra que vários tipos de serviços estruturais na área da saúde sejam feitos aqui mesmo e evitando que se crie uma condição de comodidade para levar até Goiânia.

O mesmo pesquisador (SILVA, informação verbal, jul. 2016) também acentua os efeitos socioespaciais da duplicação da BR-060 no trecho Goiânia-Jataí, agindo na dinâmica dos comércios que margeiam a rodovia, como postos de combustível, restaurantes, lanchonetes etc. À vista disso, William Ferreira Silva (informação verbal, jul. 2016) esclarece que

O principal ponto de parada que existia antes da duplicação era Indiara. Após as obras, algumas pessoas ainda param em Indiara, mas reduziu muito, inclusive o pessoal tinha investido na implantação de um Frutos da Terra, fez investimento, colocou posto de gasolina, a lanchonete deles era cheia constantemente. Ao parar lá antes da duplicação podia-se observar a fila pra ser atendido. Hoje o movimento diminuiu muito. Em contrapartida, outros lugares que não existiam apareceram. Então essa mudança ela aconteceu sim, tem lugar que perdeu em dinâmica e tem lugar que não tinha nem sequer o estabelecimento, ou outros lugares que já existiam e foram melhorados.

Por consequência, observa-se que as constatações apresentadas por diferentes pesquisadores em Goiás apontam para a relação entre a BR-060 enquanto uma rede técnica que integra os lugares e incrementa os fluxos e a fluidez dos atores territoriais, conforme seus interesses e estratégias. Transforma e (re)organiza a dinâmica dos lugares. O intercâmbio

dialético entre os fixos e fluxos faz do ambiente construído, nesse caso uma rodovia, condição material e imaterial para a territorialização e a expansão do capital. A duplicação aparece nas advertências empíricas dos geógrafos que contribuíram com esta pesquisa, ao apontar a relação desta com as demandas e os interesses de determinados setores produtivos, como o agronegócio de grãos e o sucroenergético, o desenvolvimento diferenciado entre os municípios do Sudoeste Goiano e as trocas e os comércios às margens da rodovia. Nesse sentido, na concepção dos intelectuais entrevistados, a BR-060 exerce papel central na dinâmica das trocas, no movimento de mercadorias, nos investimentos produtivos e no desenvolvimento territorial de uma região estratégia de Goiás, ou seja, o Sudoeste Goiano. Ademais, a análise dessa rede técnica não exclui uma constelação de contradições que permeiam a apropriação e o uso desigual do território, refletida na concentração da produção, da renda territorial, oferta de serviços e urbanização segregadora.

As questões apresentadas pelos pesquisadores apareceram ou foram complementadas nas narrativas e análises de outros atores entrevistados. Ao mesmo tempo, foram ilustrados novos elementos que compõem a modernização do território e os usos e apropriações da BR-060 nas suas diferentes legendas espaciais. Nesse sentido, buscou-se constatar as representações dessa rede técnica a partir das contribuições e olhares dos Gestores Estatais.

### 5.1.2 A BR-060 na perspectiva dos gestores estatais

Intencionando aprofundar a compreensão das representações e os usos e apropriações da BR-060, em Goiás, procedeu-se às entrevistas com pessoas ligadas a instituições do poder público estatal e de prefeituras impactadas por essa rodovia. Entre elas, destacam-se o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT)/Superintendência de Goiás e Regional de Anápolis e representantes da Secretaria de Desenvolvimento Econômico Sustentável de Rio Verde, Câmara de Vereadores de Jataí, Prefeitura Municipal de Serranópolis, Indiara e Alexânia.

As análises dos resultados das entrevistas evidenciaram elementos de composição diferenciada quanto ao papel da BR-060 no desenvolvimento de uma região, o Sudoeste Goiano, e do próprio estado de Goiás. Questões como a ligação dialética e de dependência e o interesse corporativo entre os setores produtivos no Sudoeste Goiano, a BR-060, o escoamento de grãos, carne e os eixos de exportação; contradições no modelo rodoviário no Brasil; concessões para a iniciativa privada; principais atividades beneficiadas pela rodovia; impactos da duplicação e desenvolvimento desigual entre os municípios são alguns dos

exemplos constatados nas análises dos relatos, conforme a perspectiva das Instituições Públicas. Percebeu-se a presença de temáticas que dialogam com o que foi abordado pelos pesquisadores e demais entrevistados. No entanto, acredita-se que cada um deles forneceu elementos novos para a leitura geográfica da BR-060 e, de modo geral, do Sudoeste Goiano e de Goiás.

O coordenador de engenharia do DNIT em Goiás, Volney Vieira de Freitas,<sup>41</sup> destacou o papel estratégico da BR-060 para o território goiano e, especialmente, a influência regional dessa rodovia. Segundo ele, a BR-060 pode ser considerada uma das principais e mais estratégicas rodovias para o estado de Goiás. Conforme a justificativa apresentada por Volney Vieira de Freitas (informação verbal, out. 2015) para sustentar esse argumento, isso ocorre porque outras, a exemplo da BR-153, conectam não só Goiás a seus extremos de norte a sul, mas também ao próprio território brasileiro, ou seja, extrapola a questão regional. Sendo assim, a BR-153 é uma rodovia com importância estratégica para a conexão entre as regiões Sudeste e Sul com as regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil. Já a BR-060, salienta o entrevistado (FREITAS, informação verbal, out. 2015), considerada no âmbito do território goiano, é relevante porque toda sua extensão garante o acesso e a fluidez no Sudoeste do estado, região que concentra alguns dos principais PIB de Goiás (a exemplo de Rio Verde e Jataí).

Volney Vieira de Freitas (informação verbal, out. 2015) destaca ainda que a BR-452, a BR-364 e a BR-020 podem ser consideradas entre as mais importantes para o estado de Goiás, como também a BR-080, que é uma rodovia em ascensão quanto ao seu papel estratégico. Com efeito, conclui com a seguinte constatação: “na minha visão, as mais importantes ficariam assim: a BR-060; 364 e 020. Hoje está em ascensão a BR-080 e, por fim, há a 452 que eu acho que ela é estável” (FREITAS, informação verbal, out. 2015).

O superintendente do DNIT em Goiás, Flávio Murilo de Oliveira,<sup>42</sup> também chamou a atenção para a posição estratégica da BR-060 no território goiano e a considerou como a mais importante para o estado. De acordo com suas palavras,

No contexto das rodovias federais, ela também é muito importante. Mas eu diria que a 153 é mais importante no contexto federal. Ela corta o país inteiro, de norte a sul. Mas uma das regiões mais produtoras de Goiás está em torno dessa rodovia e seguindo ela para o sul se combina com outras

---

<sup>41</sup> FREITAS, Volney Vieira de. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (35 min.).

<sup>42</sup> OLIVEIRA, Flávio Murilo de. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (21 min.).

rodovias que contribuem para o escoamento da produção goiana. (OLIVEIRA, informação verbal, out. 2015).

No conjunto das rodovias federais que atravessam o território goiano e estão consolidadas, além da BR-153 e da BR-060, Flávio Murilo de Oliveira (informação verbal, out. 2015) destaca o papel da BR-020, que pode contribuir para o fortalecimento regional e econômico do Nordeste Goiano. Este entrevistado complementa suas observações pontuando sobre as rodovias ainda não consolidadas e os planos de desenvolvimento e planejamento rodoviário:

Ainda temos duas que ainda não estão consolidadas, a 070, que chega até Cocalzinho, mas ainda não está implantada até Itaguari, coincidente da região da GO-070. Também é um trabalho nosso ligar o leste do Mato Grosso ao Distrito Federal, que vai desenvolver-se economicamente na hora que ligar essa rodovia, até porque ela vai fazer o entroncamento com a ferrovia norte-sul. Da mesma forma ainda não está consolidada a 080, também vai do Mato Grosso ao Distrito Federal, ela está consolidada até Uruaçu, onde estamos trabalhando sua continuidade até fechar a região de Bonópolis, São Miguel do Araguaia, Luís Alves, que tem um potencial turístico muito grande e tem uma produção agropecuária também muito forte que essa rodovia poderá fomentar ainda mais. (OLIVEIRA, informação verbal, out. 2015).

A geopolítica das rodovias, seu papel na integração territorial entre os lugares e na dinâmica dos fluxos também se relaciona com a posição delas nos polos voltados para a exportação. Mas, no caso da BR-060, apesar de ela possuir o maior trecho duplicado do Centro-Oeste, quando se busca pensá-la a partir da conectividade com os principais corredores de escoamento da produção, ela não exerce posição tão determinante. Diante disso, o Secretário de Desenvolvimento Sustentável de Rio Verde, Rubens Leão de Lemos Barroso<sup>43</sup> pontua a relação da rodovia com as indústrias de beneficiamento e a conexão com os principais centros de distribuição de mercadorias, nesse caso, Goiânia e Brasília:

Tendo em vista também que Goiânia aglutina um grande número de representantes de indústrias, representantes comerciais, atacadistas e é um grande centro distribuidor nesse sentido. Então, tudo que é industrializado e que é direcionado para Goiânia-Brasília, Goiânia é um grande centro atacadista, então esses atacadistas absorvem esse produto industrializado e distribui para todo o estado, não tem como você fugir disso aí, o ideal para baratear seria que Rio Verde também fosse um grande centro atacadista, porque tem produtos que são industrializados aqui, vão a Goiânia e depois

---

<sup>43</sup> BARROSO, Rubens Leão. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Rio Verde, 2016. Arquivo mp3 (83 min.).

retornam para o varejo aqui em Rio Verde. Neste sentido, a BR-060 é indispensável para estes fluxos. (BARROSO, informação verbal, jul. 2016).

Com efeito, a análise da BR-060 e dos setores produtivos no Sudoeste Goiano demonstra que quando a intenção é escoar mercadorias para os centros de exportação outras rodovias precisam ser consideradas. Empresas que possuem um perfil de grandes exportadoras, como a BRF Foods, dependem do uso de rodovias como a BR-452 e não necessariamente da BR-060, que contribui mais para atingir os centros atacadistas e articular a produção local. “Para exportação pra outros países é a BR-452 que é fundamental, por isso que a gente vem tentando ao longo dos anos sensibilizar o Governo Federal para duplicação dessa rodovia que é de extrema relevância para Goiás e para o Brasil” (BARROSO, informação verbal, jul. 2016).

Mesmo considerando que os argumentos apontados pelos entrevistados reforçam as representações e perspectivas de análises das rodovias com a integração territorial entre os lugares, os entrevistados não deixaram de destacar as contradições do modelo rodoviário no Brasil. Esse posicionamento foi percebido nas observações do Secretário de Desenvolvimento Sustentável de Rio Verde:

Hoje o modal que domina é o rodoviário. O que tem de transportadora em Rio Verde é assustador, e são transportadoras grandes. Mas a dependência do modelo rodoviário é onerosa, é um modelo que foi implantado no passado, de meados do século XX, principalmente. Se nossos gestores e administradores tivessem dado continuidade na proposta do Barão de Mauá na época do império, se a gente se inspirasse nos países de primeiro mundo, que possuem um emaranhado de ferrovia possibilitando o acesso em qualquer lugar por ferrovia, seria muito barato, muito menos oneroso. (BARROSO, informação verbal, jul. 2016).

No entanto, no âmbito dos posicionamentos sobre a importância estratégica das rodovias para o estado de Goiás, os entrevistados representantes das instituições públicas não se eximiram de expor seus argumentos acerca dessa rede técnica enquanto peça simbólica do desenvolvimento econômico. Por exemplo, para Volney Vieira de Freitas (informação verbal, out. 2015),

[...] a infraestrutura é de vital importância para o desenvolvimento social, cultural e econômico. Qualquer região precisa de ter uma infraestrutura para poder se desenvolver. Não adianta ter um lugar fértil que produz grãos se não consegue escoar, igual a um lugar que produz conhecimento, mas não tem como levar esse conhecimento pra outras regiões para serem divulgados e compartilhados.

Flávio Murilo de Oliveira (informação verbal, out. 2015), do DNIT, fortalece os argumentos que intercambiam a BR-060 com o desenvolvimento econômico de Goiás e, especificamente, do Sudoeste Goiano:

Com a implantação da BR-060, o desenvolvimento econômico de Goiás veio junto. Na realidade, ela impulsionou o desenvolvimento do estado. Foi uma característica acessória, mas, para o estado de Goiás, deu o desenvolvimento do que é o Sudoeste Goiano, foi em função de possibilitar o escoamento de uma possível criação ou safra dessa região que se realizou. (OLIVEIRA, informação verbal, out. 2015).

Representantes de órgãos públicos municipais também se posicionaram sobre o papel das rodovias, especialmente da BR-060, enquanto componente central de conexão entre os lugares e de crescimento econômico em determinados territórios. Nesse sentido, destacam-se as palavras do Secretário de Desenvolvimento Sustentável de Rio Verde, Rubens Leão de Lemos Barroso (informação verbal, jul. 2016). Segundo ele,

[...] como Secretário de desenvolvimento econômico, que seria sinônimo de indústria e comércio, destaco que uma rodovia como a BR-060 é sinônimo de desenvolvimento, de atração de investimentos, de facilidade pra acesso, não só especificamente pra Rio Verde, mas para todas as cidades que estão nesse eixo do Sudoeste. Rio Verde é uma cidade privilegiada, é ponto de confluência de duas BR, a 060 e a 452, mas especificamente a 060 nos traz a oportunidade de acesso mais fácil até o vizinho, estado do Mato Grosso. Isso é de suma importância para o desenvolvimento da economia e logicamente com a aceleração do progresso de uma forma geral. (informação verbal, jul. 2016).

As perspectivas que apontaram para o intercâmbio entre a BR-060 e o salto desenvolvimentista de uma região, o Sudoeste Goiano, foram reforçadas pelo reconhecimento de que ela impulsionou e beneficiou diversas atividades econômicas ligadas ao setor agroindustrial. Nessa perspectiva, Barroso pontua sobre o papel do município na produção sucroalcooleira e do agronegócio de grãos. Para ele, a BR-060 é compreendida como uma “artéria” para o escoamento das mercadorias produzidas no Sudoeste de Goiás. De acordo com suas próprias palavras,

[...] Rio Verde sedia a maior indústria de transformação de proteína animal do País, a maior da América Latina e a sétima do mundo, que hoje é o conglomerado BRF (antes Perdigão) e que utiliza com frequência tanto a 060, uma artéria de extrema importância, como a 452, para distribuir todo o

seu produto industrializado, seja frango, suínos ou embutidos de uma forma geral. A indústria sucroalcooleira que também possui uma diversificação muito grande nas cidades que orbitam Rio Verde e por isso utiliza essas rodovias como forma de escoar toda sua produção, principalmente porque a cidade de Senador Canedo é o ponto de confluência de toda a produção pra distribuição a partir do convênio que eles têm com as redes distribuidoras. Então utilizam a 060 como forma de dar fluidez a essa produção. Reiterando, a 060 realmente é um avanço significativo para a nossa região do Sudoeste e especialmente Rio Verde. (BARROSO, informação verbal, jul. 2016).

Volney Vieira de Freitas (informação verbal, out. 2015), coordenador de Engenharia do DNIT, atentou-se para as atividades econômicas beneficiadas pela BR-060 no Sudoeste Goiano, de acordo com os principais trechos utilizados por setores como serviços, transporte de pessoas e agronegócio. Segundo este entrevistado, a BR-060 é mais utilizada pelo agronegócio entre Acreúna e Jataí, enquanto que de Acreúna a Goiânia já diminuiu a movimentação de veículos com cargas vinculadas a esse setor. Além disso, destaca que de Jataí a Rio Verde é intenso o fluxo de cargas relacionadas ao agronegócio, no entanto, a opção é pela BR-452 em direção a São Paulo ou mesmo em direção a São Simão, que também interliga a São Paulo. Consequentemente, divide-a em um trecho voltado mais para o transporte de pessoas e serviços (Acreúna a Goiânia) e outro com ênfase determinante para o transporte de cargas do agronegócio (Acreúna e Jataí).

Além disso, ao atentar-se para o eixo Goiânia-Brasília, Volney Vieira de Freitas (informação verbal, out. 2015) expõe os seguintes argumentos:

[...] creio que o eixo Goiânia-Brasília é importante de ser observado, pois muitas vezes a gente tem a visão da rodovia enquanto elemento de ligação com os eixos de escoamento de mercadorias voltados para o Sudeste do País, pouco enfatizando o trecho de Goiânia a Brasília. Então quando a gente pensa em economia é a questão de exportar as produções, se pensa a questão de elevar a produção para os portos ou para a indústria de São Paulo. Nisto, a questão muitas vezes de não nomear o eixo Goiânia-Brasília é porque o movimento maior entre Goiânia e Brasília é de carros de passeio e transporte de pessoas. Não é de cargas providas do Sudoeste de Goiás para serem industrializada ou para serem consumidas.

Em cidades menores e com dinâmica econômica também menos significativa, como Indiara, os efeitos da BR-060 nos fluxos locais foram destacados pelo prefeito do município, Oswaldo Jesus Novais.<sup>44</sup> Para ele (informação verbal, jul. 2016), em Indiara a rodovia fomenta atividades ligadas ao “transporte de calcário, transporte de milho, gado. No caso do

<sup>44</sup> NOVAIS, Oswaldo Jesus. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Indiara, 2016. Arquivo mp3 (38 min.).

calcário, há bastante aqui na nossa região. Há também o álcool, o álcool que é produzido perto daqui na fábrica de álcool sai daqui. Também sai muito álcool de Acreúna pra outras cidades”. O prefeito de Indiará ainda fortalece os argumentos sobre a posição estratégica do município devido à presença da BR-060. Nesse sentido, pontua que

[...] a pecuária é exemplo de uma atividade que se beneficia enquanto aspecto positivo da BR-060. A pecuária mesmo inclui o pessoal que cria bastante gado. Isso gera emprego. Além disso, de acordo com a nossa localização, têm muitas empresas querendo vir para a nossa região, querendo montar frigorífico aqui etc., entendeu? Nossa localização aqui está muito privilegiada. Para qualquer lugar do País nós temos saída. Nós temos porta para o Mato Grosso, tem porta para Barra do Garças. Se quiser ir para o Mato Grosso do Sul vai aqui por Rio Verde, se quer ir para o Nordeste passa por Brasília, e se quiser ir pra São Paulo passa por Goiatuba. Nossa localização é privilegiada demais. Então a BR-060 é estratégica para nós, para nossos escoamentos e para a compra de produtos que podem entrar aqui também. (NOVAIS, informação verbal, jul. 2016).

Os entrevistados do setor público também destacaram os efeitos da duplicação da BR-060. Volney Vieira de Freitas (informação verbal, out. 2015), ressalta o papel da duplicação na promoção de mudanças da dinâmica regional. Segundo suas constatações, são perceptíveis os diversos investimentos ao longo da rodovia. Centros de distribuições de grandes lojas, implantação de condomínios residenciais, loteamentos voltados para a indústria ou para as áreas comerciais. Há o aumento do interesse de investidores em implantar seus negócios ao longo da rodovia. Diante disso, cidades como Jataí ou Rio Verde, Acreúna e Guaporé têm sofrido o impacto que a duplicação da BR-060 provoca na dinâmica regional. Torna-se dinâmico o escoamento de produtos ou de pessoas com a facilidade de fluidez do tráfego. Desse modo, complementa que

[...] as cidades que mais vão ser impactadas com isso aí é com certeza Jataí e Rio Verde por ter uma estrutura básica ou sendo mesmo uma cidade que tem mais polo atrativo pra isso. Elas estão em uma posição geográfica talvez melhor que outras cidades porque elas acabam se tornando elo de ligações com várias cidades e estados do Sul e Sudeste. Talvez até mais próximo do que essas mais perto de Goiânia. (FREITAS, informação verbal, out. 2015).

Diante disso, também emerge, enquanto efeito socioespacial e ação na dinâmica regional dos territórios impactados pela duplicação da BR-060, a questão da especulação imobiliária, que se encontra aquecida. Nessa perspectiva, nos devidos termos de Volney Vieira de Freitas (informação verbal, out. 2015),

[...] dentro de Rio Verde, na saída da cidade, por exemplo, tinha um loteamento voltado lá para o setor industrial e comercial. Lotes maiores, quando saíram as vendas, era em torno de R\$ 150.000 o terreno. Quase no final da duplicação era meio milhão de reais. Então houve valorização imobiliária muito grande e a expectativa de um grande crescimento nessa região. As pessoas se tornam mais aptas a aplicar seus dinheiros no lugar que vai ter rentabilidade maior.

Flávio Murilo de Oliveira (informação verbal, out. 2015), superintendente do DNIT em Goiás, por sua vez, ao dar relevo às mudanças provocadas na dinâmica regional pela duplicação da BR-060, avalia que, na realidade, as transformações são consequências de metamorfoses que atravessaram o curso dos anos desde a implantação da rodovia. Portanto,

[...] a duplicação em si não é causa, ela é um efeito. A abertura da rodovia trouxe o desenvolvimento da região. Esse desenvolvimento crescente a cada dia chegou a um ponto que essa rodovia saturou e tivemos que duplicar, como daqui a alguns anos que teremos que abrir novas pistas. Então, na realidade a duplicação das pistas é uma consequência. (OLIVEIRA, informação verbal, out. 2015).

Os efeitos da duplicação, conforme as entrevistas realizadas com os representantes do setor público, possuem correlações intrínsecas com os setores produtivos. Em conformidade com as palavras de Rony Barbosa Vasconcelos,<sup>45</sup> diretor da Câmara Municipal de Jataí, ao tratar dos impactos da duplicação da BR-060, disse:

[...] o primeiro impacto [...] foi justamente a integração das cidades do Sudoeste, no caso aqui, Chapadão do Céu, Jataí, Mineiros, Rio Verde, Caiapônia, Caçu, Itarumã, Itajá, toda essa região aqui, essa macrorregião, com o estado, com a capital, porque as maiores reclamações era o quê? O número de acidentes, que era muito alto. Então o impacto [...] não foi só na parte logística, mas também no transporte de massa, de pessoas.

Os entrevistados, ao serem questionados sobre os efeitos negativos da duplicação, deram atenção às questões ambientais. Pontuaram a antropização do ambiente, resultante dos efeitos provocados por grandes obras de engenharia, como uma rodovia. Além disso, a duplicação causou impactos na dinâmica de pequenas cidades atravessadas pela rodovia, como o caso de Indiara. Segundo o prefeito municipal de Indiara, Oswaldo Jesus Novais (informação verbal, jul. 2016):

---

<sup>45</sup> VASCONCELOS, Rony Barbosa. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2016. Arquivo mp3 (62 min.).

[...] em Indiará a duplicação da BR-060 causou um pouco de prejuízo no começo, nas margens. Por exemplo, ali na margem da rodovia fizeram o viaduto, nisto os carros paravam de um lado por causa da terra e do outro no posto pra abastecer. Hoje 50% do que parava antes passa direto. Isso causou um prejuízo muito grande para os comerciantes que ficaram nas margens da rodovia. Essa parte aí causou um prejuízo sim.

Essa questão ainda demonstra que os impactos da duplicação afetaram pequenos empreendimentos comerciais, como lanchonetes e restaurantes, e até mesmo o comércio informal, praticado por famílias que viviam da venda de produtos às margens da rodovia. Tais atividades, muito presentes às margens dos principais eixos de transportes em Goiás e no Brasil, são determinantes das condições de reprodução da existência de muitos trabalhadores, mas não são reconhecidas na maioria dos projetos de engenharia voltados para duplicação e concessão de rodovias.

Outro elemento que tramitou nas respostas dos entrevistados do setor público foram as concessões de trechos da BR-060 para a iniciativa privada. Flávio Murilo Oliveira (informação verbal, out. 2015), superintendente do DNIT em Goiás, comenta sobre o assunto:

Temos a questão das concessões. O governo criou todas as condições, construiu e agora vai entregar para a iniciativa privada. Vejo o seguinte: onde o serviço é lucrativo, ele se sustenta financeiramente. Ele não tem que estar na mão do governo. O governo tem a função social. A função dele foi chegar aqui numa região que não tinha nada e abriu a rodovia. E hoje, há 40 ou 50 anos, ter condições dessa rodovia ter viabilidade econômica. O Governo Federal, e o Estadual também, vai ter que continuar investindo em áreas que não têm interesse comercial, de forma que essas áreas se desenvolvam e a hora que tiver esse interesse comercial ser explorado comercialmente. Então o governo investiu e agora está entregando para a iniciativa privada é uma falácia que não é verdade. Chegou a uma hora em que não tinha condições de se pensar uma atividade social que cobrisse aquela rodovia e hoje é uma atividade econômica que não tem porque estar com o governo. Ele não está ali para ter lucro, está ali para administrar impostos de forma social.

Segundo esse mesmo entrevistado, na medida em que as rodovias demonstram estado de consolidação no território goiano, a concessão para a iniciativa privada constitui-se como momento estratégico para garantir a sustentabilidade dessa rede técnica.

Eu acredito que onde a rodovia está consolidada em Goiás, já é sustentável, ela precisa ser concedida. A 153 toda, a 060 toda, a 020 deve ser o próximo passo de concessão. Agora tem outras rodovias que ainda não estão consolidadas e é papel do governo consolidar, de criar um negócio futuro. Que é igual a 070 e 080 que falei. Esse trecho da 060 temos que implementar ele. A própria 158, depois que fecharmos ela ali de Cacilândia no Mato

Grosso do Sul até Barra do Garças no Mato Grosso e subindo até Rondonópolis, mais pro leste e norte do MT, que vai construir um eixo que vai ter interesse econômico pra ser concedido. A 010 que hoje toda está sendo concedida pelo governo, o DNIT tem planos de assumir ela e começar essa consolidação, ligando ela com Palmas e mais ao norte de Tocantins. Então esses eixos todos quando forem consolidados no futuro deverão ser concedidos. (OLIVEIRA, informação verbal, out. 2015).

As palavras do entrevistado reforçam os interesses privatistas no setor de transportes em curso no Brasil e, especialmente, no estado de Goiás. Para Castilho (informação verbal, fev. 2017), as concessões revelam o sentido político dos interesses econômicos dominantes nas redes técnicas. Conforme o pesquisador, as concessões emergem como um grande negócio lucrativo e revelador do controle da fluidez nos territórios. É a expressão emblemática do entreguismo, da usurpação e do uso corporativo do território. Nas palavras do geógrafo, “a concessão é mais agressiva que a privatização para os serviços públicos. Para mim ela, é um elemento muito emblemático do entreguismo, ou seja, o território vai sendo usurpado vai sendo tomado pela lógica corporativista” (CASTILHO, informação verbal, fev. 2017).

Desse modo, observa-se que as representações construídas pelos sujeitos entrevistados no âmbito do poder público reforçam perspectivas fundamentadas nas ações estrategistas do estado e das empresas para desenvolver determinada região ao investir nas infraestruturas técnicas. Isso significa a garantia de fluxos por meio de políticas estatais voltadas para os negócios privados. A expressão desse processo é a arquitetura do poder que se forja na aliança entre Estado e capital para controlar os territórios. O exemplo analisado em Goiás, a BR-060, contribui para perceber como esses atores, os gestores públicos, agem nas instituições públicas em sintonia com os interesses empresariais e corporativos. Analisá-los, portanto, contribui para a compreensão recente das transformações ocorridas no âmbito da modernização territorial no Cerrado e, especificamente, em Goiás. Nessa sequência, as representações do setor empresarial serão foco das análises.

### 5.1.3 A BR-060 na perspectiva do setor empresarial

No decorrer das investigações sobre as distintas representações e perspectivas acerca da BR-060, o contato com representantes do setor empresarial apontou para o fator estratégico, econômico e político de uma rede técnica para o fluxo de mercadorias e expansão territorial do capital. De acordo com Harvey (2013), a combinação de elementos naturais, sociais e econômicos, associada aos investimentos em infraestruturas de transportes, revela o

ambiente geográfico diferenciado de desenvolvimento do capitalismo, que promove uma verdadeira “luta contra o espaço” para vencer as distâncias e expandir a produção e a circulação a novos territórios e regiões. Portanto, a história dos transportes relaciona-se à própria evolução do desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo.

Para Harvey (2013, p. 526), o capitalismo não se desenvolve sobre uma superfície plana dotada de matérias-primas abundantes e oferta de trabalho homogênea, com igual facilidade de transporte em todas as direções. “Ele está inserido, cresce e se difunde em um ambiente geográfico variado que abarca grande diversidade da liberalidade da natureza e na produtividade do trabalho”. Esse fato reforça o papel estratégico das redes técnicas para os setores empresariais, tendo em vista o crescente aprofundamento da divisão territorial do trabalho no contexto da mundialização do capital.

Assim, para entender ações, estratégias, usos e apropriações da BR-060 pelo setor empresarial, selecionou-se um conjunto de empresas e estabeleceu-se contato direto com seus representantes para a realização das entrevistas. Entre as empresas contatadas se destacam a BRF, a Transportadora TRF Campo Diesel, a Energética Serranópolis, a Granol, a Denusa, o Posto Indiará e o Posto Castelo Branco. A diversidade de empresas relaciona-se com os diferentes setores produtivos e os respectivos usos da BR-060. Isso posto, as investigações anunciaram representações e perspectivas variadas sobre temas que vem sendo discutidos ao longo da pesquisa, como os benefícios econômicos proporcionados pela rodovia, integração entre os lugares, fluxo de mercadorias e condições de trafegabilidade, impactos da duplicação e impulsos ao desenvolvimento econômico em determinados lugares.

Ficou evidente a relação intrínseca entre os interesses econômicos e a busca por fluidez no território. Isso fomenta investimentos públicos e privados na modernização do território, sobretudo para atender a escala macroeconômica da exportação de *commodities*. Tal fato, conforme afirmação de Castilho (2014, p. 130), “reforça a premissa de que a rede rodoviária goiana (e de transportes em geral) existe em função de interesses hegemônicos – e essa lógica acaba influenciando o modo como as atividades se organizam espacialmente”. Essa constatação foi revelada diante das observações dos usos e apropriações do território nas legendas espaciais da BR-060, com destaque para a expansão dos setores produtivos voltados à exportação de *commodities*, o que resultou na reorganização territorial e do trabalho, incluindo os investimentos nas redes técnicas.

Sergio Mota (informação verbal, jul. 2016), Coordenador da Administração de operações da BRF, destacou o papel estratégico da BR-060 diante da infraestrutura logística disponível no Sudeste Goiano para garantir suas operações econômicas e produtivas. A

unidade da BRF em Rio Verde é responsável pelo abate e processamento de frangos e suínos. Conforme explicado pelo entrevistado,

[...] aqui se faz o abate, gera a carne e com ela se produz diversas mercadorias que temos no portfólio da empresa; é uma unidade de transformação. Recebemos e ao mesmo tempo processamos para ter o produto final que vai para a mesa do consumidor e aquele produto que é encontrado no mercado com a marca da empresa. Para isso demanda uma logística, um fluxo de produção que vem desde a criação dos animais, passando pelos processos de abate e industrialização culminando no produto final. Todo esse processo depende de uma estrutura logística eficaz na nossa região. (MOTA, informação verbal, jul. 2016).

Por sua vez, Álvaro Sterchile,<sup>46</sup> proprietário da Transportadora TRF Campo Diesel, em Jataí, destaca o papel da BR-060 como uma das principais rodovias em escala de importância para o estado de Goiás:

Primeiro eu afirmo com muita tranquilidade que uma das regiões que mais produz em Goiás é o Sudoeste Goiano. Aqui se produz muitas mercadorias e isto contribuiu muito para a economia do estado. E a BR-060 é uma BR que corta o Sudoeste todinho, sai de Brasília, Goiânia e vem passando por cidades como Indiara, que eu considero o portal, portão do Sudoeste Goiano. (informação verbal, jul. 2016).

Diante das observações que fortalecem os elos entre o papel estratégico da BR-060 no Sudoeste Goiano e os setores produtivos privados, comparecem também os discursos que apontam para a rodovia como símbolo de desenvolvimento e progresso. Domingos Ferro de Moraes,<sup>47</sup> proprietário do Posto Indiara, no município de Indiara, exemplifica essa questão no próprio curso dos anos e décadas, quando ainda não havia grandes rodovias em Goiás:

Quando muito criança não tinha essa BR, tantas rodovias, não tinha ponte, era um problema sério. Às vezes fazia estrada e chegava num rio, acabava a estrada. Ponte de madeira não suportava muito peso, era limitado, mas quando abriu estas rodovias, como a BR-060, a Belém-Brasília, comentavam muito, “o progresso está chegando em Goiás”. (informação verbal, jul. 2016).

---

<sup>46</sup> STERCHILE, Álvaro. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2016. Arquivo mp3 (41 min.).

<sup>47</sup> MORAIS, Domingos Ferro. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Indiara, 2016. Arquivo mp3 (39 min.).

Concomitante com a perspectiva de progresso e de desenvolvimento apontada por esse entrevistado, ele destacou as contradições que acompanham esse processo, ou seja, a expansão das redes técnicas no interior da consequente modernização territorial:

O progresso não vem só, ele vem acompanhado de contradições, possui muita coisa boa, mas também muita coisa ruim. Nas cidades impactadas pelo desenvolvimento vem gente ruim, vem gente boa, aumenta a criminalidade e a violência cresce. Isso aí não tem jeito. O exemplo é Rio Verde, falam que é a cidade do emprego, mas a violência em Rio Verde está uma coisa de louco. Há violência, há exclusão, há gente pobre. Parece que é uma coisa que acompanha o progresso. E o estado não acompanha tudo isso, o estado possui seus problemas também. (MORAIS, informação verbal, jul. 2016).

As contradições pontuadas por esse entrevistado colocam em cena a reflexão sobre o desenvolvimento desigual e combinado de determinadas regiões impactadas por grandes empreendimentos de engenharia, nesse caso, uma rodovia e toda a constelação de projetos econômicos que dependem dela, especialmente ligados ao setor agroindustrial.

As investigações concentradas nas empresas e os usos da logística de transporte contribuíram para a percepção de que, do ponto de vista dos setores empresariais, a relação com os discursos de progresso e desenvolvimento expõe também as condições concretas dos fluxos de mercadorias. No caso da BRF, por exemplo, destaca-se o papel da rede rodoviária para o escoamento da produção a partir do Sudoeste Goiano. De acordo com o entrevistado da BRF,

hoje nós estamos usando apenas a rede rodoviária, eu desconheço o uso de ferrovia para a unidade aqui, pode ser que tenham outras unidades que estejam usando. O principal modal hoje é o rodoviário, sai cargas frigorificadas em veículos próprios para o transporte das nossas mercadorias, tanto os baús quanto os contêineres, sai os dois tipos. (MOTA, informação verbal, jul. 2016).

Em vista disso, um dos representantes da BRF destacou as principais rodovias que atendem suas demandas na unidade localizada em Rio Verde. Segundo o informante ligado à empresa, a mais relevante é a BR-060 e a segunda a GO-174, considerando a localização espacial da maioria das granjas. Além disso, enfatiza que

tem a BR que sai de Rio Verde e vai pra Itumbiara, ou seja, a 452. E tem uma GO que sai de Rio Verde e vai para Montividiu. Essa é fundamental, que é a 174. Na realidade, ela vem lá do entroncamento com a BR lá em Aparecida do Rio Doce, ela pega a BR-364 com o nome de GO-442, que vai lá em Caçu, então ela atravessa Rio Verde e vira 154. Mas, de modo geral,

destacamos a 174, a BR-060 e a 452 como as fundamentais para os nossos negócios. (informação verbal, jul. 2016).

Daniel Barros Maciel,<sup>48</sup> encarregado administrativo da empresa Granol, fortalece a análise e a compreensão da BR-060 na concomitância das demandas das empresas privadas. Ao ser interrogado sobre a importância da rodovia para os negócios da Granol, Daniel Barros Maciel explicou que

o nosso fluxo significa que aproximadamente 50% de toda a movimentação que a empresa faz é pela BR-060. Então se caso tenha algum problema na rodovia, condições de trafegabilidade, acidentes ou até mesmo o pedágio chegando lá em Anápolis, ou até o outro pedágio que eles tem projetado, isto vai encarecer, interfere na nossa logística. (Informação verbal, jul. 2016).

Para os setores empresariais que contribuíram com a pesquisa, a BR-060 e a rede rodoviária dão, de modo geral, mais capilaridade aos fluxos e ao potencial econômico a ser explorado em Goiás. As condições de trafegabilidade, os pontos de conexão e integração territorial com as demais regiões e os eixos de escoamento são determinantes para as estratégias de investimento e produção das empresas. Por isso, quando perguntados sobre os efeitos da duplicação da BR-060 para os setores empresariais, de modo particular, o discurso do desenvolvimento ficou arrematado nos argumentos apresentados. Desse modo, para os representantes do setor empresarial, as redes técnicas são intrínsecas ao processo expansivo de modernização do território, de desenvolvimento das atividades produtivas privadas e, por consequência, de sua lucratividade. Como afirma Harvey (2016, p. 139), “o capital se esforça para produzir uma paisagem geográfica favorável a sua própria reprodução e subsequente evolução”.

Buscou-se, também, compreender o papel da BR-060 no Sudoeste Goiano a partir das perspectivas dos produtores localizados nessa região. Ao entrevistar um deles, integrado da PIF PAF e da BRF, foi destacada a falta de investimentos a modelos alternativos de transporte além do rodoviário, como o ferroviário e fluvial. Esse entrevistado, que preferiu não se identificar, fez as seguintes considerações:

A gente vê situações de diversos países do mundo investirem maciçamente em ferrovias, que é um transporte que segundo já ouvi falar não chega a 10% do custo do transporte rodoviário. Eu conheço outros países de dimensão continental que a gente vê que a hegemonia do transporte de mercadorias se

---

<sup>48</sup> MACIEL, Daniel Barros. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2016. Arquivo mp3 (55 min.).

dá principalmente através do modal ferroviário e fluvial, depois que vem o rodoviário e o aéreo e outros mais. E talvez a ferrovia retire o estímulo de muitas atividades produtivas. (Informação verbal, jul. 2016).

No entanto, o mesmo entrevistado e empreendedor privado da região do Sudoeste Goiano destaca o papel decisivo e estratégico dos investimentos na duplicação da BR-060. Dessa maneira, estabelece relações entre os benefícios da rodovia para a sociedade e os setores produtivos com os efeitos da duplicação:

O primeiro ponto que eu quero destacar é o conforto e os benefícios para nossa produção, se não houvesse a BR-060 duplicada haveria um grau de dificuldade maior para as nossas atividades. O caminhão vem levar ração, ele tinha que vim fazendo ultrapassagem, mas demora. Enquanto que o conforto de uma pista dupla não se compara, há um efeito temporal, o tempo que se gasta é menor, o fluxo é bem mais rápido. Hoje você vai a Goiânia com bem menos tempo que em épocas passadas. Eu já saí daqui quando exercia a função de comando, eu tinha que sair cerca de quatro horas de antecedência das reuniões pra ir a Goiânia. Hoje vamos tranquilos, uma viagem segura, de baixíssimo stress. Você que é de Goiânia viu a facilidade da rodovia e você que é daqui e deve ir a Goiânia percebe como é confortável. Então assim, e também a questão de [...] acidente, porque acontecia muito mais quando era pista única, as ultrapassagens, os buracos. E hoje ela tem um aspecto muito bom para o desenvolvimento do estado e da região como um todo. Quem mora em Mato Grosso, quem mora em Brasília, todos se beneficiam disso, dessa obra de duplicação. (Informação verbal, jul. 2016).

Esse mesmo entrevistado, fortalecendo sua compreensão dos benefícios proporcionados pela duplicação, narra a história de um acidente ocorrido com ele no trânsito da BR-060 quando ela não estava duplicada:

Já tive um acidente nessa rodovia, bem perto da minha granja, o pneu de uma carreta saiu e veio a carreta numa pista e na outra pista o pneu. O motorista que conduzia o carro em que estava optou pelo pneu e ele bateu em um lugar que deu choque e jogou o pneu bem longe. Eu estava com um carro do estado e deu perda total do carro, arrancou o motor do carro, minha sorte que eu quebrei a órbita ocular e assim não tive nada em relação ao grau de risco. (Informação verbal, jul. 2016).

O proprietário da Transportadora TRF Campo Diesel buscou referências na história da evolução dessa rodovia para apresentar os efeitos das obras de duplicação nos seus negócios. Em vista disso, destaca as mudanças antes e depois das obras de duplicação e as melhorias para as atividades econômicas das empresas localizadas no Sudoeste:

Antes de duplicar era um transtorno. Por exemplo, era difícil buscar óleo em Goiânia. Caminhão ia, tinha acidente na rodovia, e não podíamos contar com o óleo aqui no outro dia, porque não sabíamos se ele ia chegar. Teve vários acidentes com caminhão meu, por conta do estado da rodovia, quebrava caminhão meu direto. Ah, "estou sem combustível aqui", então acelerava, mas de noite não se podia andar, não tinha como vir embora de Goiânia com carga de combustível, nem pensar. Hoje não. Está o caminhão em Goiânia, carregou 6h da tarde, e então pode falar "estou sem combustível aqui, tem como você vir embora?", ele fala "sem problema". Vem bater aqui, meia noite ele tá aqui. É a questão do tempo contribuindo para nossas atividades econômicas. O caminhão faz em 6h. Antigamente era 10h pra fazer uma viagem de Goiânia até aqui com um bitrem carregado. (STUCHILI, informação verbal, jul. 2016).

Os argumentos apresentados por esse entrevistado revelam um elemento central para a circulação e a reprodução do capital e sua lucratividade, ou seja, o tempo. De acordo com Harvey (2016, p. 140), “tempo é dinheiro para o capital. Atravessar espaços custa tempo e dinheiro. A economia do tempo e do dinheiro é a chave para a lucratividade”.

Ainda reforçando as transformações provocadas pela duplicação da BR-060 quanto às atividades produtivas, um dos empresários do agronegócio complementou que

[...] se pegarmos até a distribuição de alimentos verificamos que há muitas mudanças na fluidez dos produtos. Além disso, destaco um exemplo relacionado ao que eu mesmo faço aqui na região, faltou peças pra agricultura, quebrou peça de uma colhedeira minha, não tem aqui na região, só acho em Goiânia. No mesmo momento ligo lá, no mesmo dia a peça está aqui. Então assim, todo o comércio se beneficia da duplicação. A agilidade melhorou muito. Todo o comércio e as atividades produtivas foram beneficiadas. (STUCHILI, informação verbal, jul. 2016).

Domingos Ferro de Moraes, proprietário do Posto Indiara, no município de Indiara, faz observações que permeiam os impactos e as contradições das obras de duplicação para a cidade de Indiara, como também os benefícios para o seu empreendimento comercial, nesse caso, um posto de combustível:

Eu vou fazer uma observação aqui, na época eu cobrei muito do prefeito de Indiara, cobrei muito, falava muito pra ele, "tem que contratar um engenheiro, adequar a cidade com a rodovia", ele não tirou proveito disso, ele não adequou, ele não pegou um engenheiro pra fazer projetos e adequar a cidade com a rodovia, não correu atrás de deputados pra fazer emendas... Hoje não, hoje a cidade está abandonada, não adequou ela à rodovia. Amanhã vamos supor, vamos fazer uma rede pluvial, fazer rede de esgoto, fazer cidade, a rodovia é um empecilho pra ser feito isso aí. Não adequou nada, não tem nada adequado com a rodovia. E isso são fatores negativos. Houve progresso, mas também problemas. Agora o DNIT, quem projeta essas rodovias, não pensa nas cidades à beira das rodovias. Eles não estão

nem aí. Tinha que ser feito um estudo, eles vêm e fazem aquela Audiência Pública. Fazem Audiência Pública, passa lá, ninguém faz uma pergunta, não tem como fazer, certo? Faz aquela animação toda, aí faz esse buracão aqui, eles esquecem que tem comércio, vários empregos na beira da rodovia, certo? De lá e de cá. E eu não posso reclamar que eu fui afetado, porque graças a Deus não fui, mas muitos outros foram, tiveram prejuízos com isso. No meu caso, o dia que liberou a rodovia, uns 30 dias a gente foi sentindo, mas depois foi voltando. Vou citar o exemplo daqui, eu tive um privilégio de ter um retorno de frente. Todos que estão de lá e vão passar pra cá vão passar na minha porta, não tem jeito. Se ele vai parar ou não vai, se vai abastecer ou não, isso não importa, existe um privilégio locacional. Mas eles não olham nada disso, acho que tinham que olhar. Fazer um buraco desse na cidade? Tinha que fazer um plano, fazer outros estudos. Fazer a rodovia e trazer mais empregos pra cá, mais movimento pra cá, não, não tem esse pensamento. Eles não veem isso, não tiveram visão e prioridade pra esse tipo de coisa. (MORAIS, informação verbal, jul. 2016).

De acordo com Domingos Ferro de Morais (informação verbal, jul. 2016), a territorialização de um megaempreendimento como a duplicação de uma rodovia impacta a estrutura de uma pequena cidade como Indiará. Sendo assim, segundo ele, faltou ouvir os próprios moradores e donos de empreendimentos locais, assim como a administração do município, impactados por essa obra de engenharia:

Eu acho que faltou diálogo com todos, mas que a administração fosse convidada a participar, pegar um engenheiro e estudar também, pra adequar a cidade. Passam e deixam a rodovia de qualquer jeito? Água pluvial aqui, todo ano estoura aí, depois que fez. Todo ano eles têm que inventar alguma coisa aí, que essa água vai todinha pra rodovia. Água da cidade, porque não tem rede pluvial nem nada, arrebenta o asfalto. Mas isso não tira a necessidade de destacar que favoreceu muita coisa, a duplicação foi uma coisa fantástica pra região apesar destes problemas locais. (MORAIS, informação verbal, jul. 2016).

Outro elemento de destaque pontuado por alguns dos entrevistados representantes do setor empresarial se refere à sua mobilização política e econômica para apoiar o financiamento do projeto de engenharia para execução da obra. Um dos informantes da pesquisa, João Eduardo Florentino, representante de uma usina sucroalcooleira, ao ser perguntado se tinha conhecimento dessa questão, fez as seguintes observações:

A necessidade da duplicação da BR-060 vem de muito tempo, inclusive para o estado se desenvolver ele precisa ter estradas, ferrovias e hidrovias boas, para você poder apresentar o que tem de bom. Então em 2006, 2007 e 2008, o SIFAEG e o SIFAÇÚCAR, em conjunto com outros sindicatos, queriam auxiliar o governo do estado na duplicação da BR-060, ou seja, era um desejo do empresariado goiano há muito tempo, qual foi a forma que o empresariado viu para poder auxiliar o estado? Criar condições para o estudo

de viabilidade técnica da duplicação, financiado pelas empresas que aqui compõem os distintos interesses, isso eu sei porque eu tava aqui na época e participei desta articulação dos interessados. (Informação verbal, jul. 2016).

Pode-se dizer que a questão revelada por este entrevistado expõe o que Castilho (2014, p. 168) chama de “sentido político das redes técnicas”, de modo que “o controle de importantes redes por alguns grupos empresariais determina seu sentido político e caracteriza esse processo principalmente como desigual”. Em entrevista, portanto, esse pesquisador afirmou que a BR-060 revela um sentido técnico, mas também político. Os atores hegemônicos que controlam o território servido por essa infraestrutura interferem nas decisões políticas, exercem pressão e força política, exercem poder.

Isso posto, a observação detida das entrevistas de representantes dos atores empresariais permitiu constatar os interesses econômicos do empresariado quanto à construção e modernização das redes técnicas. Uma rede técnica como a BR-060 exerce papel central para o desenvolvimento de atividades produtivas em Goiás, especialmente no conjunto dos atores hegemônicos do agronegócio. Nessa lógica, ficou claro, por exemplo, os benefícios econômicos da duplicação da BR-060 quanto à integração territorial e à dinamização dos fluxos de mercadorias e serviços. Observou-se também a força política e econômica do empresariado enquanto objeto de poder e pressão por projetos e investimentos do estado conforme interesses privados específicos.

Essas investigações e constatações foram complementadas a partir das entrevistas com outro ator importante, qual seja, as instituições de classe.

#### 5.1.4 A BR-060 na perspectiva das instituições de classe

No interior de cada etapa da pesquisa de campo buscou-se estabelecer aproximações entre as observações diretas e os relatos de entrevistas proporcionados pelos atores territoriais entrevistados. Esse também foi o caso das instituições de classe, que, por sua vez, possuem interesses imbricados com as ações e o poder político do empresariado que atua em Goiás e, especificamente, na região sudoeste. Ao todo foram entrevistados 5 (cinco) sujeitos, sendo eles representantes da Comigo, da Associação dos Granjeiros do Estado de Goiás, do Sindicato Rural de Jataí, da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG) e da Federação da Agricultura do Estado de Goiás (FAEG).

As entrevistas com os representantes das instituições de classe permitiram apreender um conjunto de questões que permeiam as representações, os interesses e as estratégias de

apropriação da BR-060. Entre elas, discorreram sobre a rodovia e o desenvolvimento econômico em uma perspectiva histórica da ocupação do sudoeste; a integração dos mercados, a relação entre a rodovia e o setor primário; as mudanças provocadas pela rodovia quanto às condições de tráfego antes e após a duplicação; a participação dos atores territoriais, representativos das classes hegemônicas mais interessadas, na duplicação da BR-060; a especulação de terras no espaço urbano e rural e a importância dessa rede técnica para os setores produtivos que atuam em Goiás.

Em vista disso, Pedro Ferreira Arantes,<sup>49</sup> assessor de política agrícola e econômica da FAEG, iniciou suas considerações sobre a BR-060 destacando a relevância dessa rodovia para Goiás e para o Sudoeste de modo particular, a partir de uma perspectiva histórica e de ligação entre os mercados goianos, revelada em sua narrativa:

Esta rodovia tem um papel muito importante, assim, histórico de quando ela foi implantada e foi fortalecendo muito nesses anos, da integração da região sudoeste e a capital. Na verdade, até construir essa rodovia, o sul e o sudoeste do estado eram muito mais ligados a Uberlândia/MG do que com a própria capital. Com a construção de Brasília e o crescimento desse eixo Brasília-Goiânia e Anápolis aí no meio, ela estreitou essa ligação e depois fomentou muito o mercado nessa região. Então no primeiro momento essa integração da própria região com a capital foi fortalecendo a integração do estado. E agora mais recentemente, vamos dizer assim nos últimos 20 anos, com o fortalecimento dos polos comerciais de mercado, que seria o eixo Goiânia-Brasília, ela passou a ter um papel relevante no sentido econômico ao facilitar o fluxo da mercadoria para essas cidades, não apenas matéria-prima bruta – traz um pouco de milho, Anápolis absorve um pouco – mas, na verdade também tem vindo agora produtos semielaborados, elaborados, que esses três mercados próximos proporcionam. (ARANTES, informação verbal, out. 2015).

Na entrevista, Pedro Ferreira Arantes (informação verbal, out. 2015) destaca, conforme suas observações, os principais atores territoriais ligados os setores macroeconômicos que utilizam a BR-060:

Primeiro a BR Foods, que começou como Perdigão, a cooperativa Comigo, que tem a parte de produção de leite, inclusive Longa Vida e outros derivados, ela tem também a parte de ração, tem a Cargil, a Cargil tanto tem esmagamento de soja como também tem a produção de misturadora de adubo. Temos também a Kowalski, que agora é Dreyfus, essa inclusive tem o grande mercado de produtos acabados de milho, para o Nordeste, o grande mercado deles é o Nordeste, também utilizam bastante essa rodovia, a outra que tem lá, é a Brasil Latas na parte de embalagem. Mas a Comigo, BR

---

<sup>49</sup> ARANTES, Pedro Ferreira. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (54 min.).

FOODS, Cargil, e em Jataí você tem na área de esmagamento de soja que é a Dreyfus, e também a Coimbra. Essas aí são as principais. E aí tem algumas lá, ou se não tá dentro de Rio Verde está mais ou menos na rota, na área do etanol também. (ARANTES, informação verbal, out. 2015).

João Cesar Pires Faustino,<sup>50</sup> gerente de transportes da cooperativa Comigo, em Rio Verde, destacou o papel da BR-060 entre as principais rodovias que garantem a estruturação de seus empreendimentos no Sudoeste Goiano. Conforme esse entrevistado, com foco na área de escoamento e recepção de grãos, onde giram os principais negócios da Cooperativa, a BR-060, juntamente com a BR-364, a BR-452 e a GO-174, concentram o maior fluxo em torno de seus empreendimentos. A BR-060 foi destacada, segundo esse informante, porque as áreas onde ela está implantada concentram as maiores unidades da Comigo e que dependem da recepção de grãos. “Eu tenho que trazer o grão pra cá, os cooperados tem que usar ela pra mandar os produtos pros armazéns” (FAUSTINO, informação verbal, jul. 2016).

Por sua vez, no conjunto das informações ilustradas por Welington da Silva Vieira,<sup>51</sup> da coordenação técnica da FIEG, foi enfatizado o discurso calcado na importância da BR-060 para o desenvolvimento de Goiás e, de modo regional, do sudoeste do estado. Segundo esse entrevistado, a BR-060, juntamente com a BR-153, são rodovias relevantes devido ao grande fluxo de pessoas que passam pelos municípios atravessados por elas e também pelo grande número de cargas que transitam nos distintos trechos impactados. Ainda, afirma que

Goiás não seria o mesmo se a BR-060 não existisse, por conta do crescimento econômico que se iniciou em meados de 1970, na região perto de Rio Verde. Graças a isso o estado começou a desenvolver ainda mais sua economia sobre a agricultura e a BR-060 faz parte disto, ela garante que boa parte da produção agrícola de Goiás tenha o escoamento de diversas matérias-primas que são produzidas no Sudoeste. (VIEIRA, informação verbal, out. 2015).

Welington da Silva Vieira também não deixou de enfatizar o papel da BR-060 para os setores produtivos que mais se beneficiam com a fluidez proporcionada por essa rodovia no estado de Goiás:

Primeiro não podemos deixar de destacar os benefícios para a população; segundo, vem a indústria (química, alimentícia, de peças para automóveis), que é outra grande beneficiária; terceiro, o setor sucroenergético, a maior

---

<sup>50</sup> FAUSTINO, João Cesar Pires. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Rio Verde, 2016. Arquivo mp3 (102 min.).

<sup>51</sup> VIEIRA, Welington da Silva. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (40 min.).

parte de produção de açúcar e etanol está nessa área; quarto, a indústria de carnes; quinto, a área de mineração; sexto, o comércio. Praticamente todas as áreas têm se beneficiado com essa fluidez da BR-060. (VIEIRA, informação verbal, out. 2015).

A atuação dos diferentes setores produtivos no Sudoeste Goiano e que dependem da fluidez proporcionada pela BR-060 está relacionada, ainda, com o papel dessa rede técnica na integração dos mercados. Os entrevistados das instituições de classe pontuaram esse aspecto, ou seja, a integração dos mercados. Desse modo, para Pedro Ferreira Arantes (informação verbal, out. 2015), da FAEG, a BR-060 possui um diferencial estratégico ao conectar três grandes mercados – Goiânia, Brasília e Anápolis. De acordo com esse entrevistado, esses centros consumidores são importantes para a produção de produtos elaborados e que se concentram na região sudoeste, cujo transporte necessita, decisivamente, das boas condições da BR-060.

Além disso, a relação entre o fluxo de mercadorias na BR-060, o setor primário e a circulação de produtos derivados de demais setores a partir de Goiânia foi enfatizada por Pedro Ferreira Arantes (informação verbal, out. 2015).

Rio Verde hoje é um polo, primeiro da avicultura, suinocultura, da produção de leite também e a de grãos no modo geral, tanto milho quanto soja. Há também suínos, aves, bovinos no sentido de leite e pecuária de corte, então há agroindústrias em todos esses segmentos que atendem bem esses mercados, vai pra outros também, mas nessa então [Goiânia], e lá hoje é considerada muito mais importante no escoamento desse produto já pro consumo final do que no de matéria-prima, entendeu? O fluxo de matéria-prima básica de milho e soja não é tão grande por ela, tem pra atender alguns mercados de Anápolis onde tem algumas indústrias, mas é mais produto elaborado, assim como também no outro fluxo, que é no suprimento de matérias-primas, que hoje têm grandes misturadoras na área de insumos em Goiânia e Anápolis. E destaca ainda toda a parte de combustível, o suprimento de combustível é feito a partir de Goiânia, então a área de insumos envolvendo combustível, a parte de adubos e ração vai, mas é pouco também, ela tem o papel muito importante nesse fluxo de matéria-prima. Uma parte dela ali é muito importante, no trecho de Jandaia até Rio Verde, vai dar em torno de uns 100 km, ela tem o papel muito importante também no fluxo de calcário, que se tem o polo de calcário na região ali de Indiara que abastece muito a região Sudoeste. (ARANTES, informação verbal, out. 2015).

A análise da construção de grandes obras de engenharia, como vem sendo destacado, não descarta o olhar atento sobre os interesses dos atores hegemônicos. Por isso, a reorganização do território e do trabalho em regiões impactadas por megaprojetos respondem à estratégias de uso e apropriação das fontes de geração de renda e mais-valia, ou seja, estão

conectadas ao processo amplo de reprodução ampliada do capital. Nesse sentido, destaca-se a participação dos atores territoriais representativos das classes hegemônicas mais interessadas na duplicação da BR-060. Conforme relato do entrevistado da FIEG, percebe-se como essa instituição de classe participou e exerceu poder político e econômico no processo de duplicação da rodovia analisada nesta pesquisa.

Dada a importância para a indústria, a federação recebeu uma consulta de um deputado a respeito da FIEG doar os projetos. Nisso foi feita uma reunião com as empresas e foi arrecadado o dinheiro para acelerar as obras da rodovia. A FIEG assinou um acordo com o DNIT para doar os projetos, o DNIT contratou os projetistas multidisciplinares e em seis meses todos os projetos foram desenvolvidos com a licença ambiental. (VIEIRA, informação verbal, out. 2015).

Dessa maneira, os representantes das instituições de classe também pontuaram os efeitos da duplicação da BR-060, sobretudo no Sudoeste Goiano. Para João Cesar Pires Faustino (informação verbal, jul. 2016), além da obra de duplicação beneficiar os empreendimentos da Comigo, considera que ela precisa ser prolongada até municípios produtores de grãos localizados em Mato Grosso.

Eu considero a BR-060 como uma das principais rodovias para os projetos da Comigo, atende várias de nossas unidades que se localizam na margem dessa rodovia agora duplicada, algumas estando mais afastadas, mas também acessam pela BR-060. A duplicação dela eu confesso a você que eu não achava que estaria vivo pra ver essa rodovia duplicada, mas eu acho que ela ainda precisa aumentar a sua extensão, pelo menos até o Mato Grosso, que é uma rota ainda muito utilizada. Vamos ilustrar, por exemplo, Rondonópolis, muita gente vem de lá pra cá. Rondonópolis tem um grande centro fabril de soja também. Alto Araguaia é outro exemplo, está aqui mais perto e é um grande centro de produção de soja. Então eu acho que pelo menos até aquele meio ali ela precisava se estender. (FAUSTINO, informação verbal, jul. 2016).

Victor Geraldo Galhardo,<sup>52</sup> engenheiro eletricista, vice-presidente do Sindicato Rural de Jataí e empresário do ramo de projetos de engenharia elétrica, também pontuou suas observações sobre os impactos da duplicação da BR-060, com destaque para a presença de novos investimentos:

---

<sup>52</sup> GALHARDO, Victor Geraldo. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2016. Arquivo mp3 (35 min.).

Com a duplicação, percebemos que foram abertas novas oportunidades de negócios. Já é possível ver novos investimentos, a qualidade dos investimentos que já impactaram até a questão de postos de combustível, melhorou muito a qualidade de postos de combustíveis nesse trajeto, os pontos, as paradas que podem ser feitas para lanche, alimentação. Criou-se novos pontos de parada e de boa qualidade, coisa que não tinha. Vão surgindo novos empreendimentos até chegando antes de Goiânia, 35 quase 40 quilômetros de Goiânia estão fazendo empreendimentos urbanos, inclusive um grande loteamento, um condomínio fechado, mesmo tendo 45 quilômetros de Goiânia. Mas eles fazem isso porque é uma via expressa, uma via rápida senão eles nem fariam isso, conseqüentemente a obra estimula muitos investimentos. Essa rodovia depois que foi duplicada ela pode proporcionar um crescimento muito grande para essa região toda. (GALHARDO, informação verbal, jul. 2016).

Esse mesmo processo aprofunda as desigualdades regionais na acumulação de riqueza e poder. Enquanto determinados lugares são impactados pelos grandes investimentos e pela circulação de capital, outros são mantidos na periferia precária desse processo. Nesse sentido, Harvey (2016, p. 142) contribui para com essas constatações ao defender que

[a]s economias regionais constituem um mosaico frouxamente interligado de desenvolvimento geográfico desigual, no interior do qual regiões ricas tendem a ficar mais ricas, enquanto regiões pobres tendem a ficar mais pobres. [...] Regiões avançadas atraem novas atividades pela vitalidade de seus mercados, pela força de sua infraestrutura física e social e pela facilidade com que proporcionam mão de obra e meios necessários para a produção. [...] Rotas de transporte centradas na região são criadas porque é ali que está o tráfego. Como consequência, mais capital é atraído. Em compensação, outras regiões carecem de serviços ou perdem cada vez mais atividades. Elas entram numa espiral descendente de depressão e decadência. O resultado são concentrações regionais desiguais de riqueza, poder e influência.

As observações dos entrevistados representantes das instituições de classe em Goiás, especialmente o empresariado do agronegócio, permitiram constatar que a BR-060 é uma rede técnica indissociável da expansão e reprodução do capital privado por meio de grandes empreendimentos econômicos. A fluidez de mercadorias entre os centros de distribuição e comércio e a integração a partir dos territórios produtivos localizados no Sudoeste Goiano e os territórios do consumo em Goiás, no Brasil e de escoamento para o exterior dependem da BR-060. Por isso, as entrevistas contribuíram para entender que essa rodovia é peça simbólica dos interesses privados dos atores territoriais hegemônicos representados por instituições de classe como a FIEG e a FAEG. Sendo assim, a partir dessas considerações, uma rede técnica a serviço de atores privados e hegemônicos reforça contradições evidenciadas pela leitura geográfica do território, como a desigualdade econômica, a segregação socioespacial e a

violência. Ou seja, ilustra o desenvolvimento desigual e combinado das práticas capitalistas, especialmente dos setores que controlam o agronegócio de grãos, carne e canavieiro em Goiás.

No trânsito diário de mercadorias e pessoas que circulam pela BR-060, os caminhoneiros emergem enquanto outro ator territorial importante para compreendermos as representações acerca dessa rodovia. Destarte, no próximo item, a centralidade será as aproximações entre os usos e as apropriações da BR-060 a partir das representações e perspectivas desses trabalhadores, os caminhoneiros.

#### 5.1.5 A BR-060 na perspectiva dos caminhoneiros

Os itinerários de pesquisa de campo realizados na BR-060 no percurso entre Goiânia e Serranópolis permitiram o exercício constante de observações diretas no fluxo da realidade investigada. Procedeu-se, assim, ao contato com os diferentes sujeitos que diariamente usam essa rede técnica. Em vista disto, a pesquisa com os caminhoneiros entrevistados em estacionamentos de postos de combustíveis na BR-060 ampliou as percepções sobre essa rodovia a partir da perspectiva dos trabalhadores que percorrem suas lonjuras no cotidiano do trabalho e da vida enredada no transporte de cargas.

As entrevistas com esses trabalhadores colocaram em evidência desde aspectos que permeiam o mundo do trabalho no setor rodoviário aos elementos técnicos e estratégicos em torno da BR-060. No âmbito das condições de trabalho, elementos como as jornadas excessivas, a distância dos familiares, o controle das transportadoras por meio de rastreadores e aparelho celular, os riscos de acidentes e assaltos e o uso de drogas foram destacados pelos entrevistados. Por sua vez, as informações sobre a rodovia foram pontuadas com ênfase em questões como os efeitos da duplicação, a trafegabilidade e fluidez, as condições do transporte rodoviário e suas contradições e a relação entre a BR-060 e o desenvolvimento do Sudoeste Goiano.

Para alguns dos entrevistados, a rodovia é intrínseca a sua própria história de vida, como destacou um deles: “a rodovia sempre fez parte de nossa vida, é uma rodovia que nós transitamos nela a vida inteira. Para nós que trabalhamos de caminhoneiro aqui nessa região não tem como falar que não faz parte, ela está presente no nosso dia a dia. Temos uma história que não está separada da rodovia” (FERREIRA, informação verbal, jul. 2016).<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> FERREIRA, Edmar Alves. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Rio Verde, 2016. Arquivo mp3 (32 min.).

O trabalho dos caminhoneiros durante anos no Sudoeste Goiano permitiu que eles acompanhassem de perto as transformações espaciais nesse território e suas paisagens geográficas com a expansão do agronegócio exportador de grãos, dependente do transporte rodoviário de carga. Os entrevistados, nesse sentido, atribuem à agricultura um papel central na modernização, no desenvolvimento das atividades produtivas e na ampliação das estruturas rodoviárias na região sudoeste do estado. Para um dos informantes:

[...] a rodovia contribuiu com o progresso a partir dos anos 1970, os benefícios vieram com a pavimentação e nós percebemos as coisas mudarem para os serviços dos caminhoneiros mesmo quando a soja chegou em Rio Verde. Dos anos 1980 para cá observamos tantas mudanças aí com a rodovia e a soja. A rodovia contribui com este setor agrícola, é por elas que as mercadorias circulam em nossos caminhões. Com certeza o grão é o carro chefe da produção e transporte, matéria-prima para tudo, alimento humano e animal. (FERREIRA, informação verbal, jul. 2016).

Outro entrevistado complementa:

A BR-060 tem muita importância, por aqui passa as mercadorias da agricultura, ela é a ligação entre estados como o Mato Grosso. Dezenas de caminhões passam por esta rodovia todos os dias transportando o produto da agricultura. Um estado, uma região que tem grande produção de agricultura precisa investir no transporte eficaz, ter boa condição de estradas. (CAMINHONEIRO 2, Informação verbal, jul. 2016).

Nesse sentido, destaca-se a relação entre as transformações na paisagem produtiva do agronegócio no Sudoeste Goiano e as mudanças nas infraestruturas técnicas.

A expansão da agricultura agroexportadora nessa região fomentou, concomitantemente, as mudanças nas paisagens geográficas diante do adensamento técnico do espaço, com destaque para os investimentos em logística. Ferreira (2016) destacou que

[s]e a gente ficasse com a logística de 20 anos atrás a gente não dava conta de acompanhar a produção que cresceu nesta região de Goiás. Aqui você não via o tanto de caminhão como passamos a ter depois de 2000. Então a logística acompanhou o próprio progresso da região e ainda precisa melhorar, se modernizar. Para isso, precisamos de mais investimentos. Aqui se produz muitos grãos e essa produção precisa ser escoada para fora por meio de transportes cada vez melhores, com custos reduzidos e segurança. (FERREIRA, Informação verbal, jul. 2016).

As observações desses trabalhadores são ilustrativas das condições estruturais da rede de transporte de Goiás, em especial a que serve regiões com forte dinâmica econômica. Para

um dos caminhoneiros entrevistados no Posto Tabocão, em Goiânia, a BR-060 faz parte de seu trabalho, considerando o trânsito diário de cargas que transporta entre Rio Verde e a capital do estado. Por isso, observa que centenas de outros trabalhadores, empresários e demais pessoas precisam atravessar essa rodovia. Por essa razão, defende ele, os investimentos em melhoria e manutenção devem ser ininterruptos:

Essa rodovia é muito importante para o nosso trabalho, mas a única coisa que tem sido fraca em termos de qualidade é a manutenção, a manutenção está ruim. Mesmo com a recente duplicação, já está começando a aparecer danos. Isso é ruim para a circulação das mercadorias em nossos caminhões, porque praticamente toda a produção que sai ali do Sudoeste Goiano, ali de Rio Verde, Jataí, Mineiro, um bom percentual passa por essa região aqui da BR-060, então eu acredito comigo que ela deve ter mais importância tanto na parte de sinalização e de preservação da qualidade, manter a manutenção de qualidade porque na verdade com a duplicação podemos dizer que a rodovia é nova e ela já está apresentando defeito. (CAMINHONEIRO 2, Informação verbal, out. 2015).

Para Ademar Alves Ferreira que percorre as rodovias de Goiás transportando mercadorias há mais de 30 anos, mesmo com as melhorias em termos de modernização das estruturas rodoviárias no estado esse tipo de transporte possui contradições como a falta de manutenção e os custos altos. Portanto, defende a diversificação da logística de transporte.

O transporte de mercadorias acima de rodas sempre foi inviável para todo mundo, tanto pra quem paga quanto para quem transporta passando por estas rodovias que temos. Acho que tinha que ter outras alternativas para isso, concorda? Transporte sobre trilho ou fluvial, por exemplo. Porque nosso país é continental, praticamente tudo é transportado sobre rodas. Isto é inviável pra quem recebe e pra quem paga. Eu nunca ouvi um cara falar que o frete dele é bom e nunca ouvi um patrão falar que paga frete barato. (FERREIRA, Informação verbal, jul. 2016).

Diante do decorrer dos anos de trabalho nas rodovias, os caminhoneiros também acumularam múltiplas histórias que envolvem desde a ajuda a amigos, jornadas de trabalho exaustivas e riscos até envolvimento em acidentes. Segundo Ferreira (2016), apesar de gostar do que faz, o seu emprego não é fácil e tem se sentido cansado depois de três décadas nas estradas:

Eu gosto do que eu faço. Ser caminhoneiro é uma paixão, paixão minha e de muitos outros amigos que estão por estas estradas de Goiás e do Brasil. Mas o nosso trabalho não é fácil, às vezes ficamos dias seguidos sem ver a esposa e os filhos, somos expostos a riscos de acidentes e até de assaltos todos os dias. E também têm aqueles caminhoneiros que trabalham para as firmas,

eles praticamente são vigiados por aparelho de controle das rotas e velocidade, ligam por telefone cobrando o tempo hábil no transporte das cargas. É uma pressão enlouquecedora. Já vi muitos companheiros da estrada usando drogas para suportar a pressão do trabalho. (FERREIRA, Informação verbal, jul. 2016).

Ao falar de seu trabalho de motorista, retomou momentos de sua história nas estradas goianas, as condições de trabalho em rodovias com trafegabilidade precária e riscos de acidentes:

Eu comecei meu trabalho de caminhoneiro transportando lenha e carvão, a partir daí passei a trabalhar com graneleiro, mas a minha história de caminhoneiro mesmo é praticamente toda na Comigo, desde 1994. Quando trabalhei para a empresa era a mesma rotina, Jataí, Serranópolis, e era isso, entre as unidades deles. E aí agora trabalho como autônomo e é a mesma coisa, Jataí, Serranópolis, Indiará, Jandaia, às vezes em Goiânia. Eu já enfrentei muitas dificuldades nestas estradas, é o caminhão que quebrou, eram as estradas sem manutenção, tudo muito precário. Mas mesmo assim eu gosto disto. Se o cara não gostar ele não fica, porque você sabe que o caminhão exige muito esforço físico e psicológico da pessoa, se você não gostar você não fica. Eu gosto da minha profissão. (FERREIRA, Informação verbal, jul. 2016).

Esse mesmo entrevistado lembrou, ainda, de quando a BR-060 não era asfaltada. *“Lembro dessa rodovia quando ainda não tinha asfalto, era só cascalho, só o aterro. Hoje está tudo mudado, veio o asfalto, veio a duplicação. Transformou a região com estas mudanças na rodovia”* (FERREIRA, Informação verbal, jul. 2016).

As observações dos caminhoneiros permitiram aproximar constatações comparativas acerca da situação de tráfego dos caminhões de cargas no Sudoeste Goiano antes e depois da duplicação na BR-060. Nesse sentido, Ferreira (2016) pontuou que, diante da situação precária da rodovia, os acidentes eram frequentes, como pôde observar seguidas vezes durante as décadas de trabalho trafegando entre Jataí e Brasília:

Houve épocas de muitos buracos nesta rodovia, era impossível correr e evitar perdas nos caminhões. Era de Goiânia até Jataí, e era perigoso, tinha muito acidente. E outro trecho que eu achava pior em termos de perigo no trânsito era entre Anápolis-Goiânia. Quando era pista única era um trecho muito perigoso, era acidente todo dia. Vi bastante acidente, e os acidentes mais feios que eu vi foram no trecho de Anápolis a Brasília. Ali já vi família inteira com criança despedaçada. Eu não tenho bem uma recordação, mas só lembro de estar passando ali, porque você não para na rodovia, você tá passando e vendo bombeiro no acostamento retirando corpo, e tinha ali um corpo de uma criança, e foi onde marcou mais. Parece que a gente lembra até hoje, a cor do tênis do menino, branco e azul, é forte. Dá trauma, né? E isto

acabou fazendo parte de minha história na rodovia, desde os anos 1980. (FERREIRA, Informação verbal, jul. 2016).

Com os investimentos na duplicação da BR-060, os caminhoneiros acompanharam as transformações em termos de trafegabilidade, fluxo de cargas e carros, especialmente entre Jataí e Goiânia. O caminhoneiro 3 esclarece suas percepções quanto ao fluxo de caminhões nessa rodovia:

Aumentou o fluxo. Às vezes muitos caminhões que vinham do estado de São Paulo pra ir para Mato Grosso, em vez de ir pela 364 eles passam agora por aqui, como a rodovia 452 eles melhoraram bastante, mas ainda não é perfeito, pois precisa de uma duplicação lá urgente. Enquanto aqui aumentou o fluxo de veículos. Outras pessoas que vem de Mato Grosso vai pra Goiânia, Brasília, em vez de vir pela BR-070, que ela é pista única e perigosa, vem por aqui. Rondonópolis, Barra do Garças, Alto Araguaia, vem por aqui e vai embora. Você vai em Brasília você pega 400 km de pista dupla, já ajuda bastante, muito mais seguro e o desempenho é outro. (CAMINHONEIRO 3, Informação verbal, jul. 2016).

A duplicação, segundo as observações pontuadas pelos caminhoneiros entrevistados, não possuiu desdobramentos apenas no aumento do fluxo e na capacidade de fluidez, mas impactou também na redução dos gastos com manutenção dos caminhões:

Com a duplicação e a modernização da rodovia melhorou na fluidez do transporte de cargas, mas melhorou também para nós quanto aos custos que temos com combustível e a manutenção dos caminhões. Antes era problema frequente as perdas com peças que quebravam, pneus que precisavam ser trocados. Boa parte do lucro era gasto com estes problemas mecânicos. Agora diminuiu muito, temos mais segurança e menos gastos com mecânica e combustível. (CAMINHONEIRO 1, Informação verbal, jul. 2016).

Outra mudança constatada na fala dos caminhoneiros refere-se à oferta de serviços às margens da rodovia. Com a duplicação, os caminhoneiros destacaram o desaparecimento de muitos pontos de vendas de produtos locais por comerciantes informais, enquanto outros foram prejudicados pelas estruturas das margens, acostamentos, viadutos e retornos:

Em alguns lugares, principalmente nas cidadezinhas, ficou fechado o acesso aos pontos de paradas, não teve como mexer em nada porque ficou fechado de um lado e do outro, até a entrada, dificultou a entrada nestes pontos de paradas como na cidade de Acreúna mesmo, Indiara, dificultou o acesso. Os comerciantes perderam com isto. (FERREIRA, Informação verbal, jul. 2016).

Em outros casos, destacaram, os investimentos foram incrementados após as obras de duplicação, ilustrando as mudanças no perfil dos serviços ofertados às margens da BR-060:

O Posto Décio é um exemplo de ganhos com as obras. É um posto que chegou no progresso já, na pista dupla, ele já chegou com melhoria. Atendimento e tudo, conforto para o caminhoneiro, estacionamento amplo. Houve um investimento muito alto, e o serviço como podemos perceber, ficou muito bom. São muitos os que param neste posto. (FERREIRA, Informação verbal, jul. 2016).

Por consequência, as entrevistas com esses atores territoriais, os caminhoneiros, contribuíram para a construção de constatações analíticas referenciadas em experiências de sujeitos cujo trabalho e a própria história está imbricada com a BR-060. As mudanças nas paisagens geográficas, com a expansão do agronegócio, os investimentos em infraestruturas técnicas como a logística de transportes, armazenamento de grãos e oferta de serviços são elementos ilustrativos das intervenções na organização regional do trabalho e do território. O modo como os caminhoneiros percebem e narram essas questões permitiu aprofundar a leitura geográfica da rodovia, não se limitando aos dados e às informações técnicas e econômicas.

A ênfase na metodologia qualitativa, com o apoio do trabalho de campo e das entrevistas, aprofundou e ampliou as diferentes interpretações a respeito da BR-060. Os distintos atores territoriais ilustraram perspectivas que dialogam com a leitura geográfica das redes técnicas enquanto categoria da análise do modo como o território é apropriado, usado e organizado por interesses em disputa. Isso permitiu, ao mesmo tempo, a apreensão histórica e espacial dessa rede técnica enquanto objeto de ação do capital no domínio dos fluxos de mercadorias. Além disso, como afirma Castilho (2014), absorvidas pela modernização, as redes técnicas – neste caso, a rodovia – são também instrumentos de poder, utilizadas por determinados atores sociais para dominar grupos, pessoas e classes. Dessa maneira, elas se dão no campo político e das contradições que permeiam o desenvolvimento desigual e combinado.

## 5.2 A leitura das representações

Com a leitura das representações observou-se que a construção da BR-060 e sua evolução histórica ocorreram no interior do próprio processo de controle e transformação territorial do Cerrado Goiano. A apropriação capitalista das extensões de Cerrado pela agricultura agroexportadora demandou a combinação estratégica com os investimentos em redes de transporte, energia, oferta de serviços especializados e infraestrutura de armazenamento. Portanto, a leitura geográfica da relação entre rede técnica e território, assim como seus desdobramentos na organização dos lugares, com o olhar voltado para a BR-060, revelam as disputas pelo controle do território cerradoeiro. Isso, conseqüentemente, expõe a reflexão sobre os conflitos e contradições que permeiam esse processo desigual, manifestação concreta da modernização conservadora que contribui para manter as estruturas de poder concentradas em atores hegemônicos, tais como as elites agrárias e as empresas nacionais e transnacionais.

As representações selecionadas no Quadro 9 têm o objetivo de construir uma síntese dos discursos registrados acerca da BR-060, com o propósito de evidenciar as disputas pelo controle do território cerradoeiro mediante a ação dos atores territórios, que se relacionam diretamente com essa rodovia. Entende-se que as representações selecionadas fundamentam-se na posição dos sujeitos, dos grupos sociais, que se relacionam, utilizam, estudam ou se ocupam do objeto em apreciação, a BR-060. As falas transitam por aspectos e características específicas, particulares, dessa rede técnica, mostrando que os sujeitos compõem as estruturas argumentativas, suas representações, de acordo com suas inserções sociais ou interações políticas, econômicas e culturais. Deseja-se esclarecer, com isso, que as representações refletem o social nas falas, conforme nos ensina Moscovici (2003), evidenciando a forma como os atores sociais se organizam, se comportam, se orientam e agem em relação ao Cerrado e à infraestrutura de transporte.

Conforme argumentam Almeida (1998), Moscovici (2003) e Sêga (2000), as representações sociais são criadas pelos sujeitos na tentativa de expressar o real. Não consistem em verdades absolutas, tampouco na realidade em si. São atividades mentais que facilitam o posicionamento diante de situações, eventos e objetos. Manifestam a posição dos sujeitos perante as coisas, o mundo e os outros. Por isso, as representações se diferenciam de acordo com os interesses e revelam verdades em disputa, ou territórios em disputa.

No Quadro 9, as falas foram organizadas respeitando a diversidade dos grupos sociais (intelectuais e pesquisadores, gestores estatais, setor empresarial, representantes de

instituições de classe e caminhoneiros) e a pluralidade temática. Conforme ressaltado anteriormente, tais representações auxiliam na interpretação das relações que os atores territoriais estabelecem com a BR-060, qualificando as operações de uso e apropriação dessa infraestrutura e do próprio Cerrado Goiano.

**Quadro 9** – Representação dos atores territoriais sobre a BR-060

<b>Atores Territoriais</b>	<b>Falas selecionadas</b>	<b>Chave argumentativa</b>
Intelectuais e pesquisadores	Ela [BR-060] é fundamental para o estado de Goiás devido ao impacto que ela provocou <b>acelerando o povoamento, acelerando o processo de urbanização</b> . A soja [...], óleo e farelo e a produção de carnes, tanto aves como suína, [...] <b>dependem diretamente da BR-060</b> .	Impactou a urbanização O complexo grãos-carne depende BR-060
Gestores estatais	Com a implantação da BR-060, <b>o desenvolvimento econômico de Goiás veio junto</b> . [...] destaco que uma rodovia como a BR-060 é <b>sinônimo de desenvolvimento, de atração de investimentos</b> . Acredito que onde a rodovia está consolidada em Goiás, já é sustentável, <b>ela precisa ser concedida</b> .	Impulsionou o desenvolvimento É sinônimo de atração de investimentos A concessão é necessária
Sector Empresarial	[...] quando abriu estas rodovias, como a BR-060, comentavam muito, “ <b>o progresso está chegando em Goiás</b> ”. <b>A necessidade da duplicação</b> da BR-060 vem de muito tempo. Então [...] o Sifaeg e o Sifaçúcar [...] queriam auxiliar o governo do estado. <b>Antes de duplicar</b> era um transtorno. [...] <b>era difícil buscar óleo</b> em Goiânia.	Representa o progresso A duplicação era necessária Melhorou o comércio de combustíveis
Instituições de classe	Esta rodovia tem um papel muito importante, [...] da <b>integração da região sudoeste e a capital</b> . Dada a <b>importância para a indústria</b> [...] A Fieg assinou um acordo com o DNIT para doar os projetos [de duplicação da BR-060]. Com a duplicação, percebemos que <b>foram abertas novas oportunidades de negócios</b> .	Integrou o Sudoeste Goiano à Capital É importante para a indústria A duplicação abriu oportunidades de negócios
Caminhoneiros	A rodovia <b>contribuiu com o progresso</b> [...] <b>quando a soja chegou</b> em Rio Verde. <b>Dezenas de caminhões passam por esta rodovia todos os dias</b> transportando o produto da agricultura. Com a duplicação e a modernização da rodovia <b>melhorou na fluidez do transporte de cargas</b> .	O progresso está relacionado à rodovia e à soja O fluxo de caminhões é intenso Melhorou o transporte de cargas

Fonte: Trabalho de Campo (2016).

Org.: A. T. de Santana (2017).

Para auxiliar na elaboração da síntese das representações, três chaves argumentativas foram visualizadas: a **espacial**, a **econômica** e a **política**. Verifica-se a **dimensão espacial** nos discursos que reforçam a ideia de que a rodovia impactou o processo de urbanização ou integrou o Sudoeste Goiano à capital estadual, imprimindo coesão regional que contribuiu

para as interações espaciais. A **dimensão econômica** é visível nas falas ao exaltar o papel da BR-060 na indução do desenvolvimento, na associação com o progresso, na funcionalidade para as atividades que envolvem o complexo grãos-carne, o comércio de combustíveis, a indústria, o cultivo da soja e os serviços de transportes de cargas e logística. A **dimensão política** está presente nas representações que associam a rodovia à atração de novos investimentos, que advogam a favor da sua concessão à iniciativa privada, que justificam a necessidade dos investimentos na duplicação e que vislumbram possibilidades de novos negócios com o melhoramento das condições de fluidez da pista.

Com as representações fica evidente que há uma associação da BR-060 ao desenvolvimento e ao progresso de Goiás, mediante a potencialização do agronegócio, os complexos de carne, grãos e a agroindústria canavieira, que demandam consumo de combustíveis, serviços de transporte de cargas e infraestrutura de circulação adequada aos grandes fluxos de veículos e de mercadorias. Todavia, considera-se que está escondido, nos discursos, o papel do Estado, que utiliza seu poder de ordenamento do território para direcionar recursos que auxiliam na estruturação dessas atividades econômicas hegemônicas, em detrimento de grupos sociais menos poderosos (pequenas e médias empresas, agricultores familiares, trabalhadores autônomos, trabalhadores informais que vendem mercadorias nas margens das rodovias etc.).

O discurso desenvolvimentista presente nas entrevistas dos diferentes atores territoriais concorre também para os riscos teóricos e ideológicos presentes na perspectiva homogeneizadora do território. Ao reforçar, nas representações, a modernização territorial e os efeitos positivos dos investimentos na duplicação da BR-060, perde-se de vista o movimento dialético da realidade, suas contradições e conflitos. Elementos como a estrutura fundiária desigual, a expropriação do campesinato e os conflitos por terra,<sup>54</sup> a segregação urbana e os efeitos socioambientais<sup>55</sup> permeiam o modelo de apropriação e uso capitalista do Cerrado Goiano. Isso revela que os territórios são densos de relações e interesses em disputa.

---

<sup>54</sup> Sobre os conflitos por terra em municípios do Sudoeste Goiano pode-se consultar: TERRA LIVRE. **Terra Livre ocupa grande latifúndio em Jatai-GO (2015)**. Disponível em: <http://terralivre.org/2015/11/terra-livre-ocupa-grande-latifundio-e-jatai-go-go/>. Acesso em: 16 fev. 2017; CPT. **Justiça manda INCRA-GO devolver Fazenda Estreito da Ponte de Pedra aos antigos donos**. 2014. Disponível em: <https://www.cptnacional.org.br>. Acesso em: 16 fev. 2017.

<sup>55</sup> CARVALHO, B.; PÍCOLO, I. **Chuva de veneno** – Avião despeja agrotóxicos sobre crianças em Rio Verde. 2014. Disponível em: <http://eugestor.com/noticias/2014/08/22/chuva-de-veneno-aviao-despeja-agrotoxicos-sobre-criancas-em-rio-verde/>. Acesso em: 15 fev. 2017.

## **6 CIRCULAÇÃO E INTERNACIONALIZAÇÃO DO CERRADO: A BR-060 E OS EFEITOS SOCIOESPACIAIS EM GOIÁS**

Os territórios nacionais se transformaram num *espaço nacional da economia internacional* e os sistemas de engenharia mais modernos, criados em cada país, são mais bem utilizados por firmas transnacionais que pela própria sociedade nacional. (SANTOS, 1997, p. 194).

Nos capítulos anteriores apresentou-se, sequencialmente, um conjunto de dados, mapas, representações e análises que possibilitaram defender a tese de que a BR-060, embora com implicação diferenciada nas regiões visualizadas e nas também diferenciadas legendas espaciais, se constitui como um eixo estruturador do Cerrado brasileiro.

Essa ideia, antes preconizada pelos pesquisadores, professores e orientandos do projeto Pró-Integração, veio a se confirmar: de fato, a rodovia em questão desenvolve a **integração competitiva** de algumas regiões do Cerrado no cenário nacional e internacional da economia.

Face a essa constatação, neste capítulo se apresenta, demonstra e reflete, de maneira direta, sobre a ligação da BR-060 com o Cerrado na divisão territorial do trabalho. A questão-chave é: quais são as implicações socioespaciais e/ou na dinâmica territorial da BR-060 na estruturação do Cerrado?

Essa questão-chave, em função da base teórico-conceitual que tem fundado a investigação, requisita outra: que contradições são visualizadas a partir da implantação dessa via no Cerrado brasileiro?

Para discutir essas questões, tomar-se-á como referência uma leitura estrutural do Cerrado, com foco no Cerrado goiano. De maneira geral, o Cerrado vem sofrendo um processo intenso de transformações, que se inicia a partir de sua incorporação à fronteira agrícola mundial, nos idos de 1960 e 1970. No contexto dessa nova geopolítica, ligada ao comércio internacional de alimentos, o Cerrado foi reinventado e impactado por um processo de reestruturação. Ao passo que se descobre, na divisão territorial do trabalho, seu povo, cultura, lugares, regiões e seu território sofrem um conjunto de implicações, orquestradas pelo processo de “captura” de suas potencialidades econômicas, sobretudo da terra, da água e do trabalho.

Em outras palavras, pode-se dizer que o Cerrado brasileiro passou a ocupar um lugar de relativo destaque no desenvolvimento da economia do País, atraindo, inclusive, estudos, pesquisas e um processo de ideologização, do mesmo modo que atraiu investimentos. Isso dinamizou-o, conforme mencionado por autores como Gomes (2008), Chaveiro (2008), Peixinho (2006), Mendonça (2004), Deus (2002), entre outros, à custa de várias contradições e conflitos.

Esses pressupostos serão o pavimento para a interpretação da relação entre a BR-060 e o Cerrado. Para organizar essa reflexão, serão avaliados os seguintes vetores e variáveis: a) a participação do Cerrado Goiano na pauta de exportações e importações brasileira; b) a ação

do Estado na promoção da **integração competitiva** do Cerrado no mercado mundial; c) as contradições decorrentes das políticas de priorização dos corredores de exportação.

### 6.1 As transformações espaciais no Cerrado

Pressionada pela necessidade de mercados mais extensos para seus produtos, a burguesia conquista a terra inteira. Tem que imiscuir-se em toda a parte, instalar-se em toda a parte, criar relações em toda a parte. (MARX; ENGELS, 2001).

As transformações vivenciadas no Cerrado brasileiro chamam a atenção pelo ritmo e pelo impacto das mudanças na dinâmica produtiva, demográfica, política e cultural. Iniciada por volta de 1970, ela insere o Cerrado, gradual e aceleradamente, na divisão territorial do trabalho. Objeto de ação do ordenamento estatal, esse território será alvo de constantes intervenções, públicas e privadas, contribuindo para sua reestruturação.<sup>56</sup>

Entende-se que a eleição do Cerrado como *front* de atuação dos atores econômicos mundiais está relacionada a própria dinâmica autoexpansiva do sistema capitalista. Desde o século XIX, Marx e Engels (2001) já diagnosticaram o conteúdo internacionalizante desse modo de produção, como é possível ver na citação que abre esta seção. “Conquistar a terra inteira” foi o modo dos autores dizerem que o desejo de acumulação da burguesia ultrapassava os limites impostos pelas barreiras geográficas, políticas e culturais do Estado-nação: a consciência impetrante a essa classe social inscrevia-a em um movimento multiescalar, projetando suas ações e, conseqüentemente, as relações mercantis, a amplos espaços.

No período atual o capitalismo ganha novas feições, com o crescente desenvolvimento científico, tecnológico e das comunicações, o que revolucionou os critérios de **onde** e de **como** produzir mercadorias. Componente das mudanças anunciadas, as transformações na forma de gestar e controlar o capital financeiro ganharam centralidade na reprodução do sistema, alargando a escala e os horizontes de atuação da burguesia mundial.

Harvey (2006, 2011), Santos (1997) e Moreira (2006), entre outros, reafirmam que já não é mais o capital industrial que orienta a produção, mas o **rentismo**, responsável por modificar substancialmente as estratégias de acumulação, com rebatimentos significativos na organização espacial contemporânea. Surgem novas formas de trabalho, de arranjos

---

<sup>56</sup> Vários autores relacionaram, analisaram e interpretaram as políticas governamentais voltadas ao “desenvolvimento” do Cerrado e, entre eles, podemos citar: Gomes (2008), Arrais (2011), Moraes (2006), Inocêncio (2010), Mendonça (2004), Peixinho (2006), dentre outros.

institucionais, de tecnologias e métodos de manipulação dos ciclos naturais na agricultura, de inovações decorrentes da biotecnologia/farmacológica/genética, de expropriação dos territórios e dos saberes dos povos tradicionais. Um caleidoscópio de novos produtos, acordos de regulação de mercados, monopólios e modos de exploração de rendas compõem as estratégias de fortalecimento do capitalismo em sua fase financeira e informacional.

Nesse contexto, o Cerrado é fortemente impactado pelo processo de expansão da economia capitalista, revestido de modernização territorial (CASTILHO, 2014; CHAVEIRO, 2008; MENDONÇA, 2004, MORAES, 2004). Criação de cidades planejadas, instalação de infraestruturas de transportes para melhorar a circulação, mobilização de um conjunto de políticas públicas e programas de desenvolvimento e construção narrativa e ideológica da “importância do progresso” para a região foram algumas das ações implantadas. Todavia, a de maior repercussão envolveu a adoção de um novo sistema técnico-produtivo na agricultura, que potencializou os níveis de produtividade e os ganhos financeiros com essa atividade econômica.

Segundo Gomes (2008, p. 355), a modernização da agricultura no Cerrado abarcou uma estratégia geopolítica internacional conhecida como “Revolução Verde”, cujo objetivo consiste em “incorporar o campo à lógica do capital financeiro” mundial. Arquitetou-se, assim, uma fórmula de agregar “capitais, ciência e tecnologia à grande produção agrícola e agropastoril”, com a finalidade de atingir o mercado global.

Para esse autor, o pacote tecnológico da “Revolução Verde” inclui: uso de sementes selecionadas e geneticamente modificadas; aplicação de poderosos produtos agroquímicos destinados ao combate das pragas nas lavouras e pastagens (agrotóxicos); aplicação de adubos e fertilizantes para “correção” dos solos; adoção de técnicas agrícolas mais eficientes; emprego da mecanização e uso de implementos agrícolas; adaptação de espécies vegetais exóticas, tanto nas pastagens quanto nas lavouras; utilização de técnicas de melhoramento genético do rebanho bovino, como a inseminação artificial; entre outras.<sup>57</sup>

Ainda de acordo com Gomes (2008), fatores locais favoreceram a implantação do modelo de produção intensiva no Cerrado:

- a) **naturais:** relevo com topografia plano-ondulada; condições climáticas favoráveis em termos de pluviosidade, temperatura, umidade; aeração dos solos facilitada pela natureza das rochas; recursos hídricos abundantes em termos de drenagem de superfície e subterrânea; vastidão de terras férteis

---

<sup>57</sup> Para mais detalhes, ver Gomes (2008, p. 356).

- agricultáveis, em parte favorecidas pela decomposição de rochas basálticas e diabásicas, geradoras de solos férteis;
- b) **econômicos**: dimensão do alqueire goiano – 48.800 m<sup>2</sup> – correspondente ao dobro da dos estados do Sul do Brasil; preço das terras do Cerrado, ainda acessível nos dias atuais; existência de mão de obra disponível e barata;
- c) **financeiro-comerciais**: política de incentivo dos governos federal, estadual e municipais; existência de um “cinturão financeiro-comercial” formado por centros regionais metropolitanos, como Goiânia, Anápolis e Brasília. (GOMES, 2008, p. 357-358).

Tais transformações imputaram mudanças qualitativas e quantitativas no modo de se conceber e se agir no Cerrado. Até mesmo o termo “Cerrado” foi ressignificado, a fim de alicerçar o novo imaginário de aproveitamento econômico desse território. A princípio, a ideia de Cerrado, em um viés economicista, foi utilizada para referir-se a uma região pobre, com características naturais inapropriadas às atividades mercantis, cujo destino estava fadado ao isolamento e à estagnação. Esse discurso justificou, posteriormente, a concepção e a excussão de um conjunto de medidas e políticas de ordenamento territorial, com o objetivo de tornar o “Cerrado” um território produtivo.

[...] o Cerrado era visto como um bioma pobre, quase descartável mediante o critério economicista que amparava o imaginário nacional que o identificava. A sua pouca eficiência econômica teria que justificar a adoção de pactos de poder, em escala local, nacional e internacional, para inseri-lo nas demandas da economia internacional. (CHAVEIRO; CALAÇA, 2012, p. 4).

Para Chaveiro e Calaça (2012, p. 169), a ressignificação da palavra Cerrado e seu uso demasiado por diferentes setores da sociedade (agricultores, instituições governamentais, escritórios de licenciamento ambiental, universidade e movimentos sociais) evidencia uma disputa de sentidos. Verifica-se o despertar de uma “consciência do Cerrado”, na qual depara-se com uma profunda contradição: “quando a ideia de Cerrado era diminuta, o Bioma era preservado; quando esta ideia se avoluma-se o Bioma é destruído”.

A intensidade das mudanças também repercute na quantidade de pesquisas e áreas do conhecimento envolvidas na investigação e no entendimento do Cerrado, seja para potencializar seu aproveitamento econômico ou problematizar a multidimensionalidade dos impactos. Uma rápida consulta no banco de teses e dissertações do CNPq indica que a palavra Cerrado está presente em 8.543 trabalhos. Dentre os programas de pesquisa que mais se destacam podemos citar Agronomia (793), Ecologia (564), Geografia (333), Botânica (241) e Biologia Vegetal (194). No que se refere aos trabalhos de Geografia, os temas são os mais

variados, tais como: devastação legal do Cerrado para produção de carvão; impacto das rodovias na migração da fauna do Cerrado; complexo agroindustrial da soja no Cerrado; modo de vida das populações tradicionais e inter-relação com o Cerrado; risco integrado de incêndio florestal em áreas de Cerrado; entre outros.

Nesse contexto, Chaveiro e Calaça (2012) propõem uma “abordagem territorial de Cerrado”, a fim de conseguir identificar a profundidade e a complexidade das mudanças em curso, a partir de uma análise integrada, que consiga dar ênfase aos aspectos econômicos, políticos, culturais e naturais. Dessa forma, potencializa-se uma leitura das contradições presentes nas transformações espaciais e na ação dos diferentes atores territoriais (camponeses, quilombolas, indígenas, agricultores, usineiros, empresários do agronegócio, entre outros).

Pretende-se acrescentar, a essa perspectiva, as condições de circulação e comunicação, que ganharam relevo no processo de “valorização do Cerrado”. Segundo Harvey (2011, p. 133), “a geografia resultante da produção e do consumo é profundamente sensível ao tempo e custo de atravessar o espaço”. É nesse sentido que se percebe a relevância da construção e pavimentação da rede rodoviária federal que, ao interligar Brasília a diferentes pontos do território nacional, edificou, no Cerrado, um conjunto de vias estruturantes, que aproximou esse território dos interesses do capitalismo internacional.

Pensando a divisão territorial do trabalho, a rede de circulação rodoviária também estreitou relações entre o Cerrado e os centros mais dinâmicos da economia nacional, profundamente conectados ao mercado mundial. Isso significa que as novas condições de circulação auxiliaram a vencer as longas distâncias que separam as regiões produtoras do Cerrado das cidades portuárias, mas também tornou alguns pontos desse território mais aptos a participarem das novas dinâmicas, promovendo uma integração seletiva ou competitiva.

Nas palavras de Teixeira Neto (2001, p. 56), as estradas de Goiás foram construídas em conformidade com as perspectivas de uso do território. A princípio, os “caminhos do ouro” e as estradas reais facilitaram a exploração das minas. Em outro momento, as “estradas carreiras” transportavam o gado e os mantimentos para a fazenda-roça goiana. Atualmente, as rodovias “obedecem, em seu traçado, a uma outra lógica, que é a de sustentação e viabilidade social e econômica à apropriação do espaço e à sua produção, segundo o modo predominante de produção”.

Em suas pesquisas, Bernardes (2006, p. 13) analisa o papel da BR-163 no avanço da fronteira agrícola moderna no Cerrado mato-grossense. Para a autora, no contexto de reestruturação da economia capitalista, é possível perceber, nos municípios sob influência da

BR-163, diferentes processos, que perpassam “[...] a abertura de novas áreas, a implantação e articulação de atividades modernas, com destaque da cadeia carne/grãos, impulsionados pela dinâmica de reprodução do capital”.

A revisão teórica e o diálogo com pesquisas mais atuais, como a de Godoi (2012), Castilho (2014) e Santos (2014), também permitem dizer: há carência de investigações que tenham com centralidade o papel da circulação e das redes técnicas de transportes nas transformações em curso no Cerrado. É possível identificar singularidades na produção do território do Cerrado a partir da dinâmica que envolve a estruturação dos eixos de transportes? Quais contradições emergem nos municípios e regiões servidos por essas infraestruturas?

O recorte analítico que toma como referência a BR-060 para investigar as transformações vivenciadas no Cerrado nas últimas décadas permite qualificar melhor a discussão acerca da formação dos eixos estruturantes como estratégia de promoção do desenvolvimento econômico e regional, assim como a centralidade da circulação na produção do território.

Em uma escala mais ampla, observa-se que os usos e as apropriações da rodovia BR-060 expressam o processo de internacionalização do Cerrado. Todavia, analisada em suas particularidades, ela auxilia a entender que a estruturação dos eixos de transporte participa de uma estratégia de **integração competitiva** dos territórios à economia mundial, cuja consequência é a produção de novas desigualdades regionais, resultantes de um padrão de circulação orientado para os corredores de exportação.

Observada na escala do Cerrado, a BR-060 é símbolo e *locus* da territorialização dos setores econômicos mais dinâmicos e produtivos, que elegeram esse território para atuação e apropriação econômica. Por outro lado, analisada na escala dos municípios e regiões servidos por essa infraestrutura, pode-se dizer que, apesar de consolidar-se como eixo estruturante, verifica-se uma profunda contradição entre a dinâmica econômica de pequenas e grandes cidades ou entre lugares selecionados para participarem da economia mundial e lugares simplesmente excluídos desse processo.

Associada à contradição observada por Santos (1997) sintetizada na ideia de **tempos rápidos** e de **tempos lentos** na produção do espaço no contexto do meio técnico-científico-informacional, verifica-se outra: a formação de **espaços deprimidos** e de **espaços indomáveis** (CHAVEIRO, 2010) ao longo de um dos eixos de circulação mais importantes do Cerrado brasileiro, a BR-060.

O fato de esses espaços se encontrarem em um território servido por uma moderna infraestrutura de transportes sugere problematizar o papel da circulação no conjunto de

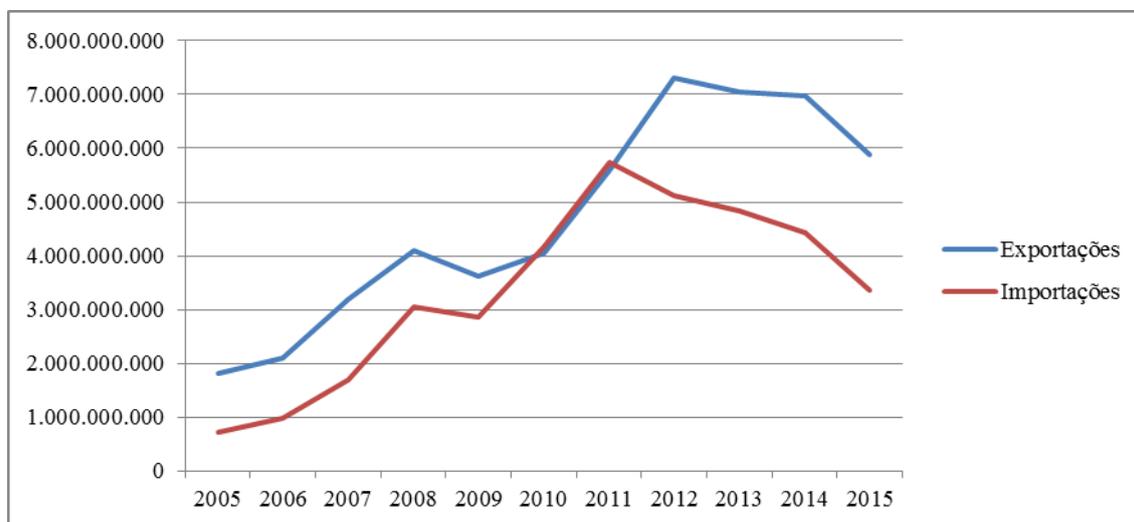
relações que ressignifica a produção das desigualdades territoriais na organização espacial contemporânea, onde a **integração competitiva** é variável central.

Essas ideias serão retomadas ao longo deste capítulo. A seguir, proceder-se-á à análise dos dados da balança comercial do estado de Goiás, cujo propósito é identificar o lugar do Cerrado na divisão territorial do trabalho e a importância da infraestrutura de circulação para as atividades mais dinâmicas.

## 6.2 O Cerrado goiano na divisão internacional do trabalho

O processo de internacionalização do Cerrado é tema que permeia a preocupação de diferentes pesquisadores. Segundo Arrais (2011, p. 68), “há poucas dúvidas de que a economia goiana se internacionalizou nos últimos anos”. De fato, ao se verificar a evolução dos dados da balança comercial, constata-se um crescimento significativo dos valores das transações com o mercado mundial.

**Gráfico 5** – Evolução das exportações e importações de Goiás (2005-2015) (US\$ - FOB)



**Fonte:** Goiás (2015); Brasil (2015).

**Org.:** A. T. de Santana (2016).

De acordo com o Gráfico 5, em 2005, Goiás exportou US\$ 1.817.392.930; já em 2015, esse valor saltou para US\$ 5.878.262.723, obtendo um crescimento de 223,4%. Se considerar o ano de 2012, cujo valor na exportações foi maior (US\$ 7.314.578.250) no período selecionado, o crescimento foi de 302,5%. Evolução semelhante ocorreu nas importações, que registraram valor de US\$ 724.008.810, em 2005, e US\$ 3.363.230.638, em 2015, com crescimento de 364,5%. Ao considerar o pico de US\$ 5.728.434.494, em 2011, os valores das

importações apresentaram crescimento na ordem de 691,2%. Vale ressaltar que a curva decrescente verificada nos últimos anos decorre do impacto da crise econômica e política enfrentada pelo Brasil nesse período.

Os dados também mostram que houve ascensão da participação de Goiás na balança comercial brasileira, que evoluiu de 1,5%, em 2005, para 3,1%, em 2015. Apesar da posição periférica na economia nacional, vale destacar o peso do perfil da produção goiana, fortemente assentado nos produtos primários. Todavia, o fato de Goiás dobrar sua participação nas exportações nacionais indica uma tendência de crescente internacionalização do Cerrado (Tabela 18).

**Tabela 18** – Participação goiana na balança comercial brasileira – exportações (2005-2015)  
(US\$ - FOB)

Ano	Goiás	Brasil	Participação (%)
2005	1.817.392.930	118.529.184.899	1,5
2006	2.093.110.708	137.807.469.531	1,5
2007	3.184.780.418	160.649.072.830	2,0
2008	4.091.751.671	197.942.442.909	2,1
2009	3.614.963.748	152.994.742.805	2,4
2010	4.044.660.617	201.915.285.335	2,0
2011	5.605.193.073	256.039.574.768	2,2
2012	7.314.578.250	242.578.013.546	3,0
2013	7.042.673.945	242.033.574.720	2,9
2014	6.979.883.720	225.100.884.831	3,1
2015	5.878.262.723	191.134.324.584	3,1

**Fonte:** Goiás (2015); Brasil (2015).

**Org.:** A. T. de Santana (2016).

Arrais (2011, p. 68), em seu estudo sobre a produção do território goiano, faz considerações importantes acerca da inserção do Cerrado na divisão territorial do trabalho. Segundo o autor:

A balança de trocas goiana, apesar de positiva, pauta-se na exportação de produtos primários e na importação de produtos manufaturados, especialmente bens de consumo duráveis e bens de produção. A subordinação, antes ligada estritamente ao Sudeste Brasileiro, passou a ocorrer também em escala mundial a partir do final da década de 1990, com o processo de globalização.

Santos (2014), que analisou a constituição do meio técnico-científico em Goiás, também faz referência à crescente subordinação do território goiano (Cerrado) à economia capitalista mundial, com a estruturação do meio técnico-científico, o meio geográfico

revelador da **relação-capital** em Goiás. Da análise do autor é possível confirmar que o atual perfil econômico de Goiás, primário-exportador, decorre das transformações vivenciadas no seu território na segunda metade do século XX, pautadas na edificação do complexo agroindustrial (CAI). Ou seja, da crescente integração entre agricultura e indústria, com participação massiva de capitais estrangeiros.

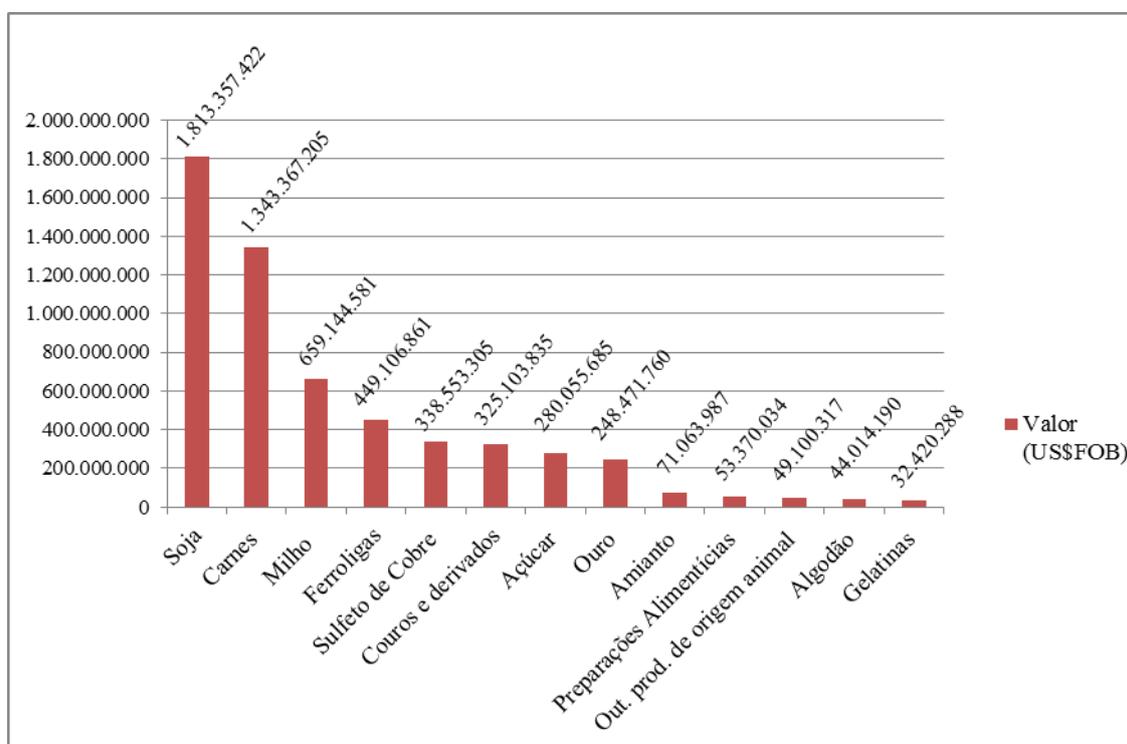
Para Santos (2014), o processo inicia-se com a adoção de um “padrão agrário moderno”, que permite a formação das cadeias produtivas da soja e da carne. Estruturas de armazenamento e beneficiamento da soja são instaladas e permitem o desenvolvimento de outros setores, como o da criação e do abate de suínos e aves. Atualmente, o estágio evolutivo do CAI aponta para a expansão da cadeia produtiva da cana de açúcar ou do setor sucroenergético. Tais transformações são acompanhadas da incorporação de novas técnicas e sistemas de engenharia ao território, ou seja, da formação do meio técnico-científico.

Nas palavras de Santos (2014, p. 153-154):

[...] o CAI estrutura um novo território, instaurando um novo sistema de técnicas sobre o mesmo. O estabelecimento do CAI no Brasil e em Goiás, em particular, obedece ao movimento que o capital industrial (nacional e estrangeiro) imprime sobre o país. Sobre os ritmos típicos dos ciclos naturais é sobreposto todo um sistema de técnicas e de logística. Este novo sistema de técnicas, o meio técnico-científico, materializa o novo território. Foi justamente este o processo verificado em Goiás. Da criação do “padrão agrário moderno” até a constituição do CAI há um percurso de transformação nas relações de produção e em consequência na substituição dos sistemas de técnicas sobre o território até então predominantes pelo novo meio técnico-científico, o meio geográfico adequado à relação-capital.

A tese de Santos (2014) de que o processo de internacionalização do Cerrado goiano se dá pela estruturação do complexo agroindustrial e de um novo meio geográfico, adequado ao aprimoramento das relações capitalistas de produção, é coerente, todavia, merece problematização.

Verifica-se, na pauta de exportações goiana (Gráfico 6), que aos produtos derivados do CAI se somam àqueles dos megaempreendimentos de mineração. Conforme o documento “Balanço Comercial – Goiás 2015”, elaborado pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Científico e Tecnológico e de Agricultura, Pecuária e Irrigação de Goiás, cerca de 65% das exportações envolve o complexo grãos-carne e cerca de 19% provém do setor da mineração. De acordo com o Gráfico 6, os três primeiros produtos da pauta de exportações são da cadeia produtiva grãos-carne (soja, carne e milho). Em seguida, verifica-se os produtos do complexo mineral (ferroligas e sulfeto de cobre).

**Gráfico 6** – Principais produtos exportados em Goiás (2015)

Fonte: Goiás (2015); Brasil (2015).

Org.: A. T. de Santana (2016).

Segundo Gonçalves (2015, p. 210), “mirando ganhos rápidos e baseada principalmente no modelo mineral de grandes minas a céu aberto, a intensificação das atividades minerais no país é evidente”. Isso decorre da estratégia nacional de garantir poupança interna com os superávits na balança comercial, a partir da comercialização de *commodities* no mercado internacional. Esse processo tem motivado o que alguns autores classificam como **reprimarização da pauta de exportações**, com incentivo à efetivação de novos Grandes Projetos de Investimento no setor mineral (VAINER, 2007).

O processo anteriormente descrito também atinge o território goiano e se constituiu como mecanismo de promoção da internacionalização do Cerrado. Para Gonçalves (2015, p. 218):

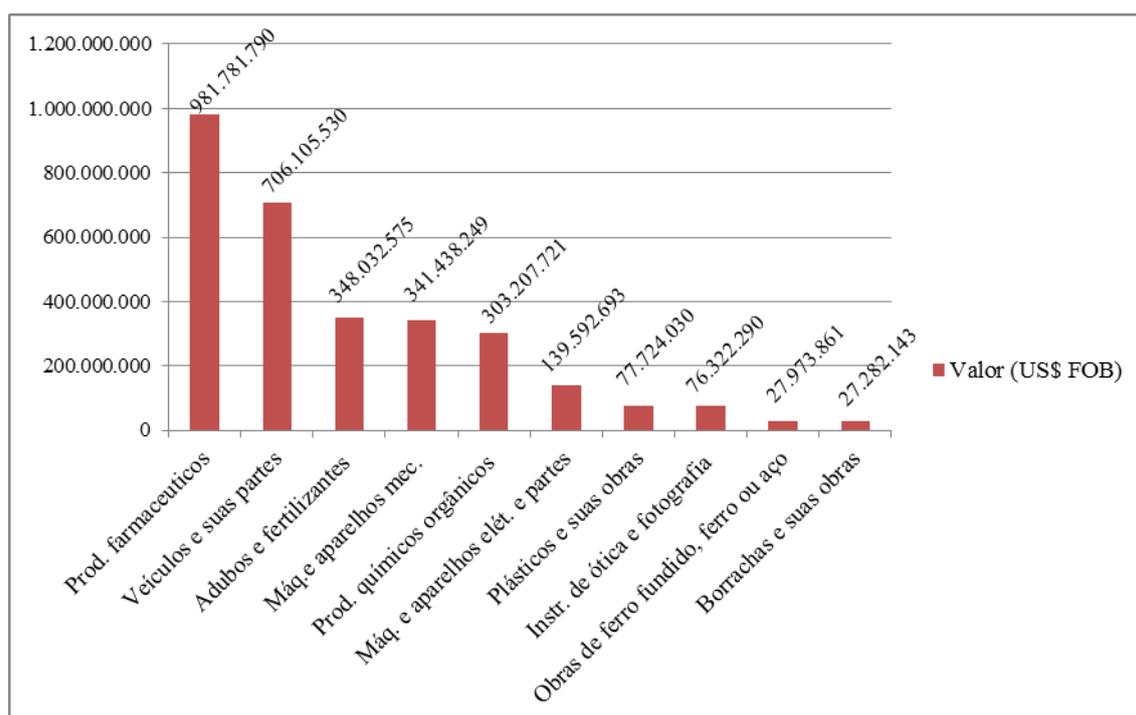
O crescimento da exploração de importantes jazidas minerais como ouro (Crixás, Alto Horizonte, Pilar de Goiás), cobre (Alto Horizonte), amianto (Minaçu), fosfato (Catalão, Ouvidor), nióbio (Catalão) e níquel (Americano do Brasil, Niquelândia, Barro Alto), atuação de empresas nacionais e transnacionais (como Orinoco Gold, Yamana Gold, Anglo Gold Ashanti, Anglo American, Vale S/A, Votorantim) e a inserção do território goiano enquanto o terceiro maior produtor de

minérios do país institui um novo arranjo espacial para atender as dinâmicas do capital e do trabalho.

Para se estabelecer uma análise mais completa do lugar do Cerrado Goiano na divisão territorial do trabalho, interessante se faz também verificar a dinâmica das importações. Conforme atesta Arrais (2011), nela são predominantes os bens de consumo duráveis e bens de capital.

O Gráfico 7 apresenta os dados da pauta de importação e mostra que as indústrias farmacêutica, automobilística e de fertilizantes possuem o maior dinamismo. Juntas, elas representam 60,5% da movimentação das importações. A participação dos bens de capital (máquinas e aparelhos mecânicos e máquinas e aparelhos elétricos), com cerca de 14,3%, indica a relevância que as atividades industriais têm assumido na economia goiana.

**Gráfico 7** – Principais produtos da pauta de importações de Goiás (2015)



**Fonte:** Goiás (2015); Brasil (2015).

**Org.:** A. T. de Santana (2016).

Goiás possui o segundo polo farmacêutico do Brasil, perdendo apenas para São Paulo. Grande parte das empresas farmacêuticas estão instaladas em Anápolis, no Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA). Entre os grandes grupos em operação, destaca-se o laboratório Teuto-Pfizer, que possui “[...] o maior complexo farmacêutico da América Latina – instalada numa área de 1 milhão de metros quadrados, com 110 mil metros quadrados de

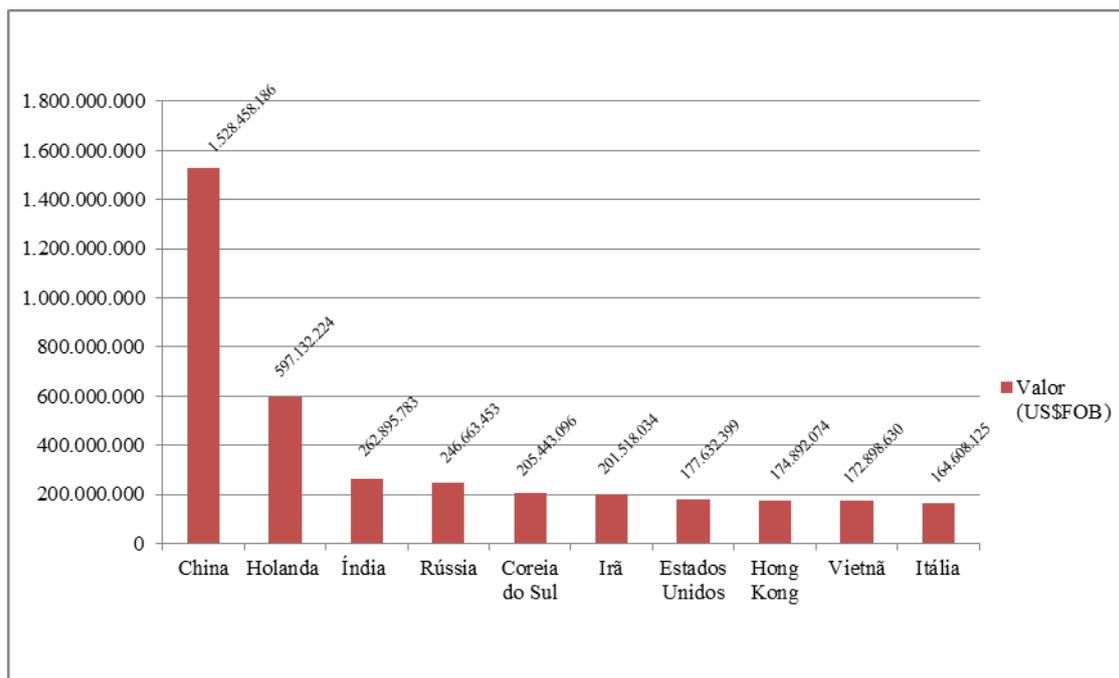
área construída [...]” (TEUTO, 2016, p. 1). Em 2010, o Teuto negociou 40% de suas ações com a norte-americana Pfizer, considerada uma das maiores empresas do ramo farmoquímico do mundo. Atualmente, comercializa seus produtos com países da América Central, América do Sul, África, Oriente Médio e Portugal (TEUTO, 2016).

A indústria automobilística, por sua vez, está instalada em Catalão e em Anápolis. As empresas HPE Automotores do Brasil Ltda. e a CAO A Montadora de Veículos Ltda. montam e nacionalizam os veículos da marca japonesa Mitsubishi e da sul-coreana Hyundai, respectivamente. Em 2015, tais empresas ocuparam a 16ª e a 43ª posições entre os maiores contribuintes do ICMS de Goiás, o que demonstra sua pujança econômica, apesar do cenário de retração da indústria automobilística no País.

De acordo com Silva (2002), Silva (2010) e Santana (2011), o Regime Automotivo Especial, criado pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, auxilia a explicar a migração da indústria automobilística para o território goiano, assim como os incentivos fiscais concedidos por Goiás por meio do programa Produzir e as vantagens da exploração da força de trabalho, relativamente qualificada e barata, em comparação com outros centros industriais do País. Tudo isso indica que, no processo de internacionalização do Cerrado, vantagens específicas são observadas pelas empresas multinacionais, no intuito de ampliar as margens de lucro e o processo de acumulação de capitais.

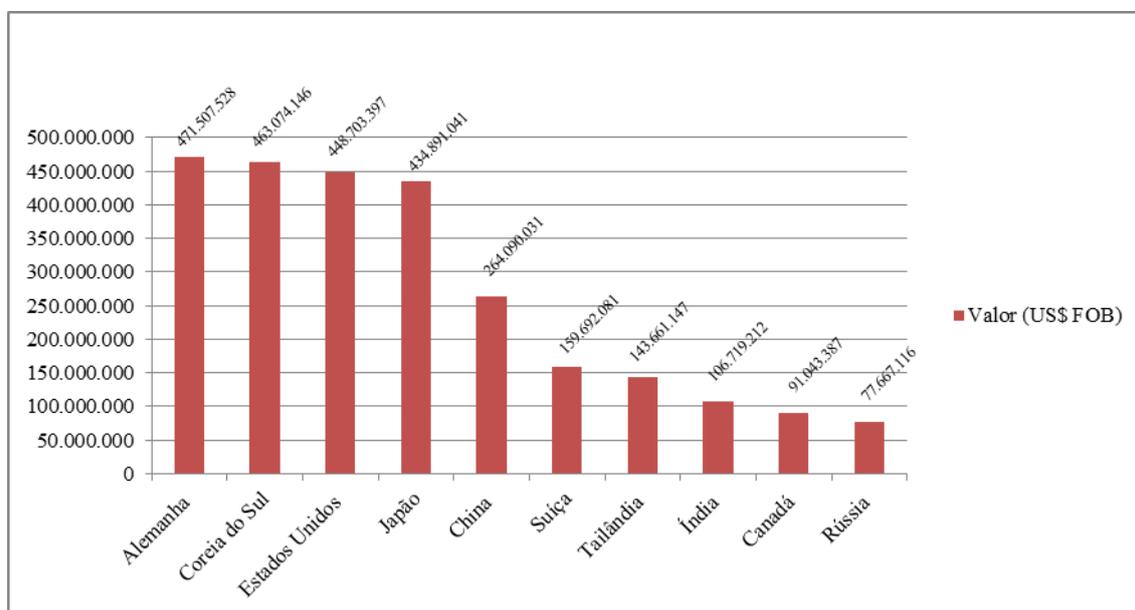
Em síntese, o Cerrado goiano se insere de forma cada vez mais complexa na divisão territorial do trabalho, estabelecendo relações comerciais com diferentes países. As novas demandas da economia exigem um meio técnico que consiga responder à intensificação dos fluxos e à necessidade de fluidez territorial.

Os Gráficos 8 e 9 identificam os principais países envolvidos na formação da balança comercial de Goiás. China, Holanda, Índia e Rússia estão entre as nações que mais demandam produtos de Goiás. Por outro lado, Alemanha, Coreia do Sul, Estados Unidos e Japão são os países que mais participam da pauta de importação goiana.

**Gráfico 8** – Principais países de destino das exportações goianas (2015)

Fonte: Goiás (2015); Brasil (2015).

Org.: A. T. de Santana (2016).

**Gráfico 9** – Principais países de origem das importações goianas (2015)

Fonte: Goiás (2015); Brasil (2015).

Org.: A. T. de Santana (2016).

A Tabela 19, por sua vez, mostra os dez principais municípios exportadores e importadores de Goiás em 2015. Em relação às exportações, é possível perceber um padrão espacial de menor concentração, embora alguns municípios ainda sejam mais dinâmicos. No

que diz respeito à pauta de importações, um padrão espacial concentrado predomina e apenas os três primeiros municípios participaram com 81,5% das importações estaduais em 2015.

**Tabela 19** – Os dez principais municípios da balança comercial de Goiás (2015)

<b>Municípios</b>	<b>Exportações</b>	<b>%</b>	<b>Municípios</b>	<b>Importações</b>	<b>%</b>
<b>Rio Verde</b>	469.017.604	10,7	<b>Anápolis</b>	1.697.052.383	50,4
Alto Horizonte	338.553.305	7,7	Catalão	736.439.415	21,9
Itumbiara	298.514.589	6,8	<b>Aparecida de Goiânia</b>	311.378.095	9,2
Luziânia	243.677.960	5,6	<b>Rio Verde</b>	165.494.573	4,9
<b>Anápolis</b>	241.515.639	5,5	<b>Goiânia</b>	152.954.709	4,5
<b>Palmeiras de Goiás</b>	237.942.350	5,4	Itumbiara	69.517.821	2,1
Mozarlândia	230.815.415	5,3	<b>Senador Canedo</b>	53.423.618	1,6
Barro Alto	219.074.193	5,0	<b>Jataí</b>	41.061.854	1,2
Ouvidor	218.873.742	5,0	Nerópolis	29.368.330	0,9
São Simão	214.097.622	4,9	Barro Alto	17.143.487	0,5
Goiás	4.382.733.864	100,0	Goiás	3.366.824.056	100,0

**Fonte:** Goiás (2015).

**Org.:** A. T. de Santana (2017).

Os dados analisados permitem entender melhor as vias de internacionalização do Cerrado goiano, inclusive revelando a dimensão espacial desse fenômeno. Ressalta-se que a infraestrutura de transportes, comunicação e energia são essenciais para a efetivação dessas atividades.

No que se refere à dinâmica da circulação, é interessante observar que os municípios de Rio Verde, Anápolis, Palmeiras de Goiás, Jataí, Goiânia e Aparecida de Goiânia são extremamente dependentes da BR-060 para organizar suas economias. Isso reforça a tese da centralidade desse eixo rodoviário na internacionalização do Cerrado.

### **6.3 A continuação da modernização territorial do Cerrado goiano: o Estado “pavimenta o caminho” para os atores territoriais**

A nova organização dos espaços nacionais tende a resultar de um lado, da dinâmica da produção regionalizada das grandes empresas (atores globais) e da reposta dos Estados Nacionais para enfrentar os impactos regionais seletivos da globalização. (ARAÚJO, 2007, p. 226)

Já foi dito anteriormente que o conjunto de atividades ligadas ao agronegócio, assim como às indústrias de mineração, farmoquímica, automobilística, entre outros, dependem fundamentalmente das condições de circulação. Uma economia de mercado se assenta, basicamente, na inter-relação entre as esferas de produção, circulação e consumo. Todavia, com o processo de globalização essa relação fica ainda mais complexa, uma vez que as

empresas ampliaram seu poder de articulação e organização espacial, em decorrência dos avanços das comunicações, dos transportes e do conhecimento cada vez mais sofisticado do território. O resultado é um verdadeiro rearranjo das escalas de atuação dos atores territoriais.

Por isso, Moreira (2006) chama a atenção para o fenômeno da “espacialidade diferencial complexa” que impera no processo de globalização. Complexos de redes operam em múltiplas escalas, embora estejam seletivamente localizados. Os lugares e as regiões interagem diretamente com o mercado global, sem necessariamente precisar de escalas mediadoras. Assim, vivencia-se o imperativo da circulação, ou da fluidez, conforme atesta Santos (1997) ao discutir a geografia das redes.

As consequências desse processo são diversas. Araújo (2007), na citação que introduz esta seção, fala exatamente dos desafios introduzidos na capacidade de atuação dos Estados Nacionais. Atordoados frente à fragilização dos projetos de defesa e soberania nacional, aturdidos com o impacto e com a ferocidade das políticas neoliberais, a ação estatal circunscreve-se, concomitantemente, à gestão das demandas que emergem da participação na aludida globalização, ou mundialização do capital, como prefere Chesnais (1996).

Becker (2007) contribuiu com o debate ao identificar transformações substanciais na atuação do Estado Nacional frente à ação deliberada de abertura dos mercados e desregulamentação da economia. Segundo a autora (2007, p. 271), “[...] há incapacidade do Estado Nacional em manter o controle sobre a totalidade de seu território e sobre as forças antagônicas que nele se movimentam”. Isso tem motivado ações para atender as regiões mais dinâmicas economicamente, todavia, à custa do abandono de uma perspectiva de atuação em defesa do projeto nacional.

A partir de leituras de autores como Araújo (2007), Vainer (2007) e Santos e Silveira (2001), é possível perceber que a globalização impõe desafios às políticas territoriais, tendo em vista o agravamento das desigualdades regionais. O fato de as condições materiais de circulação e comunicação permitirem a atuação localizada dos atores globais motiva a “**integração competitiva**” e seletiva dos lugares à economia internacional, o que favorece a fragmentação territorial.

A inserção subordinada e dependente do Brasil no processo de globalização tem fragilizado a ação do Estado Nacional, beneficiando a livre atuação dos grupos multinacionais. A eles interessam apenas os espaços capazes de oferecer vantagens políticas e econômicas aos seus negócios, conforme revelam os estudos de Santos e Silveira (2001). Esses espaços são privilegiados no jogo de investimentos estatais, por apresentarem mais

possibilidades de crescimento econômico e retorno financeiro aos estados em forma de arrecadação de impostos.

No âmbito das políticas de transportes é possível perceber forte relação com o novo cenário. Para Castilho (2014, p. 3), as redes técnicas são “componentes estratégicos de atuação dos atores sociais e importantes meios de expansão da modernização e de conexão entre lugares”. Por isso, sempre haverá intencionalidade na estruturação das redes, sejam elas de transportes, energia ou comunicação.

Como o Estado possui centralidade na estruturação das redes técnicas, sobretudo da rede de transportes, se faz necessário analisar sua atuação. Isso dará mais subsídios para entender o processo de internacionalização do Cerrado. As políticas públicas empreendidas pelo Estado brasileiro para o setor de transportes, por exemplo, fortalecem determinadas dinâmicas econômicas e sociais. Isso perpassa o questionamento acerca do uso das redes: a quem elas servem? Quais interesses elas atendem?

Castillo (2011), Silveira (2011) e Lima (2015) defendem que desde a proposta de planejamento regional desenvolvida pelo governo de Fernando Henrique Cardoso, denominada “Eixos nacionais de desenvolvimento”, há uma orientação para viabilizar a integração das regionais mais produtivas do País aos portos de exportação. Para os autores, verifica-se uma concepção muito próxima da conhecida proposta de “corredores de exportação”, que predominou durante a ditadura militar no Brasil, nas políticas de planejamento de transportes atuais.

Todavia, a ideia de logística ganha importância tanto para as corporações como para a ação estatal. Isso porque a nova racionalidade referente ao uso do território tem como variáveis as inovações da revolução técnico-científica, que aceleram a transmissão das informações e, conseqüentemente, dos fluxos materiais e imateriais. A logística atua na gestão dos fluxos e na eficiência da circulação. Torna-se, assim, um paradigma orientador da reestruturação produtiva e do reordenamento territorial.

Para Becker (2007, p. 268), a “[...] logística permite às corporações gerar em tempo rápido e em ampla escala grandes territórios corporativados que tendem a incorporar, submeter ou excluir os territórios de grupos sociais menos poderosos [...]”. Em outros termos: a logística torna-se um instrumento de controle territorial para as grandes corporações, permitindo a integração competitiva dos lugares e favorecendo a fragmentação territorial.

Todavia, Silveira (2011) defende uma abordagem geográfica da logística, que deve seguir uma perspectiva crítica, levando-se em conta seu conteúdo científico e sua capacidade

de auxiliar no planejamento e na gestão do território. Para tanto, identifica duas formas interpretativas, a “logística organizacional” e a “logística territorial”.

A “logística organizacional” está voltada para facilitar o aumento da circulação do capital das empresas, ou seja, visa facilitar para a mesma a acumulação e a reprodução do capital (“logística corporativa”). Vale lembrar que a “logística organizacional” é utilizada por outros segmentos, como o poder público (“logística de Estado”), que não tem interesse direto na acumulação de capital. A “logística territorial”, a que mais interessa à Geografia, por se relacionar melhor com outros ramos do conhecimento geográfico, envolve o planejamento referente às infraestruturas (sistemas de movimento e de armazenamento) e às normas (sistemas de normas), capazes de tornar eficiente a fluidez territorial e, por conseguinte, de alterar o território (os espaços urbanos e rurais). (SILVEIRA, 2011, p. 60, grifos do autor).

Com isso, torna-se essencial questionar os objetivos da ação estatal no âmbito das políticas de planejamento dos transportes. Tomar-se-á como referência o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). Alguns questionamentos direcionarão a debate a seguir. A concepção de logística presente nesse documento abarca a perspectiva da “logística territorial”? Sua proposta de reordenamento territorial se contrapõe ao cenário de **integração competitiva**?

### 6.3.1 O PNLT e a fluidez territorial do Cerrado

No rol das políticas públicas de transporte e desenvolvimento regional atuais inclui-se o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), com primeira versão elaborada em 2007. Em linhas gerais, esse plano reforça a importância da retomada do planejamento do setor de transportes sob a visão estratégica de longo prazo. Em sua primeira versão (2007), apresenta simulações para o horizonte temporal até 2023, e, em sua terceira versão (2011), até 2031.

Embasado em metodologia científica voltada à modelagem e à avaliação de viabilidade econômica dos projetos de infraestrutura de transporte, o documento pretende orientar as intervenções públicas e privadas e subsidiar as demandas de integração, desenvolvimento e superação das desigualdades regionais. Por isso, serve de base para a seleção dos projetos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e para a elaboração dos Planos Plurianuais (PPA).

O PNLT (BRASIL, 2012, p. 20) propõe buscar mais equilíbrio à matriz de transporte do País, propondo a “racionalização do uso do modal rodoviário no atendimento de demandas com maior capilaridade e no complemento dos demais modais”. O conceito de logística aparece como novidade e indica uma mudança de paradigma na concepção das políticas públicas de transportes. Na verdade, há um entendimento no sentido de se buscar a maior eficiência, racionalidade e redução dos custos com a movimentação de cargas no País, o que evidencia o esforço de modernização e competitividade da matriz de transporte, ineficiente em relação à dos países mais desenvolvidos.

O Relatório Final do PNLT de 2012 foi organizado pelo Consórcio Logit-Gistran, consultoria especializada em engenharia de transportes, sob a supervisão da Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT), do Ministério dos Transportes. Contou, ainda, com a colaboração de outros ministérios e, também, da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), da Confederação Nacional da Indústria (CNI), da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes (CNTT) e da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

A participação e a colaboração de diferentes atores demonstra a tentativa de tratamento integrado das políticas públicas de transportes pelos órgãos de planejamento. Além disso, revela o jogo de interesses em torno da definição dos investimentos e da concepção da política estratégica do setor no Brasil. Isso permite indagar até que ponto o PNLT apresenta uma visão integrada do território nacional ou atende a lógicas econômicas particulares, setoriais e seletivamente localizadas. A ausência do Ministério da Integração Nacional na elaboração do plano, por exemplo, reforça essa preocupação, conforme constata Bastos (2016).

A análise dos objetivos centrais do PNLT e do conjunto de projetos selecionados para o território goiano permitirá avaliar a ação do Estado na elaboração de sua estratégia de ordenamento territorial. Sua intervenção busca combater os efeitos deletérios que o processo de globalização impõe ao planejamento territorial? Ou a estratégia contida no PNLT reforça o processo de **integração competitiva**?

O Relatório Executivo de 2012 do PNLT apresenta como objetivos do plano:

- 1) **Racionalização da atividade logística** nas diversas regiões brasileiras, com ordenamento do território a partir das potencialidades de produção e consumo;
- 2) **Fomento à multimodalidade**, com aproveitamento maximizado das vantagens de cada modal de transporte, valorizando as estruturas e redes atuais;
- 3) **Promoção de ganhos socioambientais**, com a utilização das vantagens microrregionais e com redução dos impactos na emissão de poluentes;
- 4) Busca permanente do **desenvolvimento econômico regional**, com geração de empregos e de riqueza;
- 5) **Aumento da**

**competitividade das empresas e das regiões**, onde o transporte evolui de uma condição periférica para se constituir em elemento fundamental de manutenção da competitividade sustentada no longo prazo. (BRASIL, 2012, p. 45, grifo nosso).

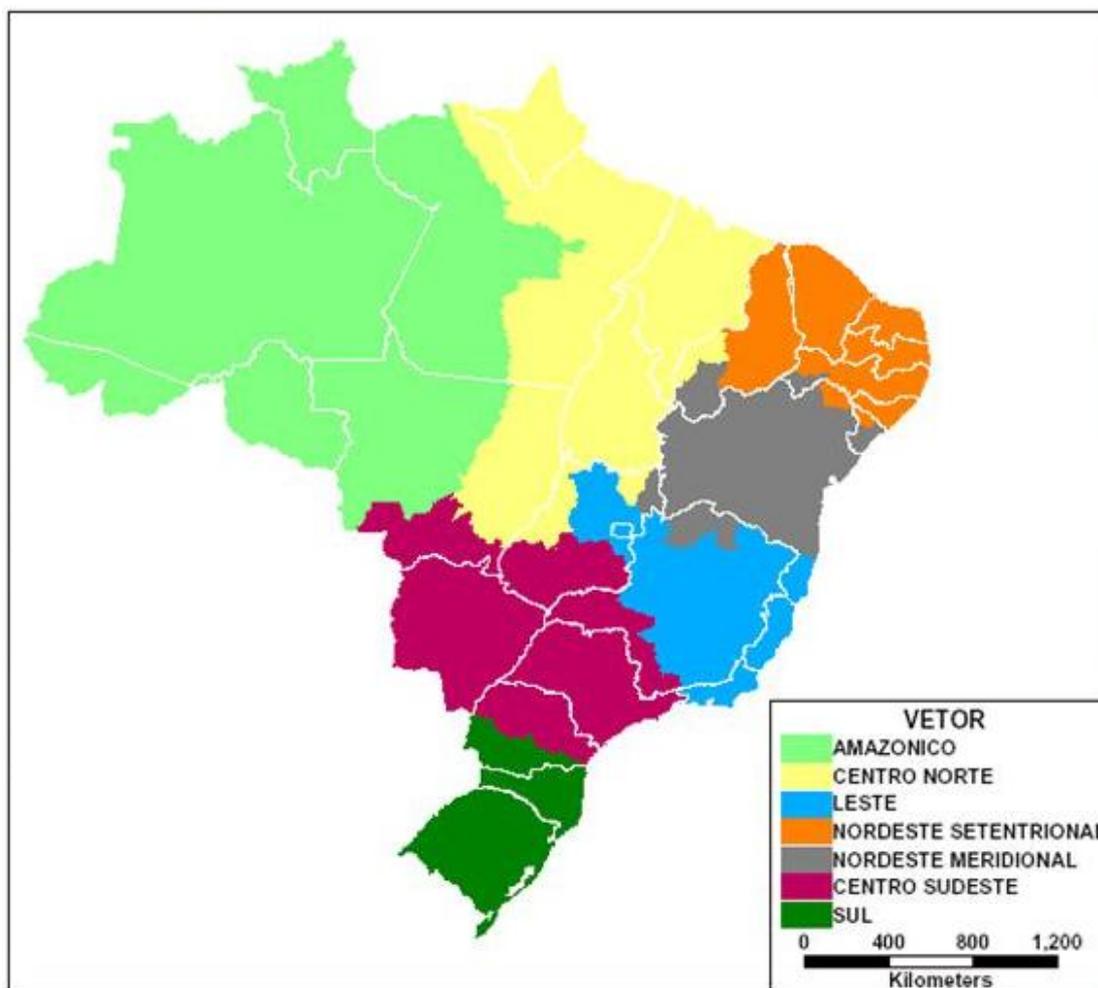
Um primeiro aspecto que chama a atenção nos objetivos do PNLT refere-se ao termo **logística e multimodalidade**. Bastos (2016) argumenta que esse conceito indica aspecto inovador no tratamento das políticas públicas de transportes no Brasil, tendo em vista que é a primeira vez que o termo aparece como centralidade no processo de planejamento dos transportes. Segundo a autora, trata-se de uma abordagem que procura garantir mais competitividade às cadeias produtivas exportadoras, seja pela racionalização das atividades de transporte, armazenamento e transbordo, como também pelo uso eficiente de distintos modais (aspectos que são mencionados nos outros objetivos).

A dimensão territorial do plano também é elemento que merece atenção e aparece com mais ênfase na proposta de regionalização do território nacional por **Vetores Logísticos**. Segundo definição do próprio PNLT:

Os *Vetores Logísticos* são espaços territoriais brasileiros onde há uma dinâmica socioeconômica mais homogênea sob o ponto de vista de produções, de deslocamentos preponderantes nos acessos a mercados e exportação, de interesses comuns da sociedade, de patamares de capacidades tecnológicas e gerenciais e de problemas e restrições comuns, que podem convergir para a construção de um esforço conjunto de superação de entraves e desafios. (BRASIL, 2012, p. 32).

A partir dessa definição, que levou em conta fatores como similaridades socioeconômicas, perspectivas de integração e inter-relacionamento, custos de transportes em relação aos principais portos de carga do País e impedâncias ambientais, o documento propõe a divisão do território nacional em sete vetores: Amazônico, Centro-Norte, Nordeste Setentrional, Nordeste Meridional, Leste, Centro-Sudeste e Sul (Figura 37).

**Figura 37** – Vetores Logísticos do Plano Nacional de Logística e Transportes (2011)



Fonte: BRASIL (2012).

Rocha Neto (2013) apresenta, em análise crítica, importantes indicações acerca da proposta territorial do PNLT. Com base em Steinberger (2006), argumenta a favor de uma “abordagem espacial das políticas públicas”, tendo em vista que a ideia de espaço como “receptáculo das ações” ainda é muito forte na visão da burocracia estatal. Assim, defende a importância do conceito de território usado (SANTOS; SILVEIRA, 2001), que é capaz de identificar os múltiplos interesses e apropriações existentes nos territórios.

Em sua leitura do PNLT, Rocha Neto (2013, p. 298) pondera que o plano aproxima-se de uma análise capaz de evidenciar a dimensão das logísticas corporativa e territorial, analisadas por Silveira (2011). Todavia, no discurso presente no documento e no conjunto de ações propostas está contida a perspectiva de “uso corporativo do território”, o que se aproxima mais da logística das grandes corporações.

Para Silveira (2011), o documento não menciona os atores que demandam a utilização das redes de transportes. Conforme Rocha Neto (2013, p. 298), essa informação é

fundamental, pois a importância dos modais se diferencia “[...] de acordo com os recursos e as estratégias de poder dos agentes-atores interessados [...]”. Em sua avaliação, a postura adotada pelos formuladores do documento traduz, assim, a “[...] prioridade do plano na formulação das políticas de transportes [...]”, que caminha mais no sentido de atendimento das demandas setoriais. Essa postura coloca o interesse nacional em situação secundária.

Diante dessa perspectiva, a lógica territorial e o PNLT reforçam a intencionalidade de articular espaços interioranos ao litoral. Para Lima (2015), isso indica uma aproximação da proposta dos vetores logísticos da antiga e ultrapassada política dos “Corredores de Exportação” e/ou dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”. Apesar de o documento apresentar a noção de “Vetores Logísticos” como inovação, Castillo (2011, p. 348) defende que eles “se expressam em topologias extravertidas, orientadas aos portos por meio de eixos de transportes [...] que designam ‘bacias de captação’, drenando mercadorias destinadas à exportação.” Ademais, revelam a dificuldade do País de superar seu modelo econômico primário-exportador, dependente do mercado internacional de *commodities*.

Ainda dialogando com a dimensão territorial do PNLT, é importante mencionar sua proposta de intervenção a partir de projetos estruturantes. Ao todo, são quatro tipos de projetos, classificados da seguinte forma: 1) aumento da eficiência produtiva (AEP) em áreas consolidadas; 2) indução ao desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral (IDF); 3) redução de desigualdades regionais (RDR) em áreas deprimidas; 4) integração regional sul-americana (IRS).

Ao estabelecer uma relação com as análises de Rocha Neto (2013), Lima (2015) e Castillo (2011), percebe-se que há uma intencionalidade no PNLT que pode priorizar recursos nos projetos de AEP e IDF, em detrimento dos projetos de RDR e IRS. Isso porque as narrativas indicam que o PNLT tende a fortalecer a **integração competitiva** por meio de melhorias nas condições de circulação em regiões com níveis consideráveis de produção para exportação.

Tomando como base a Tabela 20, verifica-se que o Relatório Executivo do PNLT (2012) prevê uma demanda de investimentos de R\$ 423,774 bilhões para o setor de transportes, em um horizonte temporal de até 2031. Desse total, R\$ 142,425 bilhões são do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); R\$ 75,464 bilhões são dos projetos prioritários avaliados pela metodologia de modelagem elaborada pela equipe técnica que formulou o PNLT; e R\$ 205,886 bilhões são de projetos sociopolíticos não avaliados. Do total de investimentos destinados aos projetos prioritários, foi possível extrair os valores dos projetos que contemplam o Centro-Oeste e o território goiano. Desse procedimento, verificou-

se que cerca de R\$ 20,009 bilhões beneficiarão o Centro-Oeste e R\$ 10,795 bilhões contemplarão Goiás.

**Tabela 20** – Investimentos considerados para os projetos do portfólio do PNLT – 2011  
(milhões de reais)

Projetos	Rodoviário	Ferrovário	Hidroviário	Dutoviário	Terminais	Aeroviário	Portuário	Total
PAC	57.834	78.172	2.629	-	1.691	115	1.985	142.425
Prioritários	30.761	39.402	5.301	-	-	-	-	75.464
Sociopolíticos e não avaliados	41.244	72.393	12.625	2.362	999	22.343	53.919	205.886
Centro-Oeste*	5.964	11.129	2.916	-	-	-	-	20.009
Goiás*	1.956	7.348	1.490	-	-	-	-	10.795
Total	129.839	189.967	20.555	2.362	2.689	22.459	55.904	423.774

**Fonte:** Brasil (2012).

**Org.:** A. T. de Santana (2016).

\* Estimativas obtidas a partir dos investimentos prioritários.

Da análise dos dados da Tabela 20 depreende-se que Goiás será contemplado com aproximadamente 14,3% dos investimentos prioritários relacionados ao PNLT. Considera-se esse percentual relevante, uma vez que os valores destinados a alguns vetores logísticos como, por exemplo, o Vetor Centro-Norte, abarca apenas 7% dos recursos. Isso indica que a metodologia adotada pelo plano identificou, em Goiás, potencialidades econômicas em regiões que demandam investimentos logísticos capazes de garantir retornos econômicos. Certamente, isso se deve ao perfil da balança comercial de Goiás, fortemente dependente das exportações de grandes volumes de produtos primários, sobretudo grãos, carnes e minérios.

Por outro lado, a avaliação dos projetos prioritários selecionados permite problematizar as intenções dos planejadores envolvidos na formulação do PNLT. Para Lima (2015), os investimentos previstos para o Centro-Oeste contemplam os territórios dominados pelo agronegócio. Isso porque há um “alinhamento de interesses” entre o setor público e o setor privado, que selecionam as melhores áreas para investirem na infraestrutura e nos serviços, criando **redes** e **nós** extremamente necessários e eficientes à estruturação do setor.

A análise de Lima (2015) fica evidente na adoção do mecanismo da Taxa Interna de Retorno Econômico (TIRE), que estabelece hierarquia entre os projetos selecionados no PNLT. Sobre isso, o autor argumenta que:

É importante frisar que um dos aspectos norteadores da seleção dos projetos prioritários é o seu potencial econômico. Assim, as Taxas Internas de Retorno Econômico (TIRE) devem oferecer uma margem que justifique os investimentos. O mínimo esperado para uma área prioritária é de 8%, mas é possível notar que o índice aumenta na medida em que convergem para as

áreas mais dinâmicas, notadamente grandes áreas produtoras e corredores de exportação. (LIMA, 2015, p. 98).

O Quadro 10 apresenta a relação dos projetos prioritários do PNLT-2012 que contemplam Goiás. Observa-se que a maior quantidade de projetos (onze) e os com maior TIRE (acima de 24%, por exemplo) estão no modal rodoviário. Entretanto, cerca de 68% dos recursos estão concentrados no modal ferroviário, com apenas um projeto. O modal hidroviário, por sua vez é o que receberá menor investimento, algo em torno de 13,8% dos recursos.

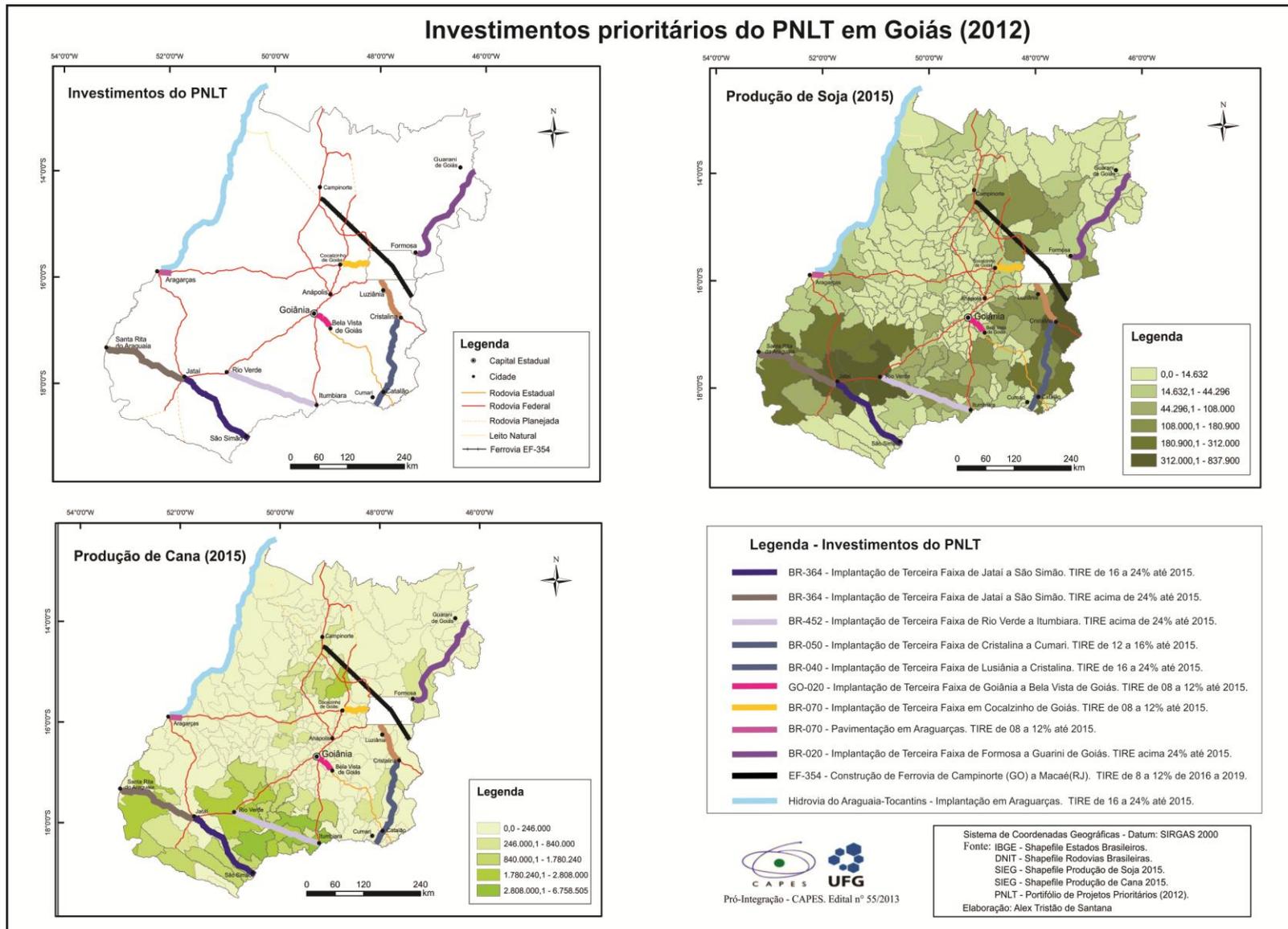
**Quadro 10** – Portfólio de projetos prioritários do Plano Nacional de Logística e Transportes (2012)

Modal rodoviário (PNLT-2012)							
Modal	Vetores	Nome	Tipo	Invest. (R\$ mil)	Ext. (km)	TIRE	Período de Implant.
Rodoviário	Centro-Norte	BR-070: Aragarças/GO	Pavimentação	85.870	48	8 a 12%	Até 2015
Rodoviário	Centro Sudeste	BR-364: Jataí/GO a São Simão/GO	Terceira Faixa	244.610	153	16 a 24%	Até 2015
Rodoviário	Centro Sudeste	GO-020: Goiânia/GO a Bela Vista de Goiás/GO	Terceira Faixa	72.661	45	8 a 12%	Até 2015
Rodoviário	Centro Sudeste	BR-364: Santa Rita do Araguaia/GO a Jataí/GO	Terceira Faixa	308.289	192	acima de 24%	Até 2015
Rodoviário	Centro Sudeste	BR-452: Rio Verde/GO a Itumbiara/GO	Terceira Faixa	301.392	188	acima de 24%	Até 2015
Rodoviário	Centro Sudeste	BR-050: Cristalina/GO a Cumari/GO	Terceira Faixa	332.950	208	12 a 16%	Até 2015
Rodoviário	Leste	BR-050: Cristalina/GO a Cumari/GO	Terceira Faixa	17.524	11	12 a 16%	Até 2015
Rodoviário	Leste	BR-070: Cocalzinho de Goiás/GO	Terceira Faixa	78.596	49	8 a 12%	Até 2015
Rodoviário	Leste	BR-040: Lusiânia/GO a Cristalina/GO	Terceira Faixa	114.846	72	16 a 24%	Até 2015
Rodoviário	Leste	BR-020: Formosa/GO a Guarani de Goiás/GO	Terceira Faixa	163.621	102	Acima de 24%	Até 2015
Rodoviário	Nordeste Meridional	BR-020: Formosa/GO a Guarani de Goiás/GO	Terceira Faixa	235.454	147	Acima de 24%	Até 2015
<b>Total</b>				<b>1.955.813</b>	<b>1.215</b>		
Modal hidroviário (PNLT-2012)							
Modal	Vetores	Nome	Tipo	Invest. (R\$ mil)	Ext. (km)	TIRE	Período de Implant.
Hidroviário	Centro-Norte	Hidrovia do Araguaia-Tocantins - Pontal do Araguaia (MT) / Aragarças (GO)	Implantação	1.490.467	1.500	16 a 24%	Até 2015
<b>Total</b>				<b>1.490.467</b>	<b>1.500</b>		
Modal ferroviário (PNLT-2012)							
Modal	Vetores	Nome	Tipo	Invest. (R\$ mil)	Ext. (km)	TIRE	Período de Implant.
Ferrovário	Leste	Ligação EF-354 - Campinorte/GO - Macaé/RJ	Construção	7.348.500	1.633	8 a 12%	2016 a 2019
<b>Total</b>				<b>7.348.500</b>	<b>1.633</b>		

Fonte: Brasil (2012).

Org.: A. T. de Santana (2016).

Figura 38 – Investimentos prioritários do PNLT em Goiás (2012)



A relação com o complexo agroindustrial e com os empreendimentos de mineração fica clara na seleção dos projetos de rodovias como a BR-364, a BR-452, a BR-163 e a BR-050, com TIRE entre 16 e 24% ou acima de 24% (Figura 38). Tais rodovias são bastante funcionais aos produtores, às agroindústrias, aos usineiros e às *tradings*<sup>58</sup> que atuam na região Centro-Oeste. Da mesma forma, compõem rotas de escoamento da produção, formando “corredores de exportação”. Aspecto semelhante verifica-se nas Taxas Internas de Retorno Econômico dos projetos hidroviários.

Com o cenário identificado, fica evidente que o Plano Nacional de Logística e Transporte contribui para a estruturação de uma política que reforça a **integração competitiva** no território nacional, sobretudo no Cerrado.

Isso direciona a atenção para um problema central pertinente aos estudos de desenvolvimento regional atuais: os desafios decorrentes da configuração de uma nova diferenciação regional entre as regiões dinâmicas e competitivas a partir da articulação com o mercado mundial em contraposição às regiões e aos lugares não competitivos. Esse debate será realizado a seguir.

#### 6.4 A internacionalização do Cerrado e a integração competitiva do território

O que está por trás da abordagem dos eixos de desenvolvimento, verdadeiros “corredores de exportação”? O macro-objetivo estratégico do Brasil, ali definido, é o de integrar os “pedaços competitivos” do Brasil – e eles existem – na economia mundial. Nada contra tal objetivo, mas ele não pode ser o único, o mais importante. Sua hegemonia pode levar a desagregar ainda mais a Nação brasileira em formação, fragmentá-la ainda mais. (ARAÚJO, 2007, p. 231).

O esforço empreendido até o momento objetivou demonstrar como o Cerrado foi alvo de interesses econômicos e políticos que procuraram inseri-lo na lógica da economia mundial. Isso ocorreu por diferentes caminhos, mas que se resumem a dois aspectos centrais: a intervenção do estado na modernização do território e a exploração de seu potencial agrícola

<sup>58</sup> O canal de informações do governo federal Invest e Export Brasil, vinculado aos Ministérios da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, das Relações Exteriores e da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, divulga detalhes sobre as *Tradings*. São assim definidas: “As Empresas Comerciais Exportadoras (ECE) e as Trading Companies (TC) são especializadas em operações de exportação de produtos para diversos mercados, propiciando oportunidades de negócios para micro e pequenas empresas brasileiras, uma vez que dispõem de canais de distribuição e de relacionamento com clientes no exterior.” (BRASIL, 2017, p. 1). Disponível em: <<http://www.investexportbrasil.gov.br/trading-brasileiras?l=pt-br>>. Acesso em: 7 mai. 2017. Entre as *tradings* que atuam no recorte espacial da pesquisa encontram-se as empresas Louis Dreyfus Commodities Brasil S/A, Bunge Alimentos S/A, Granol Indústria Comércio e Exportação S/A, Caramuru Alimentos S/A, entre outras, com forte participação na comercialização de *commodities* agrícolas.

como estratégia de integração na divisão territorial do trabalho. Isso ficou evidente ao se analisar os dados da balança comercial (exportação e importação), visualizando os setores mais dinâmicos que se articulam ao mercado global. Por outro lado, a apreciação do PNLT também permitiu verificar a aliança que se constitui entre os atores hegemônicos (empresas globais) e o poder estatal em prol do direcionamento de recursos e investimentos para beneficiar os setores econômicos examinados, intervindo na fluidez territorial de alguns lugares e regiões.

Quais os efeitos desse processo nas diferentes territórios do Cerrado, em especial nos municípios servidos pela BR-060 em Goiás? Araújo (2007), na citação que abre esta seção, dialoga com a problemática em pauta, chamando a atenção para o fenômeno de **integração competitiva** presente nas políticas de planejamento regional e nos planos de investimentos em infraestrutura de transportes no Brasil. Para a autora, entre os efeitos mais evidentes desse processo está a desagregação e a fragmentação do território nacional que, ao sofrer intervenção seletiva, acentua as desigualdades territoriais.

Castillo (2011, p. 336) também faz importantes indicações em torno dessa temática no esforço de construir o conceito de **região competitiva**. A partir das pesquisas acerca da expansão da agricultura intensiva nos territórios do Cerrado e do diálogo teórico-metodológico com Santos (1994), argumenta que “o conceito de *região competitiva* deriva diretamente da ideia de coesão regional decorrente de vetores externos e fundamentada em arranjos organizacionais [...]”. Por reunirem “condições materiais (naturais e/ou técnicas) e organizacionais (leis, formas locais de cooperação, impostos, instituições regionais públicas e privadas etc.)” específicas, as **regiões competitivas** conferem mais rentabilidade a determinados setores produtivos, tornando-se, assim, elementos e/ou componentes do aumento da competitividade.

Ao falar dos efeitos produzidos pela formação das **regiões competitivas**, Castillo (2011, p. 337) é categórico: “essas regiões, preferencialmente, são as que atraem os investimentos públicos e privados, transformando grandes porções do território em áreas de exclusão”. Segundo o autor, essa orientação para a competitividade tem sido o fundamento lógico e prático de propostas como os “arranjos produtivos locais” e os “*clusters*” que, ao sobrevalorizar a atuação em escala local, fragiliza a perspectiva de articulação do território nacional, revelando-se extremamente funcionais ao regime de acumulação vigente.

O diálogo com os autores permite inferir que a produção da **circulação diferencial** em Goiás, por meio da ação dos atores territoriais – para mais detalhes, ver capítulo 3 –, e a formação do eixo estruturante em torno da BR-060 estão no centro de uma estratégia de

organização espacial voltada para a **integração competitiva** de territórios do Cerrado. Consequentemente, tal estratégia carrega um conjunto de contradições, entre elas a produção da desigualdade espacial, a modificação dos fluxos migratórios, o agravamento dos problemas sociais, dentre outros.

Castilho (2014, p. 185) contribui com o debate ao falar do sentido político na estruturação das redes técnicas, uma vez que sua configuração é determinada por atores sociais, portadores de interesses de uso e de apropriação dos territórios e de seus recursos (naturais, sociais, culturais etc.). O Estado, por exemplo, “normatiza o território, influencia a sua produção e também participa, juntamente com grupos empresariais, da implantação da infraestrutura logística”. Com isso, “a distribuição e/ou espacialização das redes de transportes influenciam a produção também desigual do território, direcionando-a para regiões específicas”.

Os problemas apontados por Araújo (2007), Castillo (2011) e Castilho (2014) sugerem novo questionamento: as variáveis que orientam as políticas de planejamento dos transportes e a organização espacial contemporânea imprimem novos conteúdos à produção da desigualdade territorial?

A investigação dos efeitos espaciais da formação do eixo estruturante da BR-060 em Goiás e o diálogo teórico com Araújo (2007) e Castillo (2011) sugerem que a **lógica da competitividade** passa a gerir a relação entre diferentes municípios de uma mesma região, difundindo-se uma ideologia de disputa e empreendedorismo territorial. Por outro lado, a incapacidade de algumas cidades e regiões competirem compromete o seu projeto de desenvolvimento, com prejuízos sociais imensuráveis. Aprofundam-se as contradições que impõem obstáculos à superação das desigualdades regionais e dos problemas sociais decorrentes. Isso pode ser observado, também, nos municípios servidos pelo principal eixo de circulação que potencializa a internacionalização do Cerrado em Goiás, a BR-060.

#### 6.4.1 A integração competitiva nos municípios servidos pela BR-060 em Goiás

As indicações obtidas durante o processo de investigação, tanto na revisão teórico-metodológica como no trabalho de campo, auxiliaram a entender que a constituição do eixo estruturante da BR-060 envolve uma estratégia central: fortalecer o processo de internacionalização do Cerrado, a partir da intervenção nas condições de circulação para ampliar a competitividade de uma das principais regiões produtivas de Goiás, o Sudoeste Goiano. Os investimentos em transportes do PAC e os projetos avaliados pelo PNLT

sustentam essa afirmação. Constata-se um exemplo de ação voltada à promoção da **integração competitiva** abordada por Araújo (2007).

A revisão teórica, as visitas a campo, as entrevistas realizadas, os inúmeros diálogos com pesquisadores e moradores das cidades que se encontram no eixo da BR-060, especialmente no Sudoeste Goiano, permitiram pontuar algumas questões: a) apesar da BR-060 não se caracterizar como um típico “corredor de exportação”, ela é bastante funcional às atividades econômicas que buscam o mercado mundial; b) no Sudoeste Goiano, o eixo da BR-060 constitui-se como via de circulação vital, um eixo estruturador das atividades econômicas dominantes, que contribui para o direcionamento de novos investimentos e para a diversificação das atividades produtivas; c) apesar de apresentar forte pujança econômica, constata-se, no Sudoeste Goiano, desigualdades internas relevantes, com municípios dinâmicos e outros economicamente estagnados; d) os “municípios dinâmicos/ganhadores” apresentam taxas significativas de crescimento, mas, por outro lado, enfrentam sérios problemas de gestão, agravamento das questões sociais e ambientais; e) os “municípios estagnados/perdedores” não conseguem executar um projeto de desenvolvimento, perdem investimentos produtivos, população jovem-trabalhadora, capacidade de melhorias na infraestrutura de serviços etc., transformando-se em “espaços deprimidos”.

Os dados da Tabela 21 mostram aspectos quantitativos da dinâmica demográfica dos municípios servidos pela BR-060, em Goiás, no período de 2000 a 2016. Pelas taxas de crescimento, observa-se o direcionamento dos fluxos migratórios, especialmente para lugares como Chapadão do Céu e Rio Verde, que se encontram no Sudoeste Goiano, e Abadia de Goiás, Teresópolis de Goiás e Abadiânia, que compõem o eixo Goiânia-Brasília. No Sudoeste Goiano, Chapadão do Céu e Rio Verde são lugares fortemente impactados pela **integração competitiva**, com bastante atuação do complexo agroindustrial.

Segundo Chaveiro (2008), há uma relação direta entre os movimentos populacionais e a lógica que permeia a produção do território, sobretudo em decorrência do processo de reprodução do capital e da necessária mobilidade do trabalho. Da mesma forma, há uma geopolítica na distribuição espacial da população e, nos lugares onde se concentram mais pessoas, há tendências de contração também de recursos públicos e privados. A interpretação do autor auxilia a entender a lógica dos fluxos migratórios evidenciada na Tabela 21, assim como as contradições que permeiam o fenômeno de **integração competitiva**, uma vez que a dinamização de pontos seletivos no território é predominante.

**Tabela 21** – Dinâmica demográfica dos municípios servidos pela BR-060 (2000-2016)

Municípios	2000	2010	2016*	Tx. Cresc. 2000-2010	Tx. Cresc. 2010-2016
<b>Abadia de Goiás</b>	<b>4.971</b>	<b>6.876</b>	<b>8.053</b>	<b>3,3</b>	<b>2,7</b>
<b>Abadiânia</b>	<b>11.452</b>	<b>15.757</b>	<b>18.427</b>	<b>3,2</b>	<b>2,6</b>
Acreúna	18.301	20.279	21.905	1,0	1,3
Alexânia	20.047	23.814	26.457	1,7	1,8
Anápolis	288.085	334.613	370.875	1,5	1,7
Aporé	3.427	3.803	4.110	1,0	1,3
Cezarina	6.514	7.545	8.299	1,5	1,6
<b>Chapadão do Céu</b>	<b>3.778</b>	<b>7.001</b>	<b>8.853</b>	<b>6,4</b>	<b>4,0</b>
Goianápolis	10.671	10.695	11.460	0,0	1,2
Goiânia	1.093.007	1.302.001	1.448.639	1,8	1,8
Guapó	13.863	13.976	14.462	0,1	0,6
Indiara	11.816	13.687	15.056	1,5	1,6
Jandaia	6.342	6.164	6.263	-0,3	0,3
Jataí	75.451	88.006	97.077	1,6	1,6
<b>Rio Verde</b>	<b>116.552</b>	<b>176.424</b>	<b>212.237</b>	<b>4,2</b>	<b>3,1</b>
Santo Antônio da Barra	4.052	4.423	4.747	0,9	1,2
Santo Antônio do Descoberto	51.897	63.248	70.950	2,0	1,9
Serranópolis	6.447	7.481	8.236	1,5	1,6
<b>Terezópolis de Goiás</b>	<b>5.083</b>	<b>6.561</b>	<b>7.513</b>	<b>2,6</b>	<b>2,3</b>
Varjão	3.519	3.659	3.842	0,4	0,8

Fonte: IBGE (2016).

Org.: A. T. de Santana (2017).

\* Estimativa.

Inúmeras pesquisas mostram os fatores locais, as características e os impactos que envolvem a consolidação do complexo agroindustrial no Sudoeste Goiano (BORGES, 2006; GODOI, 2012; PEIXINHO, 2006; RIBEIRO, 2005, entre outros). Tais pesquisas evidenciam como Rio Verde se consolidou importante polo regional em decorrência de inúmeros fatores, como, por exemplo: edafo-climáticos, que favoreceram o desenvolvimento da agricultura tecnificada; a importância do empreendedorismo cooperativista, que auxiliou na estruturação das primeiras agroindústrias; e o peso do espaço herdado, que imprimiu especificidades ao padrão técnico-produtivo da cultura de grãos, assentado em grandes propriedades. As transformações espaciais em Rio Verde tiveram impactos diversos e a projetaram como o principal município exportador de Goiás em 2015.

A entrevista com o Secretário de Desenvolvimento de Rio Verde contribuiu para qualificar ainda mais a discussão acerca dos motivos que levaram Rio Verde a se inserir competitivamente no processo de internacionalização da economia. Ao falar da implantação da empresa Perdigão, atual BRF, Rubens Leão Barroso argumenta que

Rio Verde foi considerada a grande inovação do **agricluster**. O sistema de integração, de parceria que fez todos os nossos agricultores é diferente do que eles tinham lá no sul. Lá no sul eles tinham uma parceria com um sistema de integração, vamos chamar assim, até provinciano, de subsistência. Eram pequenas propriedades em que a própria família trabalhava na propriedade, tinha um volume pequeno de granjas, quando eles vieram pra cá eles tiveram que inovar totalmente, porque o perfil do integrado, o perfil do agricultor era empresarial. Então eles tiveram que mudar por completo o sistema, por isso que criou esse sistema de **agricluster** e houve uma grande inovação. Naquela época, a Sadia é que estava em evidência e tudo mais. Logo após a implantação da Perdigão em Rio Verde houve uma mudança significativa na política de produção, na política de expansão da indústria, tanto que foi pouco tempo depois, a Perdigão adquiriu o direito acionário da Sadia e aí sim tornou-se a BRF Foods. (BARROSO, informação verbal, ago. 2016).

Essa característica empreendedora dos produtores de Rio Verde, evidenciada por Rubens Leão Barroso, também é apresentada por Godoi (2012). Em sua pesquisa de doutorado, a autora evidencia que a organização dos produtores de Rio Verde contribuiu diretamente para criação da Comigo, uma das maiores e mais capitalizadas cooperativas do País. Essa organização resultou na mobilização de capitais para a construção de infraestruturas de armazenamento de grãos, a edificação das primeiras unidades de processamento de rações e óleos vegetais, que, posteriormente, ajudou a atrair a indústria processadora de carnes, responsável por grandes transformações na região como um todo.

Esse espírito empreendedor/competitivo ainda é bastante presente em Rio Verde e fica evidente na avaliação da conjuntura econômica do município e das transformações decorrentes dos novos investimentos na infraestrutura de transportes por Rubens Leão Barroso. O secretário revela que o poder público objetiva construir uma grande plataforma multimodal nas margens da Ferrovia Norte-Sul. Tal estratégia visa tornar o município ainda mais atrativo para as empresas que atuam na região. Segundo o secretário

o projeto nosso, que nós temos (a prefeitura adquiriu essa área a 12 km daqui, bem próximo onde tava o canteiro da Norte-Sul), é exatamente atender todos esses segmentos, tanto de sucroalcooleiro quanto de frigorificado (com os frigorificados nós beneficiaríamos a BRF né?). O que seria transportado pra exportação, via modal rodoviário, nos exportaríamos via modal ferroviário, com uma vantagem muito grande, com um custo muito menor e uma agilidade muito maior. A grande vantagem, por exemplo, grãos, nós teríamos navios com a capacidade muito maior no porto de Itaqui, no Maranhão, que seria o porto de maior calado no país [...]. (BARROSO, informação verbal, jul. 2016).

O projeto a que Rubens Leão Barroso se refere contempla uma estratégia política de antecipação às mudanças na matriz de transportes do País, cujo objetivo é criar vantagens logísticas para empresas que atuam no mercado mundial a partir dos princípios da logística corporativa. Tal estratégia está em sintonia com a intenção de manter a posição de Rio Verde como o principal município exportador de Goiás e polo regional na organização do complexo agroindustrial.

O dinamismo econômico de Rio Verde explica, em partes, o espírito empreendedor existente, assim como auxilia a interpretar o fluxo migratório e o acelerado processo de urbanização vivenciado nas últimas décadas. O peso econômico, político e simbólico de Rio Verde certamente jogou decisivamente na priorização dos investimentos públicos no setor de transportes, como, por exemplo, na duplicação da BR-060 e na construção do ramal da Ferrovia Norte-Sul, entre Anápolis e Estrela d'Oeste, em São Paulo.

Todavia, as transformações espaciais presenciadas em Rio Verde em decorrência da estruturação do complexo agroindustrial e da **integração competitiva** no mercado mundial também trouxeram um conjunto de problemas sociais. Para Rubens Leão Barroso, o “ônus é exatamente essa migração de regiões mais pobres, pessoas de pouca instrução, de pouca qualificação em que acaba a gente ficando com isso aí pra criar alternativas de qualificação desse pessoal. Com certeza isso também impacta muito na violência” (informação verbal, jul. 2016). Tal relato, carregado de uma visão ideológica das classes dominantes, atribui aos trabalhadores os problemas associados ao desenvolvimento do sistema capitalista, que se organiza a partir da exploração do trabalho e da formação do “exército industrial de reserva”, o que repercute diretamente no aprofundamento das desigualdades sociais.

Abandonados à própria sorte, os trabalhadores experienciam diferentes estágios de exclusão e isso está contextualizado nos indicadores sociais. Segundo o estudo Mapa da Violência no Brasil, organizado pelo sociólogo Julio Jacobo Waiselfisz (2016), com apoio da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (FLACSO), a taxa de homicídios por arma de fogo em Goiás, a cada 100 mil habitantes, foi de 31,2 em 2014. Para efeito de comparação, entre os anos de 2012 e 2014, Rio Verde obteve uma taxa média de homicídios por arma de fogo de 35,6 – índice superior à média estadual. Em números absolutos, Rio Verde sofreu 88 homicídios por armas de fogo em 2012, 69 em 2013, e 51 em 2014, o que lhe conferiu a 5ª, a 6ª e a 8ª colocação, respectivamente, entre as cidades goianas que mais tiveram homicídios nesse período. Waiselfisz (2016, p. 15) argumenta que “é possível afirmar que praticamente 95% da utilização letal das armas de fogo no Brasil tem como finalidade o extermínio

intencional do próximo”. Portanto, os números refletem o agravamento da violência, como sinal de acentuação das desigualdades sociais e dos processos de exclusão.

Por outro lado, municípios que também são impactados indiretamente pelo processo de **integração competitiva** não vivenciam a mesma transformação que Rio Verde. Indiará, por exemplo, com 15.056 habitantes, possui produção agrícola considerável, com destaque para a cana de açúcar, o soja e o tomate. Conta com importantes reservas de calcário agrícola, onde atuam aproximadamente cinco empresas. Desfruta de condições logísticas semelhantes às de Rio Verde, pois se localiza às margens da BR-060, entre essa cidade e a capital estadual. Além disso, é servida pela GO-320, que dá acesso à BR-153 e à Paraúna, município com importante produção agrícola.

Todavia, a visita a Indiará revelou que a cidade enfrenta sérias dificuldades para planejar o seu desenvolvimento. A localização, aparentemente estratégica do ponto de vista da distribuição de mercadorias, motiva muitas empresas a procurarem a prefeitura, interessadas em se instalar no município. Entretanto, a dificuldade de investimentos na infraestrutura urbana, sobretudo no fornecimento de energia, inviabiliza novas atividades econômicas.

Segundo o ex-prefeito de Indiará, Oswaldo Jesus Novais, o frigorífico Minerva, um dos principais exportadores de carne bovina em Goiás, cogitou se instalar no município. Contudo, por não ter energia suficiente para tocar a unidade industrial projetada, optou por se instalar em Palmeiras de Goiás. Segundo o ex-prefeito, a falta de apoio político, tanto por parte do governo estadual como do governo federal, tem sido um forte obstáculo na resolução do problema.

Não é apenas a pouca oferta de emprego formal que compromete a qualidade de vida dos moradores de Indiará. Ainda, segundo informações coletadas durante o trabalho de campo, não há instituição de ensino superior no município, o que leva a população, sobretudo os jovens, a buscarem qualificação em outras cidades. Para essa finalidade, é disponibilizado veículo para o transporte, o que beneficia os jovens, mas também coloca desafios à administração. Segundo Oswaldo Jesus Novais, “sai dois (ônibus) pra Goiânia, um pra São Luis [de Montes Belos] e um pra Rio Verde. É uma despesa muito alta pra prefeitura pagar [...]. Não tem recurso pra pagar isso e é a prefeitura que banca. Não tem dinheiro específico pra transporte universitário, o prefeito tem que se virar pra pagar” (informação verbal, jul. 2016).

A falta de uma instituição de ensino superior em Indiará também compromete diretamente a formação dos jovens que optam por buscar qualificação em outros lugares. As três cidades citadas por Oswaldo Jesus Novais localizam-se a mais de 100 km de Indiará. Para

chegarem aos lugares escolhidos, os jovens saem às 16 horas e retornam por volta de 0h30min. O tempo que se perde no percurso até as instituições de ensino é praticamente o mesmo destinado às atividades pedagógicas em sala de aula.

Serranópolis, cidade que se localiza a 100 km de Jataí, também apresenta dificuldades em planejar o seu desenvolvimento, apesar de localizar-se às margens da BR-060 e em uma região bastante próspera e conectada ao mercado mundial. O município possui 8.236 habitantes, com presença da pecuária, da agricultura de grãos e da produção sucroalcooleira. Marcada pela força da pecuária extensiva e do predomínio de grandes latifúndios, Serranópolis vivenciou um momento de transformação com a expansão da cultura da soja, que substituiu várias fazendas criadoras de gado. A produção sucroalcooleira existe desde a década de 1980 e faz parte dos projetos incentivados pelo programa Pró-Alcool. Atualmente, a usina pertence ao Grupo Energética, de origem nordestina, e produz açúcar e álcool.

Segundo entrevista realizada com o Secretário de Administração de Serranópolis, Samuel Franco de Lima,<sup>59</sup> as atividades econômicas existentes no município dependem bastante da BR-060, pois ela viabiliza o escoamento da produção. Todavia, pelo volume de produção existente e pela demanda de recursos necessários à ativação dessa produção, perdura a dúvida se a riqueza gerada contribui efetivamente para a melhoria da qualidade de vida dos moradores de Serranópolis. Devido à proximidade com Jataí, verifica-se que boa parte dos insumos e serviços necessários às atividades agrícolas é acessada nessa cidade. Por outro lado, a produção sucroalcooleira recruta boa parte da mão de obra necessária ao corte da cana em estados nordestinos, gerando poucos empregos localmente.

Contudo, o que mais surpreende em Serranópolis, e denuncia os efeitos da **integração competitiva**, é a tentativa frustrada do poder público local de potencializar a atividade turística em torno do rico acervo arqueológico existente no município. Segundo o Secretário de Administração,

[...] o município tem trabalhado incessantemente. Nós temos aqui em Serranópolis uma bem estruturada Secretaria do Turismo, que nesses oito anos fez um trabalho diferenciado nessa área, mas mesmo assim não conseguimos atingir 100% do nosso objetivo [...]. Na questão de trazer, atrair, o turista aqui pro município, nós ainda não conseguimos efetivar, dar a valorização que o sítio arqueológico merece. (LIMA, informação verbal, jul. 2016).

---

<sup>59</sup> LIMA, Samuel Franco de. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Serranópolis, 2016. Arquivo mp3 (37 min.).

Para Altair Sales Barbosa, doutor em Antropologia pelo Smithsonian Institution/Washington D.C, e fundador do Memorial do Cerrado, localizado no Campus da Pontifícia universidade Católica de Goiás, em Goiânia, a região arqueológica de Serranópolis está entre os maiores patrimônios arqueológicos do mundo e por isso merece ser considerado patrimônio da humanidade. O sítio desempenha papel relevante no entendimento da ocupação pré-histórica do centro da América do Sul. Na avaliação do pesquisador, trata-se de um laboratório singular, “pois permite de forma clara perceber as inúmeras adaptações humanas ao longo das mudanças ambientais, bem como as mudanças de organização do espaço, ocorridas ao longo de muito tempo” (BARBOSA, 2016, p. 17).

Todavia, o desconhecimento e a desvalorização do patrimônio arqueológico existente em Serranópolis evidenciam que a principal questão que perpassa a **integração competitiva** é a especialização produtiva. Em outras palavras, é a priorização de setores econômicos que apresentam condições efetivas de participação no mercado mundial. Este se torna o foco das políticas públicas e por onde caminha soma esforços dos diferentes atores interessados nas dinâmicas econômicas dominantes. Conseqüentemente, os resultados de toda produção e acumulação de riquezas que acontece na região ficam seletivamente localizados, dificultando ainda mais a superação das desigualdades inter e intrarregional.

### 6.5 A internacionalização do Cerrado e seus efeitos socioespaciais

Agora, os atores hegemônicos, armados com uma informação adequada, servem-se de todas as redes e se utilizam de todos os territórios. Eles preferem o espaço reticular, mas sua influência alcança também os espaços banais mais escondidos. (SANTOS, 1997, p. 194).

Ao longo deste capítulo, o processo de internacionalização do Cerrado ganhou destaque nas análises, em um diálogo intencionado a mostrar temas que auxiliem na fundamentação argumentativa, como, por exemplo: as vias de interpretação do processo de internacionalização do território cerradeiro; os gradientes econômicos e o peso dos setores mais dinâmicos na balança comercial de Goiás; o papel do estado no planejamento e na modernização do território goiano; e a centralidade da circulação em todo esse processo, que ganha feições na materialização da **integração competitiva**.

Em uma aproximação com o pensamento de Santos (1997) e de outros autores que se dedicaram e se dedicam a interpretar os efeitos das transformações espaciais em curso no Cerrado brasileiro, um questionamento teórico-político se impõe, auxiliando na construção de

uma síntese: quais efeitos socioespaciais são produzidos pela internacionalização do Cerrado e qual a contribuição da geografia na sua interpretação?

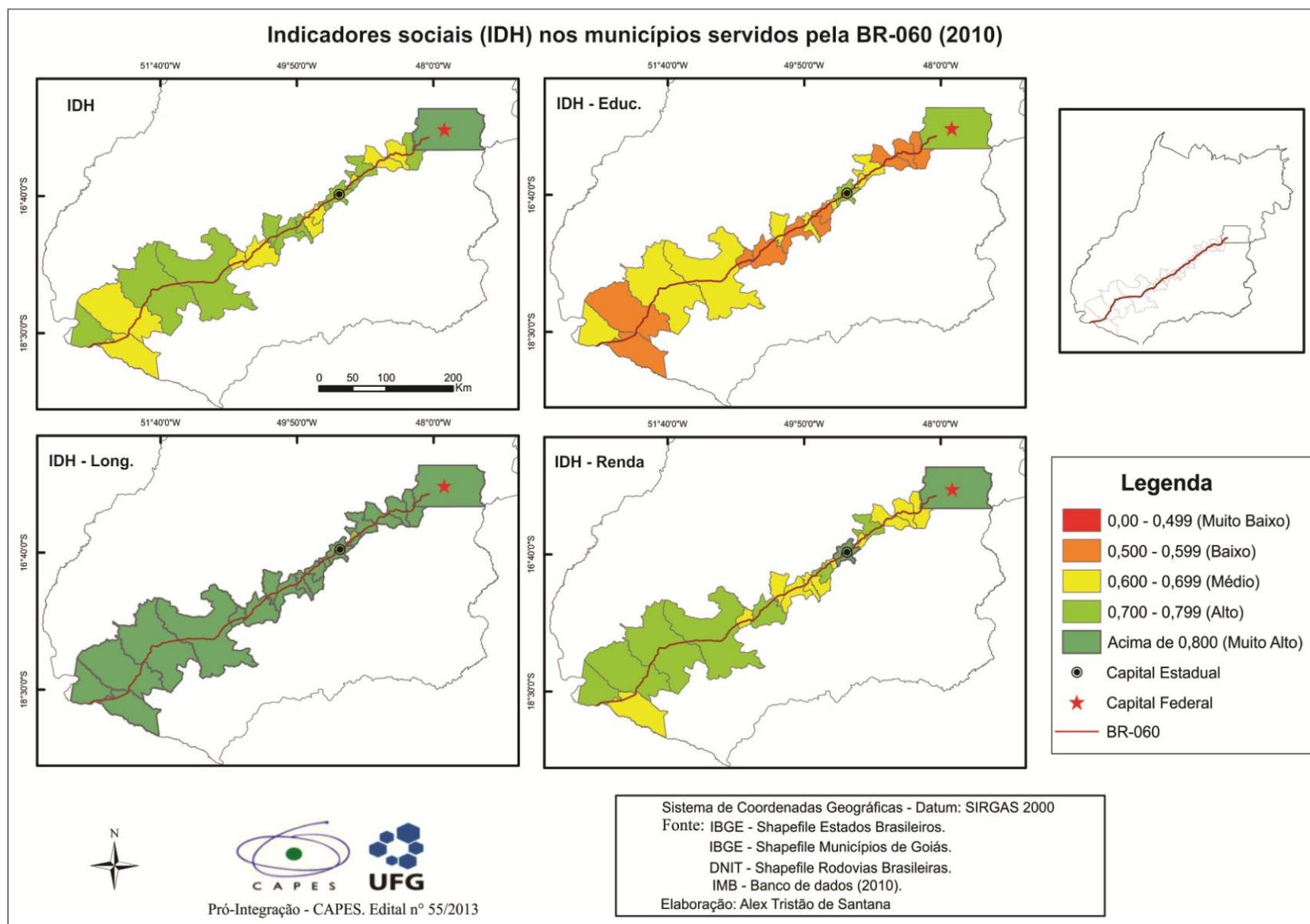
Santos (1997), na citação que inicia esta seção, dá indicações acerca do questionamento apresentado. Preocupado em entender as transformações no território brasileiro a partir dos efeitos da globalização econômica, o autor denuncia o poder dos atores hegemônicos no controle do território em detrimento dos interesses nacionais, das populações locais, das práticas produtivas tradicionais e das relações orgânicas existentes nas regiões. Por outro lado, também chama a atenção para os efeitos dessas ações nos espaços mais remotos, inferindo que a ação dos atores territoriais, que conduzem a globalização econômica, tem dimensão totalizante e produz efeitos diversos e desiguais.

De certa forma, a própria **integração competitiva** abordada anteriormente compõe o caleidoscópio da repercussão territorial da crescente e profunda inserção do Cerrado na lógica e na dinâmica do mercado internacional. Conforme constatado, a competitividade territorial, a especialização produtiva e a fragmentação da coesão regional são alguns dos efeitos advindos desse fenômeno, que desafia o pensamento e a ação em torno de uma organização espacial que enfrente e combata as desigualdades sociais e regionais.

Todavia, ao estabelecer relação com o que Santos e Silveira (2001) identificou como espaços luminosos e espaços opacos, e com as constatações de Chaveiro (2010) acerca da urbanização do Cerrado, uma proposta de síntese se delinea: na arquitetura edificante que projeta e insere o Cerrado na divisão internacional do trabalho está presente o aprofundamento das desigualdades espaciais ao longo dos principais eixos de transporte, que distancia municípios e regiões dinâmicos de municípios e regiões “estagnados”, pouco interessantes aos atores globais, resultando, assim, em uma urbanização concentrada e desigual, produtora de **espaços indomáveis** e **espaços deprimidos**.

A análise de indicadores sociais permite visualizar melhor o processo descrito anteriormente. Na Figura 39, observa-se a espacialização do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) em municípios servidos pela BR-060. Ao analisar o IDH, constata-se que, no recorte espacial da pesquisa, há territórios (municípios) classificados com IDH Muito Alto, Alto e Médio, o que permite perceber os efeitos da urbanização concentrada e desigual, referenciada por Chaveiro (2010), no recorte espacial da pesquisa.

**Figura 39** – Indicadores sociais (IDH) dos municípios servidos pela BR-060 em Goiás (2010)



Os dados setoriais do IDH Educação e do IDH Renda revelam, por sua vez, aspectos que permitem qualificar melhor a formação dos **espaços indomáveis** e dos **espaços deprimidos** no Cerrado, sobretudo por indicar grandes disparidades entre os municípios visualizados. Trata-se de uma contradição, pois o eixo da BR-060 serve territórios incluídos entre os mais dinâmicos e modernos do ponto de vista da produção capitalista contemporânea. Em uma aproximação com o conteúdo abordado anteriormente, percebe-se uma clara relação dos dados apresentados com o **dinamismo concentrador** e com o **desenvolvimento geográfico desigual**, analisados por meio da noção de **legendas espaciais**.

A distribuição desigual das instituições educacionais e das condições de acesso ao ensino de qualidade, assim como da renda da população, permite localizar e caracterizar os **espaços deprimidos**: são aqueles que perdem população pela dificuldade de ofertar trabalho, renda e oportunidades de formação para sua população, sobretudo aos jovens. A pouca diversidade do consumo, a ausência de oportunidades de emprego estável e melhor remunerado e as implicações econômicas, sociais e culturais do agravamento das desigualdades também estão presentes nos **espaços deprimidos** e contribuem para a permanência da sua estagnação e comprometimento das suas possibilidades de desenvolvimento.

Os dados acrescentam ao debate e qualificam a proposta interpretativa de Chaveiro (2010, p. 28). Para o autor, “a tendência é os grandes centros urbanos atraírem mais população e, portanto, aumentar as desigualdades, e as pequenas cidades perderem população, transformando-se em forças de retração”.

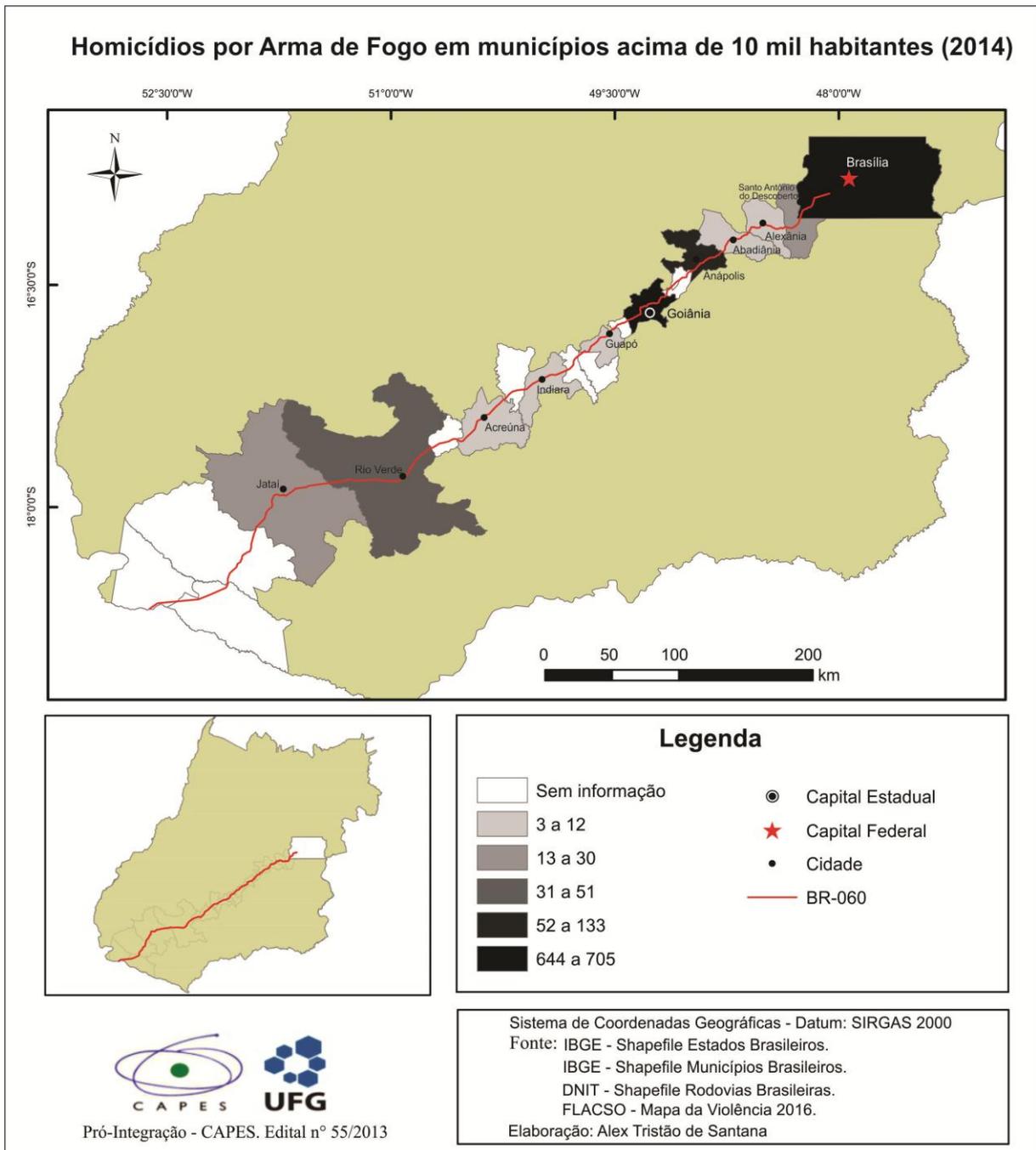
Esse processo identifica a geografia andante que impacta na produção espacial do Cerrado goiano. Ainda segundo o autor:

Os centros urbanos que crescem demasiadamente passam a sofrer os problemas advindos do crescimento, desde os ambientais passando pelos estruturais, como a dificuldade na oferta de emprego, de moradia, de transporte até os existenciais, como o medo e a violência. Vão se tornando espaços indomáveis. E as pequenas cidades, ao perderem a vitalidade social e econômica pelo balanço migratório negativo, tornam-se espaços deprimidos. (CHAVEIRO, 2010, p. 28-29).

Tal fenômeno também pode ser visualizado pela análise dos dados de Homicídios por Arma de Fogo (HAF) nos municípios com mais de dez mil habitantes, servidos pela BR-060, espacializados na Figura 40. Extraídos do Mapa da Violência 2016, os dados revelam aspectos da formação socioespacial brasileira, atravessada pelo signo da violência, da

exclusão e dos problemas sociais de diferentes dimensões. Porém, também mostra as contradições que perpassam a produção dos **espaços indomáveis** no Cerrado: se, por um lado, eles concentram o capital, a circulação de mercadorias, os fluxos migratórios, por outro, convivem com a segregação socioespacial, com os problemas de mobilidade da classe trabalhadora e com diversos níveis de exclusão social.

**Figura 40** – Homicídios por Arma de Fogo (HAF) em municípios servidos pela BR-060 (2014)



Em comparação com a Figura 40, percebe-se que, apesar de apresentarem os melhores indicadores sociais, os municípios mais dinâmicos do eixo da BR-060 (Brasília, Anápolis, Goiânia, Rio Verde e Jataí) também convivem com os maiores índices de homicídios por armas de fogo. Nas metrópoles Brasília e Goiânia ocorreram 705 e 644 mortes por arma de fogo em 2014, respectivamente, números que ultrapassam, e muito, as mortes na Guerrilha do Araguaia,<sup>60</sup> por exemplo.

Ao estabelecer um parâmetro comparativo a partir do recorte espacial dos municípios servidos pela BR-060, pretende-se colocar a infraestrutura de transportes, ou a dinâmica da circulação, no centro do processo investigativo. Isso porque as redes de transporte são recorrentemente naturalizadas em pesquisas e abordagens acerca da dinâmica territorial do Cerrado. Perde-se a dimensão do seu conteúdo social e político, ou de seu papel na organização das ações sobre o território e nas estratégias de poder, conforme reforça Castilho (2014).

Para Santos (1997, p. 194), “[...] os territórios nacionais se transformaram num *espaço nacional da economia internacional* e os sistemas de engenharia mais modernos, criados em cada país, são mais bem utilizados por firmas transnacionais que pela própria sociedade nacional.” Tal processo também é observado nos territórios do Cerrado e tem provocado a geografia e os geógrafos a interpretarem seus efeitos socioespaciais. Essa foi a proposta deste capítulo, assim como a preocupação que permeou boa parte do esforço teórico-metodológico empreendido nesta pesquisa.

---

<sup>60</sup> “Guerrilha do Araguaia foi um movimento guerrilheiro existente na região amazônica brasileira, ao longo do rio Araguaia, entre fins da década de 1960 e a primeira metade da década de 1970. Criada pelo Partido Comunista do Brasil (PCdoB), tinha por objetivo fomentar uma revolução socialista, a ser iniciada no campo, baseada nas experiências vitoriosas da Revolução Cubana e da Revolução Chinesa”. (GUERRILHA DO ARAGUAIA, 2017, p. 1). Estima-se que 50 militantes e 31 camponeses morreram durante o conflito.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O esforço teórico-metodológico empreendido nesta pesquisa perseguiu a ideia de abordar as redes de transportes na perspectiva da dinâmica territorial, ou com atenção aos seus usos e apropriações. Isso devido a um motivo relativamente simples: não se deve atribuir a qualquer objeto técnico, ou, no caso, a uma infraestrutura de transportes, a responsabilidade pela dinâmica do território. Essa tarefa circunscreve-se aos sujeitos, orbita a dimensão política, portanto, as ações que transformam os lugares e as regiões a partir da intervenção e articulação de determinados grupos sociais.

Essa postura, por nenhum momento, quis desprezar a importância das redes de transportes, ou da malha viária, no funcionamento do território. Pelo contrário, a perspectiva crítica empreendida desejou problematizar algo recorrente nos discursos de planejadores e pesquisadores, que sobrevalorizam os grandes empreendimentos, ou os megainvestimentos em eixos de transportes, como soluções viáveis ao combate das desigualdades regionais. Recorrentemente, tais discursos exaltam o **papel indutor** da infraestrutura viária, sem o mínimo cuidado de considerar as estratégias de controle territorial revestidas nessas ações. Mediante esta leitura, é preciso problematizar: as redes técnicas estão a serviço de determinados atores territoriais, uma vez que há uma hierarquia no poder de articulação de sujeitos, instituições e empresas que as utilizam.

As considerações anteriores, somadas às observações em campo e à própria construção do objeto de estudo, possibilitaram delinear um método de análise que se assenta em um princípio basilar: ao tomar como condição interpretativa das redes técnicas a dinâmica territorial, observa-se a existência de uma **relação dialética** que caminha em duas direções – a que **cria a rede técnica** como desdobramento da ação e articulação de atores territoriais; e o modo pelo qual a rede técnica **cria a dinâmica territorial**, tendo em vista impactar e proporcionar novas ações no território.

A opção teórico-metodológica adotada partiu de um pressuposto inicial: as vias, as estradas, as rodovias, seus atributos – o conjunto de objetos que torna possível o movimento sobre o território –, seus traçados e direções são componentes da **configuração territorial** (SANTOS, 1994). Funcionam em um sistema, são interdependentes, participam de uma perspectiva interativa, relacional, mas não correspondem a uma totalidade. Isso porque, para Santos (1994, p. 77), a totalidade, o espaço geográfico, é o “resultado da geografização da sociedade sobre a configuração territorial”. Tal entendimento reforçou a necessidade de uma abordagem direcionada às ações dos atores territoriais, ou seja, o modo como empresas, instituições, grandes produtores rurais etc. dependem e utilizam a infraestrutura viária,

compondo uma rica **diversificação das paisagens** e produzindo uma **circulação diferencial** no território.

A permanência de discursos que privilegiam abordagens teóricas pautadas nos aspectos indutores das vias ainda insistem em perspectivas teóricas de autores como Sant Simon, socialista utópico francês, precursor de uma teoria das redes, e François Perroux, economista francês, criador da teoria do desenvolvimento polarizado. Em ambas as abordagens, atribui-se ao Estado a missão de construir rodovias, ferrovias, redes de telecomunicação, linhas de transmissão de energia etc., como forma de se propagar o desenvolvimento. Atualmente, as evidências empíricas mostram, especificamente para o caso das rodovias, que não há necessariamente uma relação direta entre as duas coisas.

Frente a esse debate e à demanda de construção de uma abordagem geográfica atual da circulação, capaz de dirimir o papel dos eixos de transporte na dinâmica territorial do Cerrado, optou-se por **uma leitura que dialoga com as contradições resultantes da relação dialética entre a rede técnica e o território**. Isso possibilitou pautar a produção da **circulação diferencial** que, ao orientar-se pelo regime econômico e político que governa o território, é responsável por gerar um desequilíbrio nas condições de fluidez entre lugares e regiões, impactando as ações dos atores territoriais e o processo de acumulação de capitais. Da mesma forma, permitiu identificar a formação de **legendas espaciais** ao longo dos eixos de transporte, reveladoras do aprofundamento das desigualdades espaciais e que se relacionam com a lógica do desenvolvimento geográfico desigual do sistema capitalista (HARVEY, 2016).

Os apontamentos anteriores dialogam com o pensamento atual acerca das redes, o qual reforça a sua relação e intersecção com a dinâmica territorial, ou seja, como funcionamento do território. Dias (2003, p. 159), nesse sentido, reforça esse pressuposto ao argumentar que o significado das redes deve ser encontrado “numa realidade pluridimensional, na qual emergem as estratégias antagônicas de uma multiplicidade de atores”. Santos (1997, p. 214) também acrescenta à discussão ao tomar como centralidade o aproveitamento social das redes: para o autor, é notório que “registram-se desigualdades no [seu] uso e [que] é diverso o papel dos agentes no processo de controle e regulação do seu funcionamento”.

É por este viés que edificou-se a tese de que a BR-060 constitui-se como um eixo pavimentador do processo de internacionalização do Cerrado goiano. O seu traçado, o seu sentido político, os centros urbanos que conecta, as atividades econômicas que dela demandam etc., são reveladores da formação de uma configuração territorial eficaz e da ação de atores territoriais profundamente articulados aos vetores da economia global. Não por

outro motivo que, no discurso dos diferentes sujeitos entrevistados, há uma correspondência direta entre a implantação da BR-060 e suas sucessivas reestruturações, com a edificação de uma economia moderna e pujante no território goiano, associada à estruturação do complexo agroindustrial e à exportação de *commodities* agrícolas e minerais.

Todavia, a tese defendida não se associa apenas ao caráter estruturante que a BR-060 assume na dinâmica economia e política do território goiano, mas também à lógica contraditória que o processo de globalização, ou de mundialização do capital, impõe à organização do território. Notadamente, refere-se a um aspecto particular: ao passo que se verifica o aumento da fluidez, a aceleração da circulação de mercadorias, pessoas e informações, a acumulação e a circulação do capital, a diferenciação abrupta das paisagens, as transformações espaciais de múltiplas ordens, depara-se também com os inúmeros problemas sociais, o aprofundamento das desigualdades espaciais e o acirramento da contradição entre regiões dinâmicas e regiões deprimidas na dinâmica territorial de Goiás.

Decorre disso a ideia de que os eixos de transporte, como a BR-060, participam de um fenômeno identificado nesta pesquisa como **produção da circulação diferencial**. Seu princípio básico deseja explicitar o papel dos atores territoriais na implantação e na reestruturação da infraestrutura de transporte. A ocultação de informações ou de fatos históricos pela monopolização das redes de comunicação pode até dificultar esta análise. Entretanto, para o caso da reestruturação da BR-060, a pesquisa de campo revelou que os atores territoriais ligados ao setor sucroenergético em Goiás financiaram o projeto de duplicação dessa rodovia. Tal fato foi decisivo para a destinação de 1,6 bilhão de reais do governo federal para o investimento na duplicação do trecho entre Goiânia e Jataí.

Associada à **produção da circulação diferencial**, a lógica de fortalecimento dos eixos de transporte também impacta no aprofundamento das **desigualdades espaciais e regionais**. Há uma nítida relação entre a estruturação da malha viária e a distribuição das densidades econômicas e demográficas no território goiano, evidenciada na **formação de legendas espaciais** ao longo dos eixos rodoviários percorridos nos trabalhos de campo, nas rodovias BR-060, BR-070 e BR-163. A lógica da formação das **legendas espaciais** perpassa os diferentes elementos que compõem as paisagens e a configuração territorial, todavia, situa-se de forma complementar e associativa às determinações que versam a valorização capitalista do espaço, ou seja, a dinâmica da diferenciação espacial assentada na estruturação da divisão territorial do trabalho e na lógica da acumulação de capital.

Nessa perspectiva, a BR-060 pavimenta o processo de internacionalização do Cerrado também por viabilizar o processo de **integração competitiva**, analisado por Araújo (2013)

por meio da crítica à política dos “eixos de desenvolvimento” e/ou da estruturação dos “corredores de exportação”. Para a autora (2013, p. 222), essa integração das porções mais competitivas do território à economia mundial decorre de uma transformação nas escalas de ação política e econômica, na qual a dimensão “nacional não interessa mais aos que comandam a globalização. São agentes que têm, agora, capacidade de operar no espaço supranacional, ou seja, capacidade de operar no espaço mundial. Daí passarem a contestar as escalas intermediárias [...]”.

Assim, na lógica de estruturação dos eixos de transportes no Cerrado goiano está presente o processo de **integração competitiva** e o fenômeno referente ao **desenvolvimento geográfico desigual** que impera na economia capitalista (HARVEY, 2009, 2016). Este último fenômeno não é apenas responsável pela produção da acentuada diferenciação geográfica das paisagens mundiais, mas participa do sistema lógico e contraditório de superação das crises de superprodução e de perpetuação da acumulação do capital. Segundo Harvey (2016, p. 139-140), “sem o desenvolvimento geográfico desigual e suas contradições, há muito tempo o capital já teria se ossificado e se tornado caótico. Esse é um meio crucial pelo qual o capital se reinventa periodicamente”.

Ao longo da pesquisa, foi possível diagnosticar que a BR-060 possui características diferentes nos territórios goiano e sul mato-grossense. Em Goiás, ela possui 500 km de via duplicada, entre Brasília e Jataí, e serve as regiões de maior dinamismo econômico do estado. Em Mato Grosso do Sul, ela apresenta trechos em precárias condições de trafegabilidade, outros com maior quantidade de fluxos, sobretudo nas proximidades de Campo Grande, mas possui um perfil secundário na estruturação da logística espacial.

Na perspectiva da formação do território goiano, verificou-se que a BR-060 se situa no contexto de modernização territorial – que ganha contornos com a construção de Brasília, na década de 1950, e aprofunda-se com os investimentos estatais na modernização da estrutura técnico-produtiva da agropecuária a partir da década de 1970. O fato de essa rodovia servir regiões que sofreram forte diferenciação espacial, por conta das novas dinâmicas econômicas e sociais, vivificou o seu sentido político e estratégico para articulação dos novos atores (grandes produtores, agroindústrias, transportadoras, revendedores de combustíveis, multinacionais do setor alimentício, frigoríficos, usineiros etc.). Isso contribuiu decisivamente para sua modernização e/ou reestruturação, revelando os sentidos da **produção da circulação diferencial**.

Ao concentrar a atenção nos municípios e regiões servidos pela BR-060 em Goiás, constatou-se a existência de distintas **legendas espaciais**: uma urbana e industrial no eixo

Brasília-Goiânia; uma de baixa densidade econômica e demográfica nos municípios do Vale do Rio dos Bois; e outra dominada pelo complexo agroindustrial no Sudoeste de Goiás. Elas são formadas pelas dinâmicas territoriais que se organizam regionalmente, portanto, se associam e se complementam aos principais vetores econômicos ou aos principais atores territoriais que demandam o uso da rodovia em estudo. A lógica da diferenciação segue os princípios da valorização capitalista do espaço (SANTOS, 2011) e por isso mostra que as **legendas espaciais** são portadoras e reveladoras do conteúdo contraditório do desenvolvimento geográfico desigual (HARVEY, 2009, 2016).

No discurso dos diferentes atores territoriais (intelectuais e pesquisadores, instituições públicas, empresas privadas, instituições de classe e caminhoneiros), foi possível pautar as representações acerca do significado da BR-060 para o território goiano. O diálogo com os sujeitos e a imersão nos territórios reforçou alguns pressupostos, como, por exemplo: a relação da BR-060 com o desenvolvimento e a internacionalização da economia goiana; os usos e apropriações dessa rodovia pelos atores territoriais ligados ao negócio exportador de *commodities* e de mercadorias do complexo grãos-carne; a articulação de centros urbanos com grande dinâmica político-regional – Brasília, Anápolis, Goiânia, Rio Verde e Jataí; a defesa político-ideológica da concessão da rodovia para a iniciativa privada; e os impactos provenientes da duplicação da BR-060 na dinâmica regional, promovendo alteração na renda da terra, redução nos custos do transporte de cargas, estreitamento nas relações entre as cidades do Sudoeste Goiano com a capital estadual, entre outros.

No âmbito das representações, um aspecto a se problematizar é o aparente consenso de que a rodovia BR-060 é sinônimo de desenvolvimento para Goiás, o que minimiza o conjunto de contradições que envolvem as práticas produtivas e as transformações decorrentes da concentração econômica e demográfica nas cidades e regiões mais alteradas pelas mudanças. A esse respeito, vale destacar a fala do geógrafo Denis Castilho (2017) ao referenciar as abordagens que relacionam as rodovias com as “artérias” de um sistema sanguíneo. Segundo o pesquisador, deve-se ponderar que, no caso de Goiás, especialmente da BR-060, a infraestrutura de transporte contribuiu para “sangrar o Cerrado”, tendo em vista a velocidade e a intensidade dos impactos socioambientais nesse território, particularmente a degradação ambiental, após a consolidação da rede viária.

O caminho teórico-metodológico percorrido apontou para a necessidade de interpretar a BR-060 a partir da sua relação com o processo de internacionalização do Cerrado – que envolve a estratégia de captura do território pelo capital financeiro internacional e consequente integração na divisão territorial do trabalho. Esse processo é reforçado com

políticas voltadas à modernização da infraestrutura de transportes, como o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), cuja metodologia e orientação político-teórica aponta para o aprofundamento do projeto de **integração competitiva** do território, com o fortalecimento da inserção das regiões mais dinâmicas, do ponto de vista produtivo, no mercado mundial. Entre as contradições desse fenômeno, verificou-se um novo conteúdo na produção da desigualdade espacial e o distanciamento entre as regiões dinâmicas e as regiões deprimidas.

Dessa forma, a investigação da relação da BR-060 com a dinâmica econômica e social do Cerrado goiano possibilitou problematizar o papel dos eixos de transportes na produção social do território. Uma das principais conclusões da pesquisa é que a lógica que envolve o fenômeno da **circulação diferencial**, que repercute na modernização dos eixos de transporte, ou das rodovias troncais, está profundamente arraigada à ação dos atores territoriais que possuem os vínculos mais estreitos com os vetores das atividades econômicas hegemônicas.

As consequências desse processo repercutem em diferentes escalas e situações, todavia, aprofundam um fato bastante atual: **o uso corporativo do território**. A esse respeito, Santos e Silveira (2001, p. 295) argumentam que “quando as corporações encorajam, segundo várias formas de convicção, a construção de sistemas de engenharia de que necessitam, e quando os governos decidem realizar tais obras, o processo de produção do espaço corporativo se fortalece”. Considera-se que esse processo vem se edificando desde a implantação da BR-060, no contexto da década de 1950, mas ganha novos contornos no período atual, sobretudo com a duplicação do trecho Goiânia-Jataí, o qual contou com a participação decisiva de setores ligados ao complexo agroindustrial, sobretudo do setor sucroenergético, e com as tendências para efetivação da sua concessão à iniciativa privada.

Esses apontamentos ganham solidez quando se verifica que as proposições privatizantes recebem atenção no campo da gestão estatal e da opinião pública. As análises das representações dos atores territoriais proporcionaram uma visão abrangente desse processo, sobretudo com a manifestação favorável de representante de **instituições públicas** e de **instituições de classe** com as políticas de concessões de rodovias ou exploração econômica da infraestrutura de transporte. A contradição se instala exatamente no fato de que não há um questionamento das possíveis implicações dessas ações para os diferentes grupos sociais, das condições atuais de exploração das rodovias pelas concessionárias e da fiscalização e exigência das contrapartidas previstas nos contratos, como, por exemplo, a entrega da duplicação nos prazos previstos e a devida manutenção das rodovias.

Adentrar no tema das redes de transportes também foi um desafio para o pesquisador e, ao mesmo tempo, um aprendizado singular e instigante. Primeiramente, foi notória a

insegurança de elaborar um novo projeto de pesquisa. Isso envolveu o abandono da proposta inicialmente apresentada no processo seletivo do doutorado, que pretendia analisar a dinâmica da indústria automobilística no Sudeste Goiano. Posteriormente, a decisão de aderir a um novo projeto de pesquisa foi motivada pela necessidade financeira, a bolsa de estudos, mas também pela possibilidade de amadurecimento profissional. O projeto Pró-Integração, ao qual a pesquisa de doutorado está vinculada, reuniu pesquisadores com relevante reconhecimento e competência científica, tanto de Goiás quanto do Brasil. Integrar essa equipe representou a possibilidade concreta de intercâmbio, diálogo e crescimento intelectual.

A aprendizagem envolveu também o exercício analítico escalar, a capacidade de estabelecer leituras totalizantes dos fenômenos operantes no território goiano e no Cerrado, demanda imposta pelo novo objeto de pesquisa, a BR-060, que integra importantes cidades e regiões do Centro-Oeste brasileiro. Pode-se dizer que os fenômenos geográficos são por natureza multiescalares, todavia, conforme sugere Corrêa (2003), as categorias científicas possuem escalas de análise que, se desconsideradas, comprometem o processo de investigação. Portanto, analisar uma rodovia de integração nacional – uma rede técnica – forçou o pesquisador a aprofundar sua experiência analítica escalar, e, conseqüentemente, a ampliar o conhecimento geográfico do território goiano e suas transformações atuais.

Não menos importantes foram os diálogos construídos no decorrer do processo de doutoramento. Nas disciplinas cursadas e nos grupos de pesquisa o contato e o estreitamento de relações/amizades com pesquisadores de vários estados brasileiros e de outros países, como Moçambique, Alemanha, França, Equador e México, abriram possibilidades concretas de fortalecimento de redes de pesquisa e intercâmbio. No entanto, a interlocução com os pesquisados do Instituto de Estudos Socioambientais que se dedicam à investigação das atuais transformações no Cerrado foi o que mais impactou a construção da tese. Entre eles, destacam-se os(as) professores(as) Horieste Gomes, Antonio Teixeira Neto, Eguimar Felício Chaveiro, Maria Geralda de Almeida, Manuel Calaça, Denis Castilho, João Batista de Deus, Celene Cunha Antunes Monteiro Barreira, Marcelo Rodrigues Mendonça, Adriano Rodrigues de Oliveira, Romualdo Pessoa, Tadeu Alencar Arrais, Ronan Eustáquio Borges, entre outros.

Os impasses de pesquisa também fizeram parte do itinerário do doutoramento: dificuldade de encontrar referencial teórico cuja abordagem tivesse como recorte as rodovias; inexistência de consenso na equipe do Pró-Integração quanto ao método de análise a ser empregado na investigação dos eixos de transporte relacionados no projeto; inexperiência com o tema e pouco contato com pesquisadores e grupos de estudo envolvidos nessa abordagem teórico-metodológica; escassez de recursos financeiros para realizar os trabalhos

de campo e visitas técnicas; entre outros. Tais impasses não impossibilitaram a realização da pesquisa, apenas limitou o alcance explicativo e problematizador dos resultados.

Outro grande desafio que acometeu o pesquisador envolveu a “batalha” pelo emprego e a atuação na área de formação. A aprovação no concurso do Instituto Federal Goiano para o cargo de professor de Geografia, na carreira do Ensino Básico, Técnico e Tecnológico, significou conquista imensurável. Todavia, a luta para a nomeação, que durou cerca de um ano e envolveu o desgaste com processos judiciais e a expectativa de conquista do emprego público por algum tempo tomou a alegria, a disposição e a vontade de trabalho do pesquisador. Em certos momentos, não foi possível desenvolver as atividades da pesquisa com a mesma pretensão de outrora. A posse no cargo, em abril de 2016, significou a superação dessa fase extremamente difícil, dando condições financeiras e subjetivas de finalização do trabalho.

O desejo de maior imersão nos territórios servidos pela BR-060 situa-se entre as vontades não realizadas na pesquisa. Isso não foi possível, pois requereria mais tempo e recursos para custear despesas com transporte, hospedagem e alimentação. Considera-se que tal procedimento possibilitaria explicitar melhor as contradições do **uso cooperativo do território**, que envolve, fundamentalmente, o acesso e o controle das redes técnicas pelas corporações multinacionais. Havia, ainda, o anseio de estabelecer maior aproximação com os movimentos sociais, por considerar que as contradições expostas pela luta de classes permitem empreender leitura mais próxima das relações de poder na produção do espaço e das desigualdades sociais. Entretanto, o cronograma da pesquisa, os poucos recursos financeiros e os novos desafios que demandaram atenção e disposição do pesquisador não permitiram trilhar esses caminhos.

Avalia-se, porém, que a pesquisa apresenta avanços relevantes na abordagem das redes de transporte ou no entendimento do papel da circulação na produção do território. Como ressaltado ao longo deste estudo, o discurso de que os grandes eixos de transporte, ou os megaprojetos de infraestrutura logística, induzem o desenvolvimento ainda encontra-se bastante presente, invisibilizando as contradições que perpassam a relação entre rede técnica e território, em uma realidade marcada pela força dos atores que desejam a “globalização”. Pode-se dizer que esta pesquisa problematiza esse discurso, a fim de perceber as contradições, os conflitos e a geopolítica na estruturação dos eixos de transporte, produtora da **circulação diferencial** no território. Além disso, lança luz no papel das redes técnicas na produção da desigualdade espacial, pois, no período atual, elas favorecem o processo de **integração competitiva** do território, fenômeno abordado por Araújo (2007).

Diante disso, considera-se que os estudos da rede de transporte colocam-se na ordem do dia, sobretudo em um contexto marcado pelo “imperativo da fluidez” e pelo “frenesi da circulação”. Frente à tendência de naturalização das redes nas abordagens geográficas atuais, aponta-se a necessidade de análises que aprofundem a investigação do seu sentido político, tendo em vista que elas são decisivas para o controle e o exercício do poder sobre o território.

## REFERÊNCIAS

- A INFORMAÇÃO GOIANA. Apresentação. In: **Revista A Informação Goiana**. Maio de 1924. Goiânia: AGEPEL-IPHAN, 2009a.
- \_\_\_\_\_. A exportação de Goyaz em 1923. In: **Revista A Informação Goiana**. Maio de 1924. Goiânia: AGEPEL-IPHAN, 2009b. p. 893.
- \_\_\_\_\_. Goiás e suas rodovias. In: **Revista A Informação Goiana**. Novembro de 1927. Goiânia: AGEPEL-IPHAN, 2009c. p. 1.220.
- ALMEIDA, Maria Geralda de. Em busca do poético do sertão. **Espaço e Cultura**, Rio de Janeiro, n. 6, jul./dez. 1998.
- ANÁPOLIS BRAZIL. **Localização estratégica**: o trevo do Brasil. Disponível em: <http://www.anapolisbrazil.inf.br/localizacao/>. Acesso em: 10 ago. 2015.
- ARAÚJO, Tânia Bacelar de. Brasil: desafios de uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional contemporânea. In: DINIZ, Clélio Campolina. (Org.). **Políticas de desenvolvimento regional**: desafios e perspectivas à luz das experiências da União Europeia e do Brasil Brasília: Ministério da Integração – IICA, 2007. p. 221-236.
- ARRAIS, Tadeu Pereira Alencar. **A produção do território goiano**: economia, urbanização, metropolização. Goiânia: Editora UFG, 2011.
- \_\_\_\_\_. **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 (Org.). **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.
- BARBOSA, Altair Sales. Serranópolis: um símbolo de patrimônio da humanidade. **Xapuri Socioambiental**, Formosa, ano 2, n. 25, p. 16-17, nov. 2016.
- BARROS, Aidil de Jesus Paes; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Projeto de pesquisa**: propostas metodológicas. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1991.
- BASTOS, Leila Sobreira. A organização do agronegócio em Goiás: abordagens a partir do Plano Nacional de Logística e Transportes. **Geosaberes**, Fortaleza, v. 6, número especial (2), p. 492-505, fev. 2016.
- BECKER, Bertha K. A implantação da rodovia Belém-Brasília e o desenvolvimento regional. **Anuário do Instituto de Geociências**, Rio de Janeiro, v. 1, p. 32-46, 1977. Disponível em: <http://www.ppegeo.igc.usp.br/index.php/anigeo/article/view/1374/1263>. Acesso em: 20 maio. 2015.

\_\_\_\_\_. Logística e nova configuração do território brasileiro: que geopolítica será possível?. In: DINIZ, Clélio 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. p. 267-300.

BERNARDES, Júlia Adão. Circuitos espaciais da produção na fronteira agrícola moderna: BR-163 matogrossense. In: BERNARDES, Júlia Adão; FREIRE FILHO, Osni de Luna (Org.). **Geografia da Soja BR-163: fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2006. p. 13-38.

\_\_\_\_\_; FREIRE FILHO, Osni de Luna (Org.). **Geografia da Soja BR-163: fronteiras em mutação**. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2006.

BONI, Valdete; QUARESMA, Sílvia Jurema. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. **Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC**, v. 2, n. 1 (3), p. 68-80, jan.-jul. 2005.

BORGES, Maristela Corrêa. Da observação participante à participação observante: uma experiência de pesquisa qualitativa. In: RAMIRES, J. C. de L.; PESSÔA, V. L. S. (Org.). **Geografia e pesquisa qualitativa: nas trilhas da investigação**. Uberlândia: Assis, 2009. p. 183-198.

BORGES, Rodrigo Sabino Teixeira. **As transformações espaciais na área de influência da rodovia GO-060, no Oeste Goiano**. 2001. 263 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2001.

BORGES, Ronan Eustáquio. **No meio da soja, o brilho dos telhados: a implantação da Perdigão em Rio Verde, transformações e impactos socioeconômicos e espaciais**. 2006. 229 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Rio Claro, 2006.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Concessões rodoviárias – 2016**. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5261/Concessoes\\_Rodoviaras.html](http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5261/Concessoes_Rodoviaras.html). Acesso em: 5 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. Invest e export Brasil. **Trading brasileiras** (2017). Disponível em: <http://www.investexportbrasil.gov.br/trading-brasileiras?l=pt-br>. Acesso em: 10 jan. 2017.

\_\_\_\_\_. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Balança comercial brasileira: estados** (2015). Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/balanca-comercial-brasileira-unidades-da-federacao>. Acesso em: 5 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério do Planejamento. **10º Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)**. 2014a. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/39402f62fbbfea9c5c6325040fdf6954.pdf>. Acesso em: 5 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. **11º Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)**. 2014b.

Disponível em:

<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/f3754363d19b7dd9a2e899371f3b9ed7.pdf>. Acesso em: 5 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. Centro de Excelência em Engenharia dos Transportes. Ministério dos Transportes. Ministério da Defesa. **Plano Nacional de Logística e Transporte**: relatório final. Brasília, 2012.

\_\_\_\_\_. Casa Civil da Presidência da República. **Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém (2006)**.

Disponível em: <http://www.casacivil.gov.br/camaras/grupos/plano-br-163-sustentavel-versao-publicacao-9-junho-2006.pdf>. Acesso em: 5 fev. 2017.

BRASIL KIRIN. **História (2016)**. Disponível em: <https://www.brasilkirin.com.br/historia>. Acesso em: 10 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Relatório de sustentabilidade (2014)**. Disponível em:

<http://relatorio.brasilkirin.com.br/pt/pdf/relatorio-sustentabilidade-2014.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2016.

BRF. **Relatório anual (2015)**. Disponível em: [http://ri.brf-global.com/conteudo\\_pt.asp?idioma=0&tipo=52159&conta=28&id=196342](http://ri.brf-global.com/conteudo_pt.asp?idioma=0&tipo=52159&conta=28&id=196342). Acesso em: 10 jan. 2017.

BRUNHES, Jean. **Geografia humana**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.

CARGILL. **Cargill (2017a)**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Cargill>. Acesso em: 10 jan. 2017.

\_\_\_\_\_. **Principais unidades (2017b)**. Disponível em: <http://www.cargill.com.br/pt/sobre-cargill-brasil/localidades/index.jsp>. Acesso em: 10 jan. 2017.

CARVALHO, B.; PÍCOLO, I. **Chuva de veneno** – Avião despeja agrotóxicos sobre crianças em Rio Verde (2014). Disponível em: <http://eugestor.com/noticias/2014/08/22/chuva-de-veneno-aviao-despeja-agrotoxicos-sobre-criancas-em-rio-verde/>. Acesso em: 15 fev. 2017.

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

\_\_\_\_\_. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). **Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales** (Universidad de Barcelona), Barcelona, v. XVI, n. 418 (67), 1 de noviembre de 2012. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-67.htm>. Acesso em: 5 jan. 2016.

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.

\_\_\_\_\_. Dinâmica demográfica do Cerrado: o território goiano apropriado e cindido. In: GOMES, Horieste (Org.). **O universo do Cerrado**. Goiânia: Ed. da UCG, 2008. p. 287-308.

\_\_\_\_\_. **Goiânia reinventada**. Goiânia: Ed. PUC-GO/Kelps, 2011.

CHAVEIRO, Eguimar F.; CALAÇA, Manoel. Por uma abordagem territorial do Cerrado Goiano. In: SAQUE, Marcos; DANSERO, Egídio; CANDIOTTO, Luciano (Org.). **Geografia da e para a cooperação ao desenvolvimento territorial: experiências brasileiras e italianas**. São Paulo: Expressão Popular, 2012.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

COMIGO. **Complexo industrial (2016)**. Disponível em: [http://www.comigoserver.com.br/#/abrePagina=uni\\_complexo&local=2&titulo=4](http://www.comigoserver.com.br/#/abrePagina=uni_complexo&local=2&titulo=4). Acesso em: 10 jan. 2016.

CORRÊA, Roberto L. 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, 1997. p. 13-42.

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

\_\_\_\_\_. Rede urbana e formação espacial: uma reflexão considerando o Brasil. **Território**, Rio de Janeiro: Garamond, ano V, n. 8, p. 121-129, jan./jun. 2000b.

\_\_\_\_\_. **Região e organização espacial**. 7. ed. São Paulo: Ática, 2000a.

\_\_\_\_\_. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

CPT. **Justiça manda INCRA-GO devolver Fazenda Estreito da Ponte de Pedra aos antigos donos (2014)**. Disponível em: <https://www.cptnacional.org.br>. Acesso em: 16 fev. 2017.

CSC. Companhia Sulamericana de Cerâmicas. **Quem somos**. Disponível em: <http://www.cscsa.com.br/v02/quem-somos/>. Acesso em: 10 jan. 2016.

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, 2002. p. 177-196.

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

\_\_\_\_\_. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, Leila C.; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da (Org.). **Redes, sociedades e territórios**. 5. ed. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2007. p. 11-28.

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 – 2015**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/nomeclatura-das-rodovias-federais>. Acesso em: 10 ago. 2015.

\_\_\_\_\_. **BR 060 notícias (2014)**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/meio-ambiente/acoes-e-atividades/educacao-ambiental/boletins-informativos/br-060/br060-newsletter-1-copia.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2014.

DUARTE, Rosália. Entrevistas em pesquisas qualitativas. **Educar em Revista**, Curitiba, n. 24, p. 213-225, 2004. Disponível em: <http://revistas.ufpr.br/educar/article/view/2216>. Acesso em: 16 fev. 2017.

ESTEVAM, Luis. **O tempo da transformação: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás**. 1997. 180 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, 1997.

ETERNIT. **Relatório Anual**. 2014. Disponível em: <http://www.mediagroup.com.br/host/eternit/2014/pt/17.htm>. Acesso em: 10 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Sobre a Eternit**. 2016. Disponível em: <http://www.eternit.com.br/sobre-a-eternit/grupo>. Acesso em: 10 jan. 2016.

EXAME. **Eternit amplia fábrica em Goiânia para garantir abastecimento**. Publicado em 9 de julho de 2012. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/eternit-amplia-fabrica-em-goiania-para-garantir-abastecimento-m0157719>. Acesso em: 10 jan. 2016.

FERNANDES, Bernardo Mançano. **Questão agrária, pesquisa e MST**. São Paulo: Cortez, 2001.

FRANÇA, Baliseu Toledo. **Cavalo de rodas: a entrada do automóvel em Goiás**. Goiânia: Oriente, 1979.

GALVÃO, Antônio Carlos F.; BRANDÃO, Carlos A. Fundamentos, motivações e limitações da proposta governamental dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”. In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antônio; GALVÃO, Antonio Carlos F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Ed. Unesp, 2003. p. 187-205.

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.

GOIÁS. Instituto Mauro Borges. **Estatísticas municipais - séries históricas (2016)**. Disponível em: <http://www.imb.go.gov.br/>. Acesso em: 10 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Balança Comercial Goiás (2015)**. Disponível em: <http://www.sgc.goias.gov.br/upload/arquivos/2016-01/balancadezembro.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2017.

\_\_\_\_\_. Instituto Mauro Borges. **Goiás em dados – 2014**. Disponível em: [http://www.imb.go.gov.br/viewcad.asp?id\\_cad=1209](http://www.imb.go.gov.br/viewcad.asp?id_cad=1209). Acesso em: 7 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. Instituto Mauro Borges. **Goiás em dados – 2005**. Disponível em: [http://www.imb.go.gov.br/viewcad.asp?id\\_cad=1080](http://www.imb.go.gov.br/viewcad.asp?id_cad=1080). Acesso em: 7 jun. 2015.

GOIÁS INDUSTRIAL. **Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) (2015)**. Disponível em: [http://www.goiasindustrial.com.br/projetos/distritos\\_industriais/?titulo=Anápolis](http://www.goiasindustrial.com.br/projetos/distritos_industriais/?titulo=Anápolis). Acesso em: 9 jun. 2017.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **O lugar do olhar: elementos para uma geografia da visibilidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

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.

GONÇALVES, Ricardo J. A. Fernandes. **No horizonte, a exaustão: disputas pelo subsolo e efeitos socioespaciais dos grandes projetos de extrativismo mineral**. 515f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2016.

GONÇALVES, Ricardo J. A. Fernandes; MENDONÇA, Marcelo Rodrigues. Expansão dos grandes empreendimentos de mineração e territórios em disputa no cerrado goiano (Goiás/Brasil). **Sociedade e Território**, v. 27, p. 206-228, 2015. Disponível em: <http://www.periodicos.ufrn.br/sociedadeeterritorio/article/view/7438/5769>. Acesso em: 5 jan. 2016.

GUERRILHA DO ARAGUAIA. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Guerrilha\\_do\\_Araguaia](https://pt.wikipedia.org/wiki/Guerrilha_do_Araguaia). Acesso em: 10 jan. 2017.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

\_\_\_\_\_. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006.

\_\_\_\_\_. Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual. Trad. de Juan Villasante y Lisa Di Cione. **GeoBaires – Cuadernos de Geografía**, Buenos Aires, mayo de 2007.

Disponível em:

[http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/mcheca/teoria\\_geografica/LECTURA\\_26bis.pdf](http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/mcheca/teoria_geografica/LECTURA_26bis.pdf).

Acesso em: 10 jan. 2016.

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

\_\_\_\_\_. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HOTEL FAZENDA RAIZAMA. **Localização (2016)**. Disponível em:

<http://raizama.com.br/localizacao/>. Acesso em: 10 jan. 2016.

HOTEL FAZENDA CABUGI. **Estratégica localização e facilidade de acesso (2016)**.

Disponível em: <http://www.hotelfazendacabugi.com.br/home/localizacao>. Acesso em: 10 jan. 2016.

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

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Logística dos transportes no Brasil**. 2014a. Disponível em:

<http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000019704411122014440525174699.pdf>. Acesso em: 10 set. 2015.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico (2010)**. Disponível em:

<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/pesquisas/PIBMun/default.asp>. Acesso em: 10 jun. de 2015.

\_\_\_\_\_. **Cidades (2016)**. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>.

Acesso em: 10 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Produto Interno Bruto dos Municípios (2014)**. Disponível em:

<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/pesquisas/PIBMun/default.asp>. Acesso em: 10 jun. de 2015.

INOCÊNCIO, Maria Erlan. **As tramas do poder na territorialização do capital no Cerrado: o PRODECER**. 2010. 272 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2010.

LIMA, Ronei Coelho de. **O uso corporativo do território pelo agronegócio e a questão da logística de transportes em Mato Grosso**. 2015. 278f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

KIRIN HOLDINGS. **Empresas do Grupo (2016)**. Disponível em:

<http://www.kirinholdings.co.jp/english/company/group/index.html>. Acesso em: 18 jan. 2016.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

MAIA, Cláudio Lopes. **Os donos da terra: a disputa pela propriedade e pelo destino da fronteira – a luta dos posseiros em trombas e formoso 1950/1960**. 275f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, da Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2008.

MARTINS, Emerson; CHAVEIRO, Eguimar Felício. Veias do Cerrado goiano: a BR-070 e a circulação diferencial. In: FREITAS, Cesar Augustus Labre Lemos de; MOURA, João Gonsalo de; PAULA, Ricardo Zimbrão Afonso de (Org.). **Ensaio sobre economia e desenvolvimento regional**. São Luis: EDUFMA, 2016. p. 95-118.

MARTINS, Emerson; SANTANA, Alex Tristão de; DEUS, João Batista de. Desconexão portuária: uma análise das dificuldades de integração territorial da BR-070 nos trechos goiano e mato-grossense. In: Encontro Nacional da ANPEGE – A diversidade da Geografia Brasileira: escalas e dimensões da análise e da ação, XI., 2015, Presidente Prudente. 2015. **Anais...** Dourados (MS): UFGD, 2015. p. 1-12.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro II, volumes 1 e 2. 27. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Manifesto do partido comunista**. Porto Alegre: L&PM, 2001.

MATOS, Patrícia Francisca de; PESSÔA, Vera Lúcia Salazar. Observação e entrevista: construção de dados para a pesquisa qualitativa em Geografia Agrária. In: RAMIRES, Júlio Cesar de Lima; PESSÔA, Vera Lúcia Salazar (Org.). **Geografia e pesquisa qualitativa**: nas trilhas da investigação. Uberlândia: Assis, 2009. p. 279-292.

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.

MENDONÇA, Marcelo Rodrigues; PELÁ, Márcia. Cerrado Goiano: encruzilhada de tempos e territórios em disputa. In: PELÁ, Márcia; CASTILHO, Denis (Org.). **Cerrados**: perspectivas e olhares. Goiânia: Editora Vieira, 2010. p. 50-70.

MERCADANTE, Aloízio; TAVARES, Maria da Conceição. Um outro Brasil é possível (2001). **Teoria e Debate**, n. 49, out./nov./dez. 2006. Disponível em: <http://www.teoriaedebate.org.br/materias/nacional/debate-um-outro-brasil-e-possivel-0>. Acesso em: 25 jan. 2016.

MICHAELIS. **Dicionário online**. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br>. Acesso em: 10 dez. 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.

MOREIRA, Ruy. A nova divisão territorial do trabalho e as tendências de configuração do espaço brasileiro. In: \_\_\_\_\_. **Formação espacial brasileira**: uma contribuição crítica à geografia do Brasil. Rio de Janeiro: Consequência, 2012. p. 245-276.

\_\_\_\_\_. **Espacialidade diferencial e redes de complexidade**: a reestruturação espacial e as tendências da geografia na atualidade. (Palestra de abertura do Seminário “A formação do

professor de Geografia na atualidade”, realizado pelo Departamento de Geografia da Universidade Católica de Goiás). Goiânia, 05 de abril de 2006. Mimeo.

\_\_\_\_\_. **Os quatro modelos de espaço-tempo e a reestruturação espacial brasileira.** A reestruturação industrial e espacial do estado do Rio de Janeiro. Niterói: NERET/NEGT/GECEL UFF, 2003. p. 7-28.

\_\_\_\_\_. **Pensar e ser em Geografia:** ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico. São Paulo: Contexto, 2007.

MOSCOVICI, Serge. **Representações sociais:** investigações em Psicologia Social. Petrópolis, RJ: Vozes, 2003.

NOGUEIRA, Wilson Cavalcante. **Pires do Rio:** marco na história de Goiás. Goiânia: Roriz, 1977.

NUNES, Heliane Prudente. **A era rodoviária em Goiás:** impactos na estrutura rural e urbana (1930-1961). 1984. 165 f. Tese (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1984.

O POPULAR. **BR-153 é liberada após acidente.** Publicado em 28 de junho de 2015. Disponível em: <http://www.opopular.com.br/editorias/cidades/br-153-é-liberada-após-acidente-1.886287>. Acesso em: 10 ago. 2015.

\_\_\_\_\_. **Brasil Kirin deve investir na fábrica em Alexânia até 2015 (2013).** Disponível em: <http://www.opopular.com.br/editorias/economia/brasil-kirin-deve-investir-na-f%C3%A1brica-de-alex%C3%A2nia-at%C3%A9-2015-1.333331>. Acesso em: 10 de jan. 2016.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. A geografia agrária e as transformações territoriais recentes no campo brasileiro. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.). **Novos caminhos da geografia.** 6. ed., 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013. p. 63-111.

OLIVEIRA, Paulo de S. Caminhos de construção da pesquisa em ciências humanas. In: \_\_\_\_\_ (Org.). **Metodologia das ciências humanas.** São Paulo: UNESP, 1998. p. 17-26.

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.

PANITZ, Mauri Adriano. **Dicionário de engenharia rodoviária e de logística:** português-inglês. Porto Alegre: Editora Alternativa, 2007.

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.

PERROUX, François. O conceito de pólo de desenvolvimento. In: FAISSOL, Speridião. **Urbanização e regionalização:** relações com o desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: IBGE, 1975. p. 97-110.

PIETRAFESA, José Paulo; SAUER, Sérgio; SANTOS, Ana E. A. Políticas e recursos públicos na expansão dos agrocombustíveis em Goiás: ocupação de novos espaços em áreas de Cerrado. In: PIETRAFESA, José Paulo; SILVA, Sandro Dutra (Org.). **Transformação do Cerrado: progresso, consumo e natureza**. Goiânia, Editora da PUC Goiás, 2011. p. 93-121.

PMA – Prefeitura Municipal de Alexânia. **Economia (2016)**. Disponível em: <http://www.alexania.go.gov.br/index.php/municipio/10-municipio/28-economia>. Acesso em: 10 jan. 2016.

PMG – Prefeitura Municipal de Goiânia. **História de Goiânia - 2016**. Disponível em: <http://www4.goiania.go.gov.br/portal/goiania.asp?s=2&tt=con&cd=1964>. Acesso em: 10 jan. 2016.

PORTO SECO CENTRO-OESTE. **Nossa história**. Disponível em: <http://www.portocentrooeste.com.br/?l=estaticas&c=1&item=2>. Acesso em: 10 ago. 2015.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Trad. de M. C. França. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, Dinalva Donizete. **Agricultura “caificada” no Sudoeste de Goiás: do bônus econômico ao ônus sócio-ambiental**. 2005. 262 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2005.

RIBEIRO, Karina. Agronegócio: campo salva balança comercial. **O Popular**. Goiânia, 23 de dezembro de 2015, n. 77, p. 11.

ROCHA NETO, João Mendes. O território no Plano Nacional de Logística e Transportes. In: STEINBERGER, Marília (Org.). **Território, Estado e políticas públicas espaciais**. Brasília: Ler Editora, 2013.

SAMPAIO JR. Plínio de Arruda. Desenvolvimentismo e neodesenvolvimentismo: tragédia e farsa. **Serviço Social & Sociedade**, São Paulo, n. 112, p. 672-688, out./dez. 2012. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-66282012000400004&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-66282012000400004&script=sci_arttext). Acesso em: 25 jan. 2016.

SANTANA, Alex Tristão de. **A territorialização da indústria automobilística em Catalão (GO) e as mudanças para o trabalho**. 2011. 210 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Catalão, 2011.

SANTANA, Alex Tristão de; DEUS, João Batista de. Integração territorial e diferenciação espacial em Goiás: uma leitura a partir da rodovia BR-060. In: FREITAS, Cesar Augustus Labre Lemos de; MOURA, João Gonsalo de; PAULA, Ricardo Zimbrão Afonso de. (Org.). **Ensaios sobre economia e desenvolvimento regional**. São Luis: EDUFMA, 2016. p. 95-118.

\_\_\_\_\_. Os novos investimentos em redes técnicas e as desigualdades espaciais no Cerrado Goiano. In: Encontro Nacional de Geografia Agrária, XXII., 2014, Natal (RN). **Anais...** 2014. p. 2828-2844.

SANTANA, Alex Tristão de; MARTINS, Emerson; DEUS, João Batista de. Dinâmica territorial e diferenciação espacial ao longo da BR-060 em Goiás. In: Encontro Nacional da ANPEGE – A diversidade da Geografia Brasileira: escalas e dimensões da análise e da ação, XI., 2015, Presidente Prudente. 2015. **Anais...** Dourados (MS): UFGD, 2015. p. 1-12.

SANTANA, Alex Tristão de et al. A rodovia BR-060 no Centro-Oeste brasileiro: dinâmica territorial e legendas espaciais. **GeoUERJ**, Rio de Janeiro, n. 29, p. 105-132, 2016. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/16918/19561>. Acesso em: 10 jan. 2017.

SANTOS, Lucas Maia dos. **A constituição do meio técnico-científico em Goiás: relações de trabalho e luta de classes no setor sucro-energético**. 2014. 232 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

\_\_\_\_\_. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: EDUSP, 2012.

\_\_\_\_\_. **Economia Espacial: críticas e alternativa**. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2011.

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

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

SERRA BRANCA MINERAÇÃO. **O Grupo Mineração Montividiu (2017)**. Disponível em: <http://www.serrabrancamineracao.ind.br/grupo.htm>. Acesso em: 5 fev. 2017.

SÊGA, Rafael Augustus. O conceito de representação social nas obras de Denise Jodelet e Serge Moscovici. **Anos 90**, Porto Alegre, n. 13, jul. 2000.

SILVA, Gilmar Elias da. **Valparaíso de Goiás-GO: migração e dinâmica socioespacial – 1995/2010**. 2012. 196 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2012.

SILVA, Magda Valéria da. **A indústria automobilística em Catalão/Goiás: da rede ao circuito espacial da produção da MMC Automotores do Brasil S.A.** 2010. 450 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.

SILVA, Ronaldo da. **A implantação da Mitsubishi em Catalão: estratégias políticas e territoriais da indústria automobilística nos anos 90**. 2002. 198 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2002.

SILVA JUNIOR, Roberto França. A formação e a constituição da Geografia da Circulação a partir das perspectivas de Friedrich Ratzel e Paul Vidal De La Blache. In: SILVEIRA, Márcio

Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 69-92.

SILVEIRA, Márcio 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.

SOUZA, Angela Fagna Gomes de. Saberes dinâmicos: o uso da etnografia nas pesquisas geográficas qualitativas. In: MARAFON, Glauco J. et.al. **Pesquisa qualitativa em geografia**: reflexões teórico-conceituais e aplicadas. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2013.

SOUZA, Murilo Mendonça Oliveira de; PESSÔA, Vera Lúcia Salazar. O trabalho de campo em geografia: por uma perspectiva participante de investigação científica. In: MARAFON, G. J. et.al. **Pesquisa qualitativa em geografia**: reflexões teórico-conceituais e aplicadas. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2013.

SUERTEGARAY, Dirce M. A. Pesquisa de campo em Geografia. **GEOgraphia**, n. 7, v. 4, 2002. Disponível em: <http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/view/78/0>. Acesso em: 10 jan. 2017.

TAVARES, Maria da Conceição. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

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.

\_\_\_\_\_. Ruralização e urbanização em Goiás. In: AIRES, Aidenor; BRITO, Elizabeth Cadeira; FREITAS, Lena Castelo Branco. **Formação de Goiás contemporâneo**: identidade histórico-geográfica e político-cultural. Goiânia: Kelps, 2012. p. 121-152.

TERRA LIVRE. **Terra Livre Ocupa Grande Latifúndio e Jataí-GO (2015)**. Disponível em: <http://terralivre.org/2015/11/terra-livre-ocupa-grande-latifundio-e-jatai-go-go/>. Acesso em: 16 fev. 2017.

TEUTO. **História (2016)**. Disponível em: <http://www.teuto.com.br/o-teuto/institucional>. Acesso em: 20 dez. 2016.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: história oral. Tradução de Lólio Lourenço de Oliveira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

VAINER, Carlos B. Fragmentação e projeto nacional: desafios para o planejamento territorial. In: DINIZ, Clélio Campolina (Org.). **Políticas de desenvolvimento regional**: desafios e perspectivas à luz das experiências da União Europeia e do Brasil. Brasília: Ministério da Integração – IICA, 2007. p. 103-130.

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catharina V. **A Rodovia Belém – Brasília**: estudo de geografia regional. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.

WAISELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência no Brasil 2016**: homicídios por armas de fogo no Brasil. FLACSO (Brasil). Disponível em:

[http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2016/Mapa2016\\_armas\\_web.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2016/Mapa2016_armas_web.pdf). Acesso em: 20 dez. 2016.

## REFERÊNCIAS ENTREVISTAS

ARANTES, Pedro Ferreira. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (54 min.).

BARBOSA, Pedro Abraão. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jandaia, 2016. Arquivo mp3 (57 min.).

BARROSO, Rubens Leão. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Rio Verde, 2016. Arquivo mp3 (83 min.).

CAMINHONEIRO 1. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (6 min.).

CAMINHONEIRO 2. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (6 min.).

CAMINHONEIRO 3. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Anápolis, 2015. Arquivo mp3 (13 min.).

CASTILHO, Denis. Entrevista [fev. 2017]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2017. Arquivo mp3 (101 min.).

CRESPI JÚNIOR, Emerval. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Alexânia, 2015. Arquivo mp3 (42 min.).

FAUSTINO, João Cesar Pires. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Rio Verde, 2016. Arquivo mp3 (102 min.).

FERREIRA, Edmar Alves. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Rio Verde, 2016. Arquivo mp3 (32 min.).

FREITAS, Volney Vieira de. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (35 min.).

GALHARDO, Victor Geraldo. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2016. Arquivo mp3 (35 min.).

GODOI, Cíntia Neves. Entrevista. [nov. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (31 min.).

LIMA, Samuel Franco de. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Serranópolis, 2016. Arquivo mp3 (37 min.).

MACIEL, Daniel Barros. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2016. Arquivo mp3 (55 min.).

MORAIS, Domingos Ferro. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Indiará, 2016. Arquivo mp3 (39 min.).

MOTA, Sergio. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Rio Verde, 2016. Arquivo mp3 (94 min.).

NOVAIS, Osvaldo Jesus. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Indiará, 2016. Arquivo mp3 (38 min.).

OLIVEIRA, Flávio Murilo de. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (21 min.).

PEIXINHO, Dimas. Entrevista. [nov. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2015. Arquivo mp3 (46 min.).

REPRESENTANTE Real Transportes. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Anápolis, 2015. Arquivo mp3 (10 min.).

REPRESENTANTE Posto Aparecidão. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Aparecida de Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (5 min.).

SILVA, William Ferreira. Entrevista. [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2016. Arquivo mp3 (86 min.).

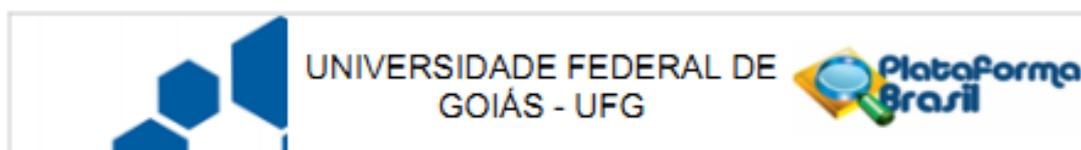
STERCHILE, Álvaro. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2016. Arquivo mp3 (41 min.).

TEIXEIRA NETO, Antônio. Entrevista. [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (82 min.).

VASCONCELOS, Rony Barbosa. Entrevista [jul. 2016]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Jataí, 2016. Arquivo mp3 (62 min.).

VIEIRA, Wellington da Silva. Entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Alex Tristão de Santana. Goiânia, 2015. Arquivo mp3 (40 min.).

**ANEXO**



## PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

### DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** DINÂMICA TERRITORIAL E DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL AO LONGO DA RODOVIA BR-060 EM GOIÁS

**Pesquisador:** Alex Tristão de Santana

**Área Temática:**

**Versão:** 2

**CAAE:** 49158715.0.0000.5083

**Instituição Proponente:** Universidade Federal de Goiás - UFG

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

### DADOS DO PARECER

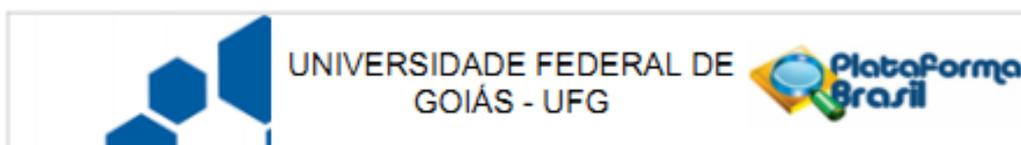
**Número do Parecer:** 1.290.243

#### **Apresentação do Projeto:**

As redes técnicas de transportes, como as redes rodoviárias, são relevantes para a dinâmica territorial de estados e municípios. No caso do Centro-Oeste brasileiro, a BR-060, segundo o pesquisador proponente, tem contribuído para o desenvolvimento de regiões produtivas no estado de Goiás. Diante disso, o objetivo da pesquisa é interpretar a função da BR-060 na dinâmica territorial de Goiás com a finalidade de compreender a produção da diferenciação espacial e as contradições e conflitos que surgem a partir dos diferentes usos do território. A hipótese adotada pela pesquisa é de que a BR-060 fortalece uma dinâmica territorial assentada em práticas agroindustriais.

O pesquisador proponente é aluno do Programa de Pós-Graduação em Geografia, nível doutorado, do Instituto de Estudos Socioambientais (IESA) e entrevistará 30 participantes: 05 representantes do poder público, 05 caminhoneiros, 05 empresários do agronegócio, 05 donos de postos de combustíveis, 05 representantes de sindicatos, cooperativas ou associação e 05 intelectuais. Ele adotou dois critérios para selecionar os municípios de onde ele extrairá a amostra. Em primeiro lugar, realizou três recortes espaciais (eixo Brasília-Goiânia; microrregião Vale do Rio dos Bois; microrregião Sudoeste de Goiás). Em segundo lugar, escolheu duas cidades em cada um dos recortes: Alexânia, Goiânia, Cezarina, Indiará, Rio Verde e Serranópolis.

<b>Endereço:</b> Prédio da Reitoria Térreo Cx. Postal 131			
<b>Bairro:</b> Campus Samambaia			<b>CEP:</b> 74.001-970
<b>UF:</b> GO	<b>Município:</b> GOIANIA		
<b>Telefone:</b> (62)3521-1215	<b>Fax:</b> (62)3521-1153	<b>E-mail:</b> cep.prpi.ufg@gmail.com	



Continuação do Parecer: 1.290.243

A etapa de entrevistas, de acordo com o cronograma de execução, acontecerá a partir de 01 de dezembro de 2015. Os dados das entrevistas serão analisados por meio da abordagem do Discurso do Sujeito Coletivo. O projeto custará R\$ 2780,00 e será financiado pelo pesquisador proponente.

#### **Objetivo da Pesquisa:**

A pesquisa tem, como objetivo primário, interpretar a função da rodovia BR-060 na dinâmica territorial de Goiás no sentido de compreender a produção da diferenciação espacial e as contradições e conflitos decorrentes dos diferentes usos do território. Além desse objetivo, ela tem como objetivos secundários: analisar as múltiplas paisagens da BR-060 no território goiano, de modo a perceber seus usos atuais; entender a dinâmica territorial hegemônica em Goiás na contemporaneidade, tendo como recorte espacial analítico os municípios e as microrregiões cortados pela BR-060; investigar a produção da diferenciação espacial ao longo da BR-060 em Goiás, dialogando com a teoria da produção capitalista do espaço; averiguar a ação de diferentes atores sociais nos municípios e microrregiões cortados pela BR-060 em Goiás, entendendo a importância logística da rodovia para suas articulações; investigar as contradições e os conflitos decorrentes dos diferentes usos do território circunscritos a BR- 060 em Goiás.

#### **Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

O pesquisador proponente informa que os resultados da pesquisa poderão trazer como benefícios a realização de aprofundamentos teóricos e o auxílio na elaboração de políticas públicas.

O pesquisador proponente afirma que o projeto pode causar constrangimentos aos entrevistados e, por isso, oferece riscos que procurarão ser amenizados.

#### **Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

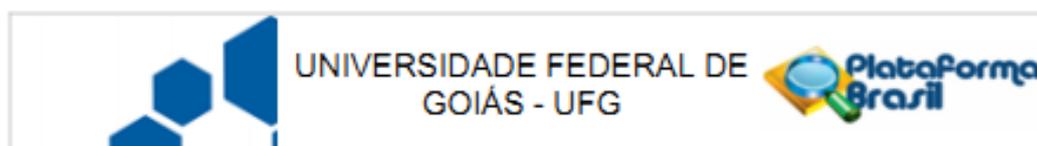
O projeto é relevante para a área de Geografia e poderá trazer benefícios tanto para o estudo de dinâmicas territoriais como para o de diferenciações espaciais. Os aspectos teóricos e metodológicos ainda precisam ser aprofundados.

O pesquisador elaborou um esboço das questões norteadoras que auxiliarão na elaboração dos instrumentos de coleta de dados.

#### **Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

O protocolo está instruído com o Projeto, Termo de Compromisso, Folha de Rosto para Pesquisa

Endereço: Prédio da Reitoria Térreo Cx. Postal 131			
Bairro: Campus Samambaia		CEP: 74.001-670	
UF: GO	Município: GOIANIA		
Telefone: (62)3521-1215	Fax: (62)3521-1163	E-mail: cep.prpi.ufg@gmail.com	



Continuação do Parecer: 1.290.243

envolvendo Seres Humanos e Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

O pesquisador proponente anexou uma Declaração de Comprometimento de obtenção de Termo de Anuência de outras Instituições que participarão do projeto, já que o pesquisador proponente irá entrevistar funcionários de instituições públicas e de cooperativas, associações e/ou sindicatos.

#### Recomendações:

##### Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

O pesquisador proponente cumpriu as seguintes pendências:

- (1) Anexou as questões norteadoras das entrevistas;
- (2) Anexou a Declaração de Comprometimento de obtenção de Termo de Anuência de Instituições públicas e das associações, cooperativas e/ou sindicatos que participarão do projeto.
- (3) Incluiu, no TCLE, a expressão "No caso de despesas decorrentes da participação da pesquisa, o entrevistado tem direito ao ressarcimento".

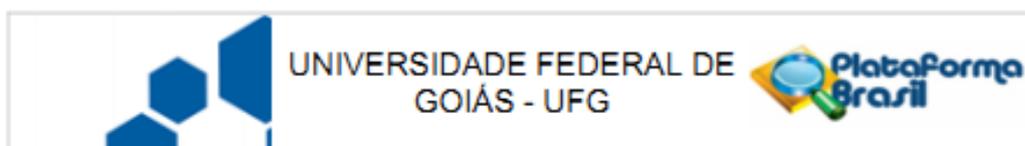
##### Considerações Finais a critério do CEP:

Informamos que o Comitê de Ética em Pesquisa/CEP-UFG considera o presente protocolo APROVADO, o mesmo foi considerado em acordo com os princípios éticos vigentes. Reiteramos a importância deste Parecer Consubstanciado, e lembramos que o(a) pesquisador(a) responsável deverá encaminhar ao CEP-UFG o Relatório Final baseado na conclusão do estudo e na incidência de publicações decorrentes deste, de acordo com o disposto na Resolução CNS nº. 466/12. O prazo para entrega do Relatório é de até 30 dias após o encerramento da pesquisa.

#### Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_584455.pdf	30/09/2015 10:45:55		Acelto
Outros	Declaracao_de_Comprometimento.PDF	30/09/2015 10:42:20	Alex Tristão de Santana	Acelto
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE.docx	30/09/2015 10:25:11	Alex Tristão de Santana	Acelto
Outros	Roteiro_de_entrevista_semi_estruturada.docx	30/09/2015 10:23:09	Alex Tristão de Santana	Acelto

Endereço: Prédio da Reitoria Térreo Cx. Postal 131  
 Bairro: Campus Samambaia CEP: 74.001-970  
 UF: GO Município: GOIANIA  
 Telefone: (52)3521-1215 Fax: (52)3521-1153 E-mail: cep.prpl.ufg@gmail.com



Continuação do Parecer: 1.290.243

Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto_detalhado.pdf	09/09/2015 14:59:16	Alex Tristão de Santana	Acelto
Outros	Termo_de_compromisso.pdf	09/09/2015 14:51:55	Alex Tristão de Santana	Acelto
Orçamento	ORCAMENTO.pdf	09/09/2015 14:50:00	Alex Tristão de Santana	Acelto
Cronograma	CRONOGRAMA.pdf	09/09/2015 14:47:11	Alex Tristão de Santana	Acelto
Folha de Rosto	Folha_de_rosto.pdf	09/09/2015 14:45:39	Alex Tristão de Santana	Acelto

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

GOIANIA, 21 de Outubro de 2015

---

Assinado por:  
João Batista de Souza  
(Coordenador)

Endereço: Prédio da Reitoria Térreo Cx. Postal 131  
 Bairro: Campus Samambaia CEP: 74.001-970  
 UF: GO Município: GOIANIA  
 Telefone: (52)3521-1215 Fax: (52)3521-1153 E-mail: cep.prpi.ufg@gmail.com



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIO-AMBIENTAIS  
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

## TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado(a) para participar, como voluntário(a), da pesquisa intitulada “**Dinâmica territorial e diferenciação espacial ao longo da BR-060 em Goiás**”. Meu nome é Alex Tristão de Santana, sou o pesquisador responsável e minha área de atuação é Dinâmica socioespacial.

Após receber os esclarecimentos e as informações a seguir, se você aceitar fazer parte do estudo, assine ao final deste documento, que está impresso em duas vias, sendo que uma delas é sua e a outra pertence ao pesquisador responsável. Esclareço que em caso de recusa na participação você não será penalizado(a) de forma alguma. Mas se aceitar participar, as dúvidas *sobre a pesquisa* poderão ser esclarecidas pelo(s) pesquisador(es) responsável(is), via e-mail ([santanageoufg@gmail.com](mailto:santanageoufg@gmail.com)) e, inclusive, sob forma de ligação a cobrar, através do(s) seguinte(s) contato(s) telefônico(s): 9090-62-8120 4149 ou 9090-62-3521 1184. Ao persistirem as dúvidas *sobre os seus direitos* como participante desta pesquisa, você também poderá fazer contato com o **Comitê de Ética em Pesquisa** da Universidade Federal de Goiás, pelo telefone (62)3521-1215.

### INFORMAÇÕES SOBRE A PESQUISA

- A pesquisa intitulada “**Dinâmica territorial e diferenciação espacial ao longo da BR-060 em Goiás**” tem por objetivo “interpretar a função da rodovia BR-060 na dinâmica territorial de Goiás no sentido de compreender a produção da diferenciação espacial e os diferentes usos do território”. Considera-se esse estudo relevante, uma vez que oferecerá uma interpretação do papel das redes técnicas (rodovias) na dinâmica do território goiano. Para tanto, será preciso realizar entrevistas com os sujeitos envolvidos nesse processo.
- Para realização da pesquisa será feita entrevista com perguntas direcionadoras, sendo que os participantes terão liberdade para encaminhar suas respostas;
- Os participantes da pesquisada não sofreram nenhum risco físico, mas se sentirem algum tipo de constrangimento ao responder as questões terão total direito de se recusar a participar;
- A participação será fundamental para uma maior aproximação da realidade pesquisada, o que proporcionará resultados mais satisfatórios.
- Para os participantes da pesquisa que preferirem preservar sua identidade poderá ser utilizados pseudônimos ou então optar por não divulgar o nome;
- A participação na pesquisa será de forma voluntária e não haverá nenhum tipo de pagamento ou gratificação financeira;
- Será garantido o sigilo que assegure a privacidade dos participantes quanto aos dados confidenciais envolvidos na pesquisa;

- É expressa a liberdade do sujeito de se recusar a participar ou retirar seu consentimento, em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma e sem prejuízo ao seu cuidado;
- No caso de despesas decorrentes da participação da pesquisa, o participante terá direito ao ressarcimento.
- O participante terá direito à indenização em casos de danos advindos da pesquisa.

Assinatura por extenso do(a) pesquisador(a) responsável:

---

**Alex Tristão de Santana**

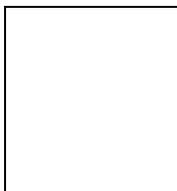
### **CONSENTIMENTO DA PARTICIPAÇÃO DA PESSOA COMO SUJEITO DA PESQUISA**

Eu, \_\_\_\_\_, RG/CPF \_\_\_\_\_, abaixo assinado, concordo em participar do estudo intitulado “**Dinâmica territorial e diferenciação espacial ao longo da BR-060 em Goiás**”. Informo ter mais de 18 anos de idade e destaco que minha participação nesta pesquisa é de caráter voluntário. Fui devidamente informado(a) e esclarecido(a) pelo pesquisador(a) responsável **Alex Tristão de Santana** sobre a pesquisa, os procedimentos e métodos nela envolvidos, assim como os possíveis riscos e benefícios decorrentes de minha participação no estudo. Foi-me garantido que posso retirar meu consentimento a qualquer momento, sem que isto leve a qualquer penalidade. Declaro, portanto, que concordo com a minha participação no projeto de pesquisa acima descrito.

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2016.

---

Assinatura por extenso do(a) participante



Testemunhas em caso de uso da assinatura datiloscópica

---



---



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
**INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIO-AMBIENTAIS**  
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

### **ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADA**

Atores territoriais (intelectuais e pesquisadores, gestores estatais, empresários, representantes de instituições de classe e caminhoneiros)

**Objetivo da pesquisa:** Interpretar a função da rodovia BR-060 na dinâmica territorial de Goiás no sentido de compreender a produção da diferenciação espacial e as contradições e conflitos dos diferentes usos do território

**Doutorando:** Alex Tristão de Santana

**Orientador:** Prof. Dr. João Batista de Deus

#### **Perguntas**

- 1) O que a rodovia BR-060 significa para você?
- 2) Em sua opinião, qual a importância da BR-060 para o Estado de Goiás?
- 3) Em sua opinião, quais as atividades econômicas que mais se beneficiam da fluidez proporcionada pela BR-060?
- 4) Em sua opinião, quais são os aspectos positivos e negativos das atividades econômicas que mais utilizam a BR-060?
- 5) Em sua opinião, a duplicação da rodovia BR-060 provocou mudanças na dinâmica regional? Se sim, quais foram essas mudanças?



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
**INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIO-AMBIENTAIS**  
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

## QUESTIONÁRIO PARA EMPRESAS

**Objetivo da pesquisa:** Interpretar o papel da rodovia BR-060 na dinâmica territorial de Goiás no sentido de compreender a produção da diferenciação espacial e as contradições e conflitos dos diferentes usos do território

**Orientador:** Prof. Dr. João Batista de Deus

**Doutorando:** Alex Tristão de Santana

### Questionário:

- a) Quantos empregos são gerados na empresa?
- b) Qual o investimento realizado na unidade?
- c) Quantos metros quadrados de área construída?
- d) Há quanto tempo a empresa atua no mercado? Qual a escala geográfica de ação comercial (regional, nacional ou internacional)?
- e) Como funciona o setor de logística e transportes (produção e de distribuição) da empresa?
- f) Qual o fluxo (ou semanal/mensal) de matérias primas e produtos acabados pela BR-060?
- g) Qual o fluxo diário (ou semanal/mensal) de caminhões pela BR-060?
- h) Quais são as matérias primas utilizadas no processo produtivo que justificam o uso da BR-060?
- i) Quais são os mercados consumidores da empresa que justificam o uso da BR-060?
- j) Qual a importância da localização (posição geográfica) para as atividades da empresa?
- k) Qual a importância das condições de circulação proporcionadas pela BR-060 para as atividades da empresa?

The screenshot shows a web browser window displaying the website 'Integração Cerrado'. The browser's address bar shows 'integracaocerrado.com.br'. The website features a navigation menu with 'PROJETO', 'EIXOS', 'DADOS', and 'CONTATO'. The main content area includes a map of the cerrado region with various transportation routes and icons. Below the map, there are sections for 'REDE RODOVIÁRIA' (listing Rodovia BR-060, BR-070, BR-153, BR-158, and BR-163) and 'REDE FERROVIÁRIA' (listing Ferrovia EF 151 - Norte-Sul, EF 334 - FIOL, and EF 354 - FICO). At the bottom, there are logos for 'Instituições parceiras' (UFG, UNICA-MG, PUC GOIÁS) and 'Financiamento' (CAPES, BRASIL PATRIÁ, ESCOLARES).

integração cerrado

PROJETO EIXOS DADOS CONTATO

O projeto integração cerrado faz uma avaliação sobre os efeitos das obras de infraestrutura rodoviária na integração regional. [Saiba mais](#)

Veja também as notícias relevantes sobre o assunto. [Veja as notícias](#)

**REDE RODOVIÁRIA**

Rodovia BR-060  
Rodovia BR-070  
Rodovia BR-153  
Rodovia BR-158  
Rodovia BR-163

**REDE FERROVIÁRIA**

Ferrovia EF 151 - Norte-Sul  
Ferrovia EF 334 - FIOL  
Ferrovia EF 354 - FICO

Instituições parceiras

UFG  
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia

UNICA-MG  
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico

PUC GOIÁS  
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Planejamento e Desenvolvimento Territorial

Financiamento

CAPES  
BRASIL PATRIÁ, ESCOLARES

10:30  
08/07/2017

**Figura:** Página da internet do projeto Pró-Integração (2017).