

*A rodovia estadual GO-060 e sua influência na economia regional do Oeste goiano*

*The GO-060 state highway and its influence on the regional economy of Western Goiás*

*La carretera GO-060 y su influencia en la economía regional del Oeste de Goiás, Brasil*

Isabela Lorrane Santos Meira  
Universidade Federal de Goiás  
isabelameiraa@gmail.com

---

**Resumo**

As rodovias possuem papel primordial no processo de formação do território goiano. Dentre os eixos estruturantes desse estado, a rodovia GO-060 se constitui como principal eixo de circulação do Oeste goiano e exerce importante função em seu sistema produtivo regional. Este trabalho analisa a formação dessa via e busca compreender sua influência na economia do Oeste goiano. Os procedimentos metodológicos basearam-se em pesquisa bibliográfica, pesquisa documental em órgãos oficiais, realização de trabalho de campo e mapeamento. Além de cumprir papel fundamental na fluidez territorial do Oeste do estado, a GO-060 guarda relação com o crescimento populacional dos principais centros regionais, com a expansão da produção agropecuária e com a articulação comercial intra e inter-regional, com destaque para produtos advindos do gado e do leite, conectando os principais municípios produtores aos centros econômicos do estado e do país. Isso revela a importância geográfica dessa via e seu papel na economia regional do Oeste goiano.

**Palavras-chave:** Rede rodoviária. GO-060. Economia regional. Oeste goiano.

---

**Abstract**

Highways play a key role in the formation process of the territory of Goiás. Among the structuring axis of this state, the GO-060 road is the main path of circulation of the West of Goiás and plays an important role in its regional productive system. This work analyzes the formation of this road and seeks to understand its influence on the Western Goiás economy. The methodological procedures were based on bibliographic research, documentary research in official organizations, field work and mapping. Besides playing a crucial role in the territorial fluidity of the west of the state, GO-060 is related to the population growth of the main regional centres, with the expansion of agricultural and livestock production and with the intra and inter-regional trade articulation, especially for products from cattle and milk, connecting the main producing municipalities to the economic centres of the state and the country. This

reveals the geographical importance of this road and its role in the regional economy of the West of Goiás.

**Keywords:** Road network. GO-060. Regional economy. Western Goiás.

---

### Resumen

Las carreteras juegan un papel clave en el proceso de conformación del territorio de Goiás (Brasil). Entre los ejes estructurales de este estado, la carretera GO-060 es el principal eje de circulación del Oeste de Goiás y cumple una función importante en su sistema productivo regional. Este trabajo analiza la formación de esta ruta y busca comprender su influencia en la economía del Oeste de Goiás. Los procedimientos metodológicos se basaron en la investigación bibliográfica, la investigación documental en organismos oficiales, el trabajo de campo y el mapeo. Además de jugar un papel fundamental en la fluidez territorial del Oeste del estado, la GO-060 está directamente relacionada con el crecimiento poblacional de los principales centros regionales, con la expansión de la producción agrícola y con la articulación comercial intra e interregional (destacando los productos provenientes de ganado y leche), conectando los principales municipios productores con los centros económicos del estado y del país. Esto revela la importancia geográfica de esta ruta y su papel en la economía regional del Oeste de Goiás.

**Palabras clave:** Red de carreteras. GO-060. Economía regional. Oeste de Goiás.

---

## Introdução

A rede de transportes é indispensável à circulação de produtos, bens e pessoas. Sua infraestrutura é constituída por ligações que são responsáveis por conectar diferentes pontos do espaço e por nós que estruturam e condicionam o acesso aos lugares. Logo, é a partir de seu movimento, que a rede de transportes possui uma expressão geográfica, sendo assim considerada fundamental à organização e ao funcionamento dos territórios.

As rodovias correspondem à um dos modais que compõem esta rede técnica. Seu protagonismo, no caso específico do Brasil, ganha evidência a partir da segunda metade do século XX, por produzir pela primeira vez um quadro de conexões entre as áreas mais isoladas e os núcleos dinâmicos do país. Fato que revelou sua importância, pois transformou as relações econômicas e sociais em diferentes escalas.

Em que pesem tais modificações, no estado de Goiás a rede rodoviária desempenhou, e ainda desempenha, um grande papel no processo de dinamização das regiões. Isso ocorre na medida em que o processo de urbanização e a inserção de arranjos produtivos foram se intensificando e se concentrando ao longo de alguns eixos estruturantes. À exemplo da rodovia estadual GO-060, responsável por introduzir mobilidade e novos processos territoriais no Oeste goiano, região em que antes de sua construção, era desprovida de uma articulação espacial mais dinâmica.

Em vista disso, o objetivo principal deste trabalho foi analisar a formação da rodovia GO-060 e compreender sua influência na economia regional do Oeste goiano. Dessa forma, no primeiro momento da pesquisa buscamos compreender como a rede de transporte integrou e estruturou o território brasileiro ao longo do tempo e o papel das

rodovias diante da estruturação regional. Em seguida, foi analisada a gênese e a evolução da GO-060 e sua relação com o Oeste goiano. Por fim, analisamos as influências da rodovia na dinâmica populacional e econômica dessa região, em especial, no que tange as condições para a produção de produtos advindos do boi e do leite.

Os procedimentos metodológicos basearam-se em pesquisa bibliográfica realizada por meio de levantamento de livros, artigos, teses e dissertações sobre a rede de transportes e dinâmica econômica regional relacionada à rodovia; pesquisa documental em publicações oficiais nos seguintes órgãos: Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (GOINFRA), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), Instituto Mauro Borges de Estatística e Estudos Socioeconômicos (IMB) e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Também foi realizado trabalho de campo para o preenchimento de formulários, registros fotográficos e obtenção de marcações de GPS (Global Positioning System) dos serviços e infraestruturas disponíveis ao longo do traçado da rodovia, resultando no mapeamento e na produção de sínteses dos serviços ao longo da via e de sua relação com a produção econômica regional.

### **Rede de transportes e o papel das rodovias na estruturação regional**

A rede de transportes é formada pelo conjunto dos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, marítimo, aeroviário e dutoviário. Cada um destes modais forma a sua própria rede de conexões, sendo a conectividade (DIAS, 2000), fator essencial para compreender a sua geograficidade.

Considerando as interações espaciais e os fluxos das redes de transportes, Corrêa (2006) destaca que as interações podem apresentar diferentes intensidades, conforme a distância e direção no que tange ao deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informações. Ainda, nesse sentido, os modais de transportes podem se constituir como importantes agentes no que tange ao sentido das relações, conforme assinala Castilho (2016), e à fluidez territorial, fator que permite a qualidade da velocidade dos fluxos que estruturam o território (ARROYO, 2015).

Ao longo do tempo, os transportes passaram a integrar e estruturar o território de maneira estratégica, gerando efeitos diversificados sob a estrutura socioeconômica das regiões. Logo, começaram a interagir espacialmente em diferentes escalas, desde a local-regional-nacional até à escala internacional.

No Brasil, os avanços e as influências dessa rede técnica acompanharam as modificações do cenário socioeconômico do país desde o princípio de sua formação. Esse fato é exemplificado por Nunes (1984) ao realizar uma análise do protagonismo dos modais hidroviário, ferroviário e, em especial, do rodoviário, por meio de três diferentes períodos históricos.

No primeiro período, compreendido por Nunes (1984) a partir do século XVI até a primeira metade do século XIX, o modal hidroviário exerce importante protagonismo

no Brasil. Sua expansão aconteceu por meio da navegação marítima e fluvial, e pela atividade portuária, responsável pela articulação das exportações do país que atendiam aos comandos e interesses do mercado internacional. Os rios brasileiros, mesmo com todas as intempéries físico-naturais tornaram-se mecanismos essenciais para o seu sistema de comunicação nesse momento.

Em seguida, ganhou notoriedade o transporte ferroviário já extremamente influenciado pela ampliação do sistema capitalista de mercado, entre o final do século XIX até as primeiras décadas do século XX (CASTILHO, 2012). As estradas de ferro foram instaladas no território na medida em que foi sendo necessário realizar ligações entre os centros produtores, localizados no interior do Brasil, e os portos de exportação circunscritos no litoral. Como destaca Castilho (2017, p. 68), “as redes ferroviárias implantadas no Brasil foram meios estratégicos para o funcionamento do território”, sendo importantes vias para circulação de bens, produtos e pessoas, atendendo aos interesses do sistema econômico vigente, ou seja, o mercado agroexportador.

A partir da década de 1930, as rodovias começaram a integrar o território e as ferrovias vão, aos poucos, perdendo seu protagonismo no sistema de circulação do país, dando início ao terceiro período. Bertran (1988) retrata como ocorreu a transição do modal ferroviário para o rodoviário em Goiás, afirmando que as regiões produtivas já não se orientavam pela ferrovia, mas pela configuração das novas estradas de rodagem permitindo maior fluidez e mobilidade ao sistema produtivo.

Logo, verificou-se o começo de uma nova divisão territorial do trabalho, a qual buscava maior favorecimento à acumulação de capital. Isso implicou em alterações na organização da estrutura produtiva do país, passando de um modelo primário agroexportador para uma política de industrialização (NUNES, 1984). A demanda por produtos manufaturados cresceu sob o mercado interno, a partir do aumento da produção industrial concentrada especialmente na região Sudeste do país. Sendo assim, necessário maior escoamento destes produtos para regiões interioranas, o que conseqüentemente dependia do aumento de investimentos visando a expansão do sistema rodoviário.

Diante disso, estratégias e políticas governamentais influenciaram a expansão das rodovias no território brasileiro, como o projeto “Marcha para Oeste”, criado durante o Governo Getúlio Vargas. O projeto teve como objetivo a ampliação da fronteira econômica e a ocupação demográfica em direção à região centro-oeste e norte do país.

O estado de Goiás insere-se nesse projeto como uma das principais frentes de ocupação, fato que corrobora para o início de diversas modificações em sua infraestrutura. A começar pela transferência da capital localizada, a princípio cidade de Goiás (antiga Vila Boa) para Goiânia, cuja área foi planejada e construída por influência direta da política de expansão. Com a mudança da capital surge também a emergência de investimento em uma infraestrutura rodoviária básica para que o acesso à Goiânia e as terras ainda inexploradas, como as da área do Mato Grosso Goiano acontecesse.

Posteriormente, durante o governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), no decorrer da campanha “Cinquenta anos em cinco” surge o “Plano de Metas”. Um dos cinco objetivos do plano foi investir e modernizar a infraestrutura de transportes do país. A concretização do investimento, fez JK responsável por assumir o protagonismo do modal rodoviário no Brasil. E, simultaneamente, à construção da nova capital federal, Brasília, fez surgir importantes rodovias federais de ligação capazes de reorientar a circulação de produtos e pessoas, com o intuito de interligar o território brasileiro de norte a sul e de leste a oeste. A exemplo da rodovia BR-060, eixo de ligação entre Goiânia e Brasília e importante rede estruturante da região do Sudeste goiano. Sua formação é considerada por Dantas e Castilho (2021), essencial ao processo de produção do território goiano.

Segundo Borges (2001), a transferência da capital e a construção de rodovias federais, exigiu que governos estaduais complementassem o acesso a tais eixos com a construção de rodovias estaduais. Com a abertura destas, o acesso às áreas mais afastadas, sobretudo em Goiás, foi ampliado, incentivando a produção e as trocas comerciais entre pequenos municípios, cuja produtividade ocorria ainda nos moldes tradicionais da agropecuária.

No que tange a essas mudanças, atualmente as rodovias continuam a influenciar a estrutura regional de Goiás. Como é possível observar por meio da divisão do estado em Regiões de Planejamento, realizada pela Secretaria de Planejamento do Estado de Goiás (SEPLAN), inicialmente no ano de 2006. Um dos critérios utilizados para compor essa nova regionalização foi construído sob a análise dos eixos considerados essenciais para a economia do estado. Fato este que comprova a influência de uma rodovia na estruturação do espaço regional. Como é o caso da GO-060, principal eixo viário do Oeste goiano até os dias atuais. Assim, na próxima seção analisamos a gênese e a formação desta via e sua correlação com a referida região.

### **Formação da rodovia GO-060 e a estruturação do Oeste goiano**

Com o movimento das bandeiras, organizado pelos portugueses e evidenciado em Goiás durante o século XVIII, a região hoje representada pelo Oeste goiano começa a ser colonizada. O primário povoamento da região ocorreu, principalmente, em decorrência da descoberta de metais preciosos e por muito tempo, se desenvolveu através de precários e isolados núcleos de povoamento. Assim, seguindo a tendência do próprio estado onde a ocupação “em função da sua enorme extensão territorial, deu-se de forma vagarosa e diversificada” (ESTEVAM, 2004, p.23).

Os núcleos de povoamento do Oeste comunicavam-se, em especial, com Vila Boa (atual município de Goiás), cidade que neste momento, no século XVIII, exercia funções administrativas ligadas à coroa portuguesa e posteriormente, foi elevada à condição de capital do estado de Goiás.

Com o fim do ciclo do ouro, as atividades ligadas à pecuária tornaram-se essenciais para a ocupação do Oeste goiano, durante o século XIX. Porém, esta não foi suficiente para estruturar bases sólidas de povoamento na região (BORGES, 2001). Até a primeira metade do século XX, a região de estudo possuía índices populacionais e econômicos considerados baixos, além de uma infraestrutura viária bastante rudimentar e muito aquém da integração com outras regiões do estado. A base de sua produção, sobretudo de suas áreas mais povoadas, ocorria por meio dos moldes mais tradicionais do garimpo e da agropecuária de subsistência.

A partir da década de 1940, com os desdobramentos do Marcha para o Oeste, Goiás é beneficiado pela execução do projeto devido sua posição estratégica no território nacional. Esse contexto foi favorável para que a malha rodoviária do estado viesse a ser expandida, o que facilitou o acesso e circulação de migrantes em seu território. Diante disso, também foram planejadas novas vias de circulação a serem instaladas na região do Oeste goiano, fatores que levaram, no ano de 1947, ao início do processo de construção da rodovia GO-060.

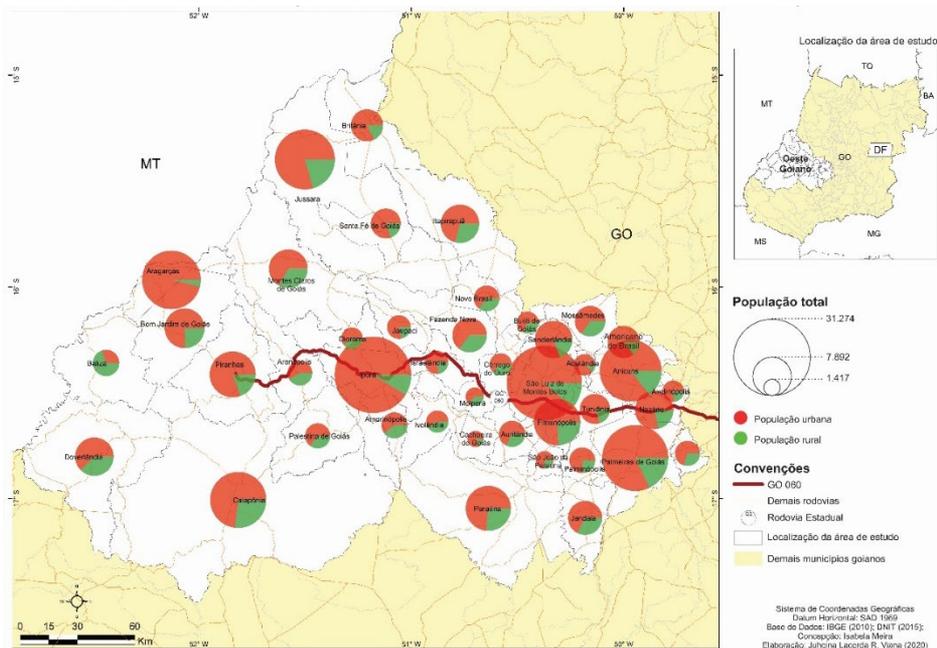
Com a implantação da GO-060, acontece uma reorientação dos fluxos de ocupação em direção à região. A área oriental do Oeste goiano, considerada a mais próxima do centro dinâmico de Goiás (Goiânia e Anápolis) passou a ser ocupada devido a disponibilidade de solos férteis e matas ainda inexploradas. Já na porção ocidental, a ocupação ocorreu por meio da busca de metais preciosos e pelo desenvolvimento da atividade agropecuária (BORGES, 2001). Diante dessa nova realidade, os carros de boi e as tropas, bastante utilizados para o transporte, aos poucos foram deixando de exercer o protagonismo de outrora.

O acesso dos migrantes através da rodovia e a disponibilidade de terras virgens para a manutenção das atividades econômicas, levaram ao surgimento de diversos distritos já na década de 1950. À exemplo de Piranhas, no ano de 1952, favorecida pela fertilidade de suas terras, Mochão do Vaz em 1953 (atual Israelândia) e Jaupaci em 1958 por meio das jazidas de ouro e diamantes encontradas em seus territórios (IBGE, 2021). As relações comerciais locais expandiram-se e os distritos da região estabeleceram vínculos, sobretudo, com as cidades de Goiânia e Anápolis.

Diante disso, “o municipalismo e o rodoviarismo concorreram para o deslocamento de regiões agropecuárias que a tempos existiam embrionariamente e cujos frutos colhiam-se pela primeira vez de forma eficiente pelo transporte rodoviário” (BERTRAN, 1988, p.101). Sendo assim, não foi preciso esperar muito para que a emancipação de alguns distritos para a categoria de município também acontecesse. Como foi os casos de Nazário, Firminópolis, Iporá e Piranhas, que se tornaram municípios já no ano seguinte do início das obras de abertura da rodovia (1948), fragmentando o território de Palmeiras de Goiás, Paraúna, Goiás e Caiapônia, respectivamente.

Em sequência, verificou-se a emancipação de São Luís de Montes Belos em 1953, Arenópolis em 1956, Israelândia em 1958 e Santa Bárbara de Goiás em 1963 (IBGE, 2021). Todos estes localizados às margens da GO-060, evidenciando o papel pioneiro da rodovia na emancipação de municípios neste momento.

Atualmente, a região de planejamento do Oeste goiano abrange 43 municípios, dentre estes, 8 recebem influência direta da rodovia, como ilustrado na Figura 1. O eixo da GO-060 possui 310 quilômetros de extensão, ligando a capital Goiânia ao município de Piranhas. Estende-se na direção centro-oeste de sua área de influência e é uma rodovia integralmente pavimentada, onde o trecho entre Goiânia e Trindade possui via duplicada, e adiante, entre Trindade e Piranhas, segue em pista simples.



**Figura 1:** Oeste goiano: Localização da rodovia GO-060 e taxa de urbanização (2010).

Fonte: IBGE, 2010. DNIT, 2015.

A rodovia perpassa onze municípios. São eles: Goiânia, Trindade, Santa Bárbara de Goiás, Nazário, Turvânia, Firminópolis, São Luiz de Montes Belos, Israelândia, Iporá, Arenópolis e Piranhas. Destes, Goiânia, Trindade e Santa Bárbara de Goiás são os únicos municípios não pertencentes à região do Oeste goiano (Mapa 1).

Observa-se, ainda, que as principais centralidades da região (São Luiz de Montes Belos e Iporá), conforme estudo publicado pelo IBGE (2008), estão servidos diretamente

por essa rodovia. Nesse contexto, discutiremos o modo como a implantação da via corroborou com o aumento populacional, com o processo de urbanização e com a dinamização da economia regional.

### **Análise da urbanização e da dinâmica econômica dos municípios servidos pela rodovia estadual GO-060**

O processo de urbanização e incorporação dos espaços produtivos dos municípios servidos pela GO-060 à dinâmica econômica regional, ocorreu de maneira simultânea ao aumento da apropriação de terras do Oeste goiano. Segundo Borges (2001), as terras da área de influência da rodovia, em sua maioria foram ocupadas no decorrer da década de 1950, momento em que a abertura do leito natural da GO-060 foi finalizada.

Em 1950 o Oeste goiano era formado por oito municípios. Dentre aqueles já existentes no traçado da GO-060, Iporá destacava-se como quarto município mais populoso da região, totalizando 14.053 habitantes. Já Firminópolis e Nazário contavam com menos da metade desse quantitativo, consistindo respectivamente em 5.772 e 3.551 habitantes, como mostra a Tabela 1. Do ponto de vista econômico, predominavam atividades relacionadas à pecuária tradicional (extensiva) e produção de culturas, como a do arroz.

**Tabela 1:** População total dos municípios do Oeste goiano (1950).

<b>MUNICÍPIOS</b>	<b>População (hab.)</b>
Anicuns	17.204
Palmeiras	16.981
Caiapônia	15.220
<b>Iporá</b>	<b>14.053</b>
Aurilândia	12.000
Firminópolis	5.772
Paraúna	5.720
Nazário	3.551
<b>TOTAL</b>	<b>90.501</b>

Fonte: Organizado pela autora com dados do IBGE (1950).

Ainda em 1950, as obras de abertura da GO-060 são finalizadas, favorecendo para que no decorrer dessa década o fluxo de migrantes aumentasse em direção à região, devido às melhores condições de circulação. Tal fato, como já discutido anteriormente, resultou na emancipação de novos municípios, quatro destes são alcançados diretamente pelo eixo da rodovia. Sendo eles: Israelândia com 3.816, Piranhas com 6.363, São Luís de Montes Belos com 13.740 e Turvânia com 5.210 habitantes (IBGE, 1960).

Contudo, como mostram os dados do Censo Demográfico de 1960, o fenômeno de emancipação também corroborou para a diminuição do quantitativo demográfico de

algumas cidades. Como foi o caso de Iporá, com a perda de 3.101 habitantes, devido à fragmentação de seu território para criação de três novos municípios (Israelândia, Amorinópolis e Jaupaci).

No decorrer da década de 1960 o trecho da GO-060 recebe diversos investimentos. Estes contribuíram para sua pavimentação, importante para a melhoria da fluidez, até as cidades de São Luís de Montes Belos e Iporá já no início da década de 1970. De acordo com Chagas (2014) pavimentação da GO-060 até Iporá,

proporcionou à cidade uma dinâmica ainda não vivenciada, as margens da rodovia no perímetro urbano passou a concentrar estabelecimentos comerciais e industriais. Além da valorização das margens da rodovia na cidade, o simples fato de se diminuir o tempo de duração da viagem à capital do estado favoreceu, juntamente com a diversificação do comércio, o processo de migração, a Iporá. (CHAGAS, 2014, p. 59 60).

Logo, concomitantemente, São Luís e Iporá registraram aumentos populacionais significativos. A primeira com acréscimo de 45% em seu percentual total, assim somando 22.246 habitantes. A segunda totalizando 17.199 habitantes e já registrando uma porcentagem maior de residentes urbanos em comparação aos rurais no Censo de 1970. A taxa de urbanização de Iporá ultrapassa a rural antes mesmo da média de Goiás e de todos os municípios que compõem a região do Oeste goiano, esses registaram maioria de contingente urbano somente a partir de 1980 (SOUSA, 2015).

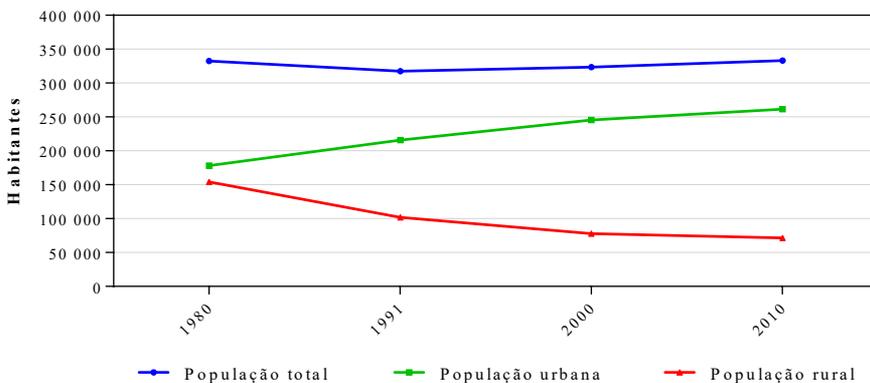
Tais fatores contribuíram positivamente para o aumento do percentual demográfico das cidades e para o ganho de dinamismo econômico da região. Diante desse contexto, o Oeste goiano tornou-se lugar de ações governamentais, as quais buscavam a integração da região com o circuito econômico do Estado. O município de Piranhas, em 1975, foi escolhido para localizar uma das sedes do Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (POLOCENTRO). O objetivo do programa foi promover o desenvolvimento e a modernização das atividades agropecuárias, através da ocupação do município e consequentemente a absorção da mão de obra dos migrantes advindos de outras regiões de Goiás e do país.

Através de investimentos concedidos pelo POLOCENTRO, já na década de 1980, o município de Piranhas passou a ganhar destaque em relação à criação de gado, uma vez que seu rebanho saltou de 68.437 para 148.515 cabeças em 1980 (IBGE, 1970 e 1980).

Nesse momento, também cabe destacar a influência da transferência da capital federal para Brasília e a construção de vias de integração nacional durante o governo de Juscelino Kubitschek. Esses fatores trouxeram maior visibilidade às terras goianas, o que provocou alteração no espaço organizado de Goiás (BARREIRA, 1997). A valorização territorial dada ao estado, direcionou o fluxo de pessoas a áreas como as do Oeste goiano.

E a presença de muitos espaços vazios na região, foi motivo de atração para aqueles que buscavam espaço para estabelecer a vida e até mesmo investir capital.

A passagem da década de 1970 para a de 1980 foi marcada pelo crescimento das atividades urbanas, o que favoreceu o aumento das taxas de urbanização. Como mostra a Figura 2, a partir de 1980 a população urbana ultrapassa a rural em todo Oeste goiano. Destaque novamente para Iporá cuja taxa de urbanização já atingia 73.9%. Este cenário foi resultado do grande êxodo rural que movia as pessoas em direção às cidades, fenômeno que ocorreu em escala nacional, motivado pela modernização territorial. Nesse período, somente cinco cidades não haviam se urbanizado, como é o caso da recém-criada Arenópolis.



**Figura 2:** População rural, urbana e total dos municípios cortados pela rodovia GO-060 (1980-2010).

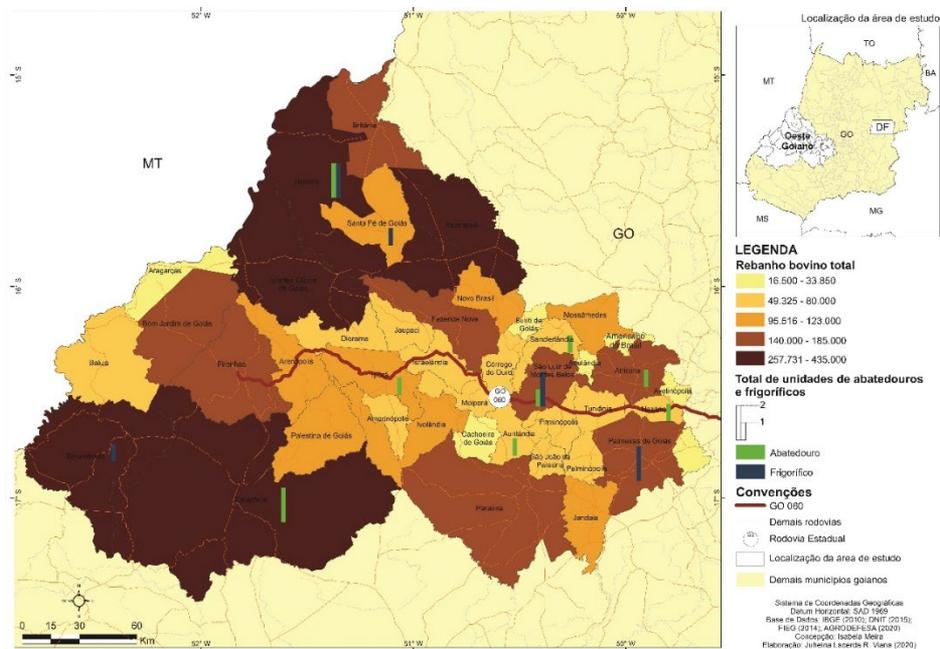
Fonte: Organizado pela autora com dados do IMB (2020).

Após a urbanização alcançar todos os municípios, percebe-se uma estagnação no crescimento do número populacional total da região (Figura 2). É possível afirmar que, da mesma maneira em que o fluxo migratório foi essencial para o aumento da população, especialmente durante as décadas de 1950 e 1960, posteriormente, o perfil socioeconômico e a posição na rede urbana fizeram com que parte da população migrasse para outras regiões onde os centros urbanos fossem maiores. À exemplo das cidades de Goiânia, Trindade, Anápolis e Rio Verde.

Apesar desse cenário, São Luís de Montes Belos e Iporá foram municípios cujos índices populacionais permaneceram em ascensão. De acordo com Borges (2001), a distribuição de bens e serviços e a articulação com a rede viária, traduzida em circulação, tornou as duas cidades centralidades regionais. Dessa maneira, os dois municípios se solidificaram como áreas onde a infraestrutura e atividades essenciais ligadas ao comércio, saúde, educação etc. se destacavam diante da posição na rede urbana, fatores fundamentais para a chegada e manutenção da população nesses locais.

No final da década de 1990, os números já apontavam a pecuária como uma das principais atividades econômicas da região e, logo, dos municípios cortados pela rodovia em estudo. Segundo dados do IMB (2018), somente a região no ano de 2018 abrigou 21,16% do total das cabeças de gado produzidas em Goiás. Nesse mesmo ano o estado ocupou o 2º lugar do ranking nacional totalizando 22.651.910 cabeças de gado bovino. Depois do complexo de soja, o complexo de carnes é o mais expressivo diante das exportações estaduais, sendo o Oeste do estado fundamental para a consolidação desses números.

A Figura 3 espacializa o quantitativo do rebanho bovino da região. O município de Caiapônia destaca-se como maior produtor, sendo responsável pela geração de 435.000 cabeças de gado no ano de 2018, ocupando o 1º lugar diante do quantitativo do Oeste goiano e o 3º lugar em relação ao estado. Entre os municípios que recebem influência direta da GO-060, o município de Piranhas desde as ações do POLOCENTRO, permanece como protagonista diante da produção do rebanho bovino.



**Figura 3:** Oeste goiano: Rebanho bovino, total de frigoríficos e abatedouros por município (2020).  
Fonte: IBGE (2010). DNIT (2016). FIEG (2014). AGRODEFESA (2020).

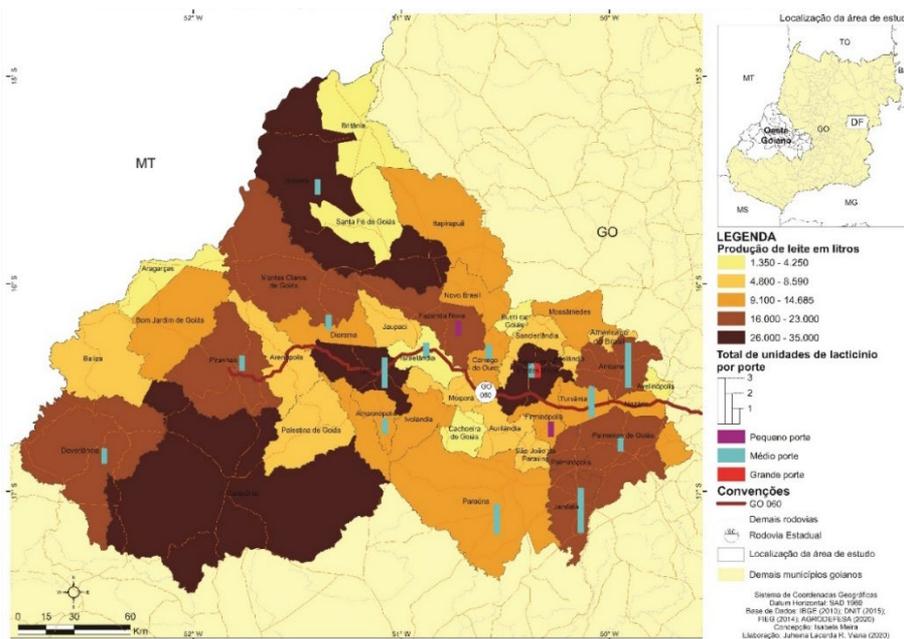
O rebanho bovino movimentava significativamente a economia da região. Os produtos advindos do gado são a principal fonte de exportação do Oeste goiano. Os gados são destinados aos abatedouros e frigoríficos por meio do modal rodoviário, cujo eixo da

GO-060 desempenha papel essencial, uma vez que é a principal via de ligação com rodovias federais que, posteriormente, ligam-se aos portos.

Toda região abriga diversos estabelecimentos ligados ao segmento, a exemplo das indústrias frigoríficas Minerva Foods e Pif Paf Alimentos localizadas em Palmeiras de Goiás. O primeiro atendendo principalmente o mercado externo, e o segundo, o mercado varejista e atacadista de Goiás. Não à toa, Palmeiras de Goiás foi o município goiano que exportou o maior número de produtos derivados do boi em 2017 (IMB, 2018).

Ao passo que as possibilidades criatórias melhoraram no espaço agrário da região e a pavimentação atingiu o eixo da rodovia, foram criadas melhores condições para a circulação de leite in natura (BORGES, 2001). Com isso, a atividade leiteira passou a ser difundida no Oeste goiano acompanhando a evolução desse segmento no estado de Goiás, cuja expansão iniciou-se especialmente a partir do final da década de 1980.

A produção de leite na região representou em 2018, 16,55% da produção total do estado, tornando-se a segunda atividade produtiva predominante da região. A geração em larga escala de leite ocorre em função da grande quantidade de laticínios encontrados na região, como ilustrado na Figura 4. A armazenagem do leite in natura é feita em tanques, cujo transporte também é realizado, principalmente, por meio do modal rodoviário até as indústrias do segmento.



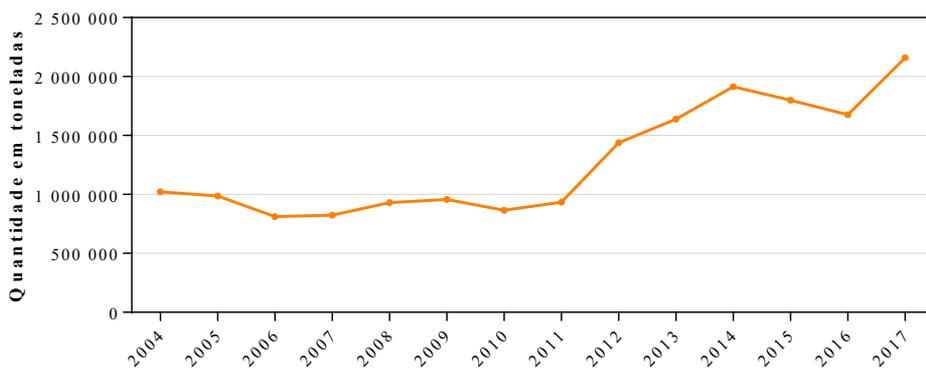
**Figura 4:** Oeste goiano: Produção de leite e unidades de laticínio por município (2020).  
Fonte: IBGE (2010). DNIT (2016). FIEG (2014). AGRODEFESA (2020).

Essa produtividade é difundida, em especial, no Arranjo Produtivo Local de Lácteos da microrregião de São Luís de Montes Belos, o qual exerce importante influência em todo Oeste goiano. A criação e estrutura do APL foi pensada pelo governo como uma estratégia para o desenvolvimento regional. Segundo a Secretaria de Estado de Ciência, Tecnologia e Inovação (SECTEC) a estrutura deste APL em 2012 apresentou

a maior concentração da atividade leiteira, com um número maior de produtores de leite, também se concentra o maior número de laticínios formais da região. Conta com mais de 5.000 produtores de leite, distribuídos em dezoito municípios. (SECTEC, 2012, p. 2).

A indústria LBR Lácteos Brasil, localizada no município de São Luís de Montes Belos, é aquela que possui a maior infraestrutura do segmento na região. Diariamente são fabricados diversos produtos de marcas consumidas no mercado nacional, como a Parmalat e Leite Bom.

Com relação à produção de grãos, a região do Oeste goiano desenvolve menor participação se comparada com a bovina e a produção de leite e derivados. Em 2017 representou 9.46% da produção estadual. Seu crescimento começou a ocorrer somente a partir do ano de 2012, como destacado na Figura 5. Os municípios de Paraúna, Caiapônia e Palmeiras de Goiás ocupam as primeiras posições do ranking de produtividade da região.



**Figura 5:** Evolução da produção de grãos entre os anos de 2004 e 2017 na Região do Oeste goiano.

Fonte: Organizado pela autora com dados do IMB (2018).

Com esse cenário de produtividade econômica, a rodovia GO-060 ganha relevância. É através dela que o transporte de bois é realizado até os frigoríficos para o abate. Também, é por ela que a carne já processada, assim como os derivados de leite (queijos, lácteos, requeijões etc.) são exportados para os mercados da Região Metropolitana de Goiânia, para Brasília e para o exterior. Tornando-se fundamental para

a realização do frete de mercadorias no território, como ilustrado na Figura 6. Além disso, com a realização de uma pesquisa de campo, executada em abril de 2020, foi constatado a oferta de diversos serviços ao longo do trecho da GO-060. Logo objetivamos compreender como estes serviços estão articulados com a dinâmica dos municípios de sua área de influência e, até mesmo, com toda a região Oeste.



**Figura 6:** A) Transporte de leite entre os municípios de Nazário e Turvânia; B) Transporte de bois vivos entre os municípios de São Luis de Montes Belos e Israelândia; C) Transporte de arroz entre os municípios de Trindade e Santa Bárbara de Goiás.

Fonte: Fotografias da autora (2020).

Com a pesquisa foram identificados 44 postos de combustíveis ao longo da GO-060. No que se refere apenas ao trecho localizado na região do Oeste goiano, somaram-se 25 postos, encontrando-se 3 desativados. Entre os 22 ativos, apenas 4 são de grandes redes nacionais, sendo 3 da BR-Petrobrás e 1 da Shell, enquanto 18 são de variadas redes locais ou regionais (Figura 7).



**Figura 7:** A) Posto Silva no município de Turvânia; B) Posto Beira Rio entre São Luís de Montes Belos e Israelândia; C) Posto WD no município de São Luís de Montes Belos.

Fonte: Fotografias da autora (2020).

Segundo Arrais, Castilho e Aurélio Neto (2016), os postos de combustíveis constituem importantes centralidades ou nós logísticos ao longo de uma rodovia. No trecho da GO-060 em específico, foi constatado a oferta de 72 serviços essenciais. Como pode ser observado no Quadro 1, estes são responsáveis por oferecer apoio a caminhoneiros, motoristas e ao fluxo de passageiros por meio de estruturas que reúnem desde simples borracharias até hotéis.

**Quadro 1:** Comércio e serviços integrados aos postos de combustíveis localizados no eixo da rodovia GO-060.

Trecho GO-060	Postos	Quantidade de serviços						
		Lanchonete	Restaurante	Distribuidora	Borracharia	Mecânica	Hotel	Estacionamento p/ caminhões
Nazário	2	2	1	-	-	2	1	2
Turvânia	2	2	-	-	1	2	-	2
Firminópolis	3	1	1	-	2	3	2	1
S. Luis de Montes Belos	4	3	2	1	2	2	1	3
Israelândia	2	1	1	1	1	1	-	1
Iporá	6	2	3	1	1	4	1	4
Arenópolis	2	1	1	1	1	-	1	2
Piranhas	1	-	1	1	-	1		1
<b>TOTAL</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>16</b>

\*Foram considerados os estabelecimentos comerciais e de serviços em funcionamento integrados aos postos de combustíveis.

Fonte: Pesquisa de campo, 2020.

O trecho que oferece melhor suporte foi identificado entre as cidades de Firminópolis e São Luís de Montes Belos. Foram identificados 7 postos de combustíveis ativos com a oferta de 24 serviços. Destaca-se a influência do Posto Farol, localizado na entrada da cidade de São Luís. Sua infraestrutura reúne hotel, lanchonete e restaurante, que durante à noite é uma opção de lazer para a população e aos turistas na cidade. Além disso, há um estacionamento amplo para caminhões e mecânica, resultando em maior circulação de pessoas em busca desses serviços. Em segundo, tem-se o trecho que liga a cidade de Iporá à Arenópolis, contabilizando 8 postos com 23 serviços de apoio.

O protagonismo dos dois trechos liga-se ao fato destes concentrarem os maiores índices de densidade demográfica da região. Além disso, estes interligam-se com outras estradas e rodovias estaduais, tais como a GO-164, GO-417, GO-320 e GO-174, o que favorece a intersecção dos eixos no interior da própria região e conseqüentemente o aumento do fluxo de pessoas e mercadorias.

Diante disso, fica evidente que a rodovia GO-060 desempenha condição essencial em relação a fluidez dos municípios do Oeste goiano, revelando um papel primordial no que tange ao processo de urbanização e ao sistema produtivo regional. É por ela que

circula grande parte da produção regional e por onde se conectam centralidades e uma vida de relações.

## Conclusão

O papel da rodovia estadual GO-060 no processo de estruturação e integração do Oeste goiano é indiscutível. Além de se constituir como principal eixo de formação dessa região, exerce importante função em dois âmbitos.

O primeiro, relacionado à urbanização, uma vez que o eixo desempenhou condição primordial para o aumento dos índices populacionais dos municípios cortados por ela, na qual à medida em que as condições de tráfego foram sendo otimizadas, simultaneamente, os serviços e as atividades urbanas cresceram, elevando as taxas de urbanização, o sistema de mercado e de consumo. A segunda corresponde à dinâmica econômica, sobretudo ao sistema produtivo em escala regional, uma vez que com a abertura da GO-060, as condições de produção e a articulação comercial intra e inter-regional do Oeste de Goiás expandiram-se. É pela GO-060 que circula grande parte da produção econômica, a exemplo do gado e leite, principais produtos produzidos e comercializados da região. Assim, conectando os principais municípios produtores diretamente com os centros econômicos dinâmicos do estado de Goiás e de outros estados – além dos portos para exportação.

Portanto, constata-se que a análise e a discussão dos resultados apresentados nesta pesquisa corroboram com a premissa de que a rodovia estadual GO-060 se constitui como eixo estruturante do Oeste goiano. Seja no que tange ao seu processo de formação, de integração com o restante do estado e do país, seja ao processo de urbanização, seja à dinâmica econômica regional. Dessa maneira, é por tal análise que a rodovia não pode ser considerada apenas como uma simples linha, pois, assim como dito por Teixeira Neto (2001), ela articula, comunica, com fios de uma rede, como artérias de um corpo, outras vias, outros caminhos.

## Referências bibliográficas

ARRAIS, T. P. A.; CASTILHO, D.; AURÉLIO NETO, O. P. Integração nacional e fragmentação regional: o sentido territorial da BR-153 no centro-norte brasileiro. *GEOgraphia*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 36, p. 62- 85, 2016.

ARROYO, M. M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. (Org.). *Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. 1 ed. São Paulo: Annablume, 2015, p. 37-50.

BERTRAN, P. *Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil*. Goiânia. Brasília: UCG: CODEPLAN, 1988.

BORGES, R. S. T. *As transformações espaciais na área de influência da rodovia GO-060, no Oeste goiano*. 2001. 275 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2001.

CASTILHO, D. A questão das diferenças e das relações em Richard Hartshorne. *Boletim Goiano de Geografia*, Goiânia, v. 36. n. 1, p. 48-66, jan./abr. 2016.

CASTILHO, D. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). *Scripta Nova* (Barcelona), v. XVI, p. 67, 2012.

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

CENSO AGROPECUÁRIO - 1970. Rio de Janeiro: IBGE. 1970. PDF. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em 22 de mai. 2020.

CENSO AGROPECUÁRIO - 1980. Rio de Janeiro: IBGE. 1980. PDF. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em 22 de mai. 2020.

CENSO DEMOGRÁFICO - 1950. Rio de Janeiro: IBGE. 1956. PDF. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em 22 de mai. 2020.

CENSO DEMOGRÁFICO - 1960. Rio de Janeiro: IBGE. 1960. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em 22 de mai. 2020.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: Castro, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). *Explorações geográficas*. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 368 p. p. 279-318.

DANTAS, D.; CASTILHO, D. Acumulação por espoliação e uso corporativo do território: a concessão das rodovias federais BR-060 e BR-153 em Goiás (Brasil). *Revista de Geografia Norte Grande*, v. 78, p. 71-91, 2021. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022021000100071>

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). *Geografia: Conceitos e temas*. 3ª. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. p. 141-162.

ESTEVAM, L. *O tempo da transformação: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás*. Goiânia: Ed. do Autor, 1998.

GOIÁS, Secretaria de Ciência e Tecnologia do Estado de Goiás. *APL Lácteo São Luis de Montes Belos*. Superintendência de Desenvolvimento Tecnológico, Inovação e Fomento à Tecnologia da Informação: Goiás, 2012. PDF. Disponível em: [www.sgc.goias.gov.br](http://www.sgc.goias.gov.br). Acesso em 22 de mai. 2020.

IMB, Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. Estatísticas Municipais – (Séries Históricas). 2020. Disponível em:  
<https://www.imb.go.gov.br/estatisticas-municipais>. Acesso em: 20 de abr. 2020.

IMB, Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. Regiões de Planejamento. 2018. Disponível em:  
<https://www.imb.go.gov.br/estatisticas/produtos/regioes-de-planejamento.html>. Acesso em: 20 de abr. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades@. 2020. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em 15 de mai. 2020.

NUNES, H. P. *A era rodoviária em Goiás: impactos na estrutura rural e urbana (1930-1961)*. 1984. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1984.

REGIÕES DE INFLUÊNCIAS DAS CIDADES - 2007 - REGIC. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <https://ibge.gov.br>. Acesso em 15 de mai. 2020.

SOUSA, A. M. de. *Formação espacial do município de Iporá-GO: apropriação capitalista da terra e formação da pequena propriedade rural*. 2015. 153f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás - Regional Jataí, Jataí, 2015.

TEIXEIRA NETO, A. Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocantins. Goiânia: *Boletim Goiano de Geografia*. 21 (1): 51-68.jan/jul. 2001.

Agradecimento: ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) por financiar essa pesquisa por meio de bolsa de Iniciação Científica.

---

Isabela Lorrane Santos Meira

Graduada em Geografia pelo Instituto de Estudos Socioambientais (IESA) da Universidade Federal de Goiás (UFG), onde foi bolsista PIBIC entre os anos de 2019 e 2021. É integrante do Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Território (GéTER), ligado ao Laboratório de Estudos e Pesquisas das Dinâmicas Territoriais (Laboter).

Endereço institucional: Rua Jacarandá s/n, Câmpus Samambaia -Prédio do IESA, sala B-27. CEP 74690-900 Goiânia -Goiás -Brasil.

E-mail: [isabelameiraa@gmail.com](mailto:isabelameiraa@gmail.com)

Orcid: 0000-0001-9092-2735

---

Recebido para publicação em novembro de 2020  
Aprovado para publicação em fevereiro de 2021