

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial

**EIXO GOIÂNIA - ANÁPOLIS - BRASÍLIA:
ESTRUTURAÇÃO, INTERRUÇÃO E RETOMADA
DAS POLÍTICAS PÚBLICAS**

MARCOS BITTAR HADDAD

GOIÂNIA

2011

MARCOS BITTAR HADDAD

**EIXO GOIÂNIA – ANÁPOLIS - BRASÍLIA:
ESTRUTURAÇÃO, INTERRUÇÃO E RETOMADA
DAS POLÍTICAS PÚBLICAS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia Universidade Católica de Goiás como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento e Planejamento Territorial

Orientador: Prof. Dr. Luis Antônio Estevam

GOIÂNIA

2011

H126e

Haddad, Marcos Bittar.

Eixo Goiânia – Anápolis – Brasília : estruturação,
interrupção e retomada das políticas públicas. – 2011.

134 f. : il. colors ; 30 cm + mapas

Bibliografia: p. 114-119

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica
de Goiás, 2011.

“Orientador: Prof. Dr. Luis Antônio Estevam”.

1. Planejamento territorial urbano. 2. Eixo Goiânia –
Anápolis – Brasília – desenvolvimento – políticas públicas.
3. Programa de Aceleração do Crescimento (PAC. 4. Eixo de
Desenvolvimento. 5. Desenvolvimento regional. I. Título.

CDU: 711.4:332.14 (817.3+817.4)(043.3)

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

MARCOS BITTAR HADDAD

EIXO GOIÂNIA-ANÁPOLIS-BRASÍLIA: ESTRUTURAÇÃO, INTERRUÇÃO E RETOMADA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS.

Dissertação defendida no curso de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, para obtenção do grau de Mestre, aprovada em _____ de _____ de 2011 pela Banca Examinadora constituída pelos professores:

Prof. Dr. Luis Antônio Estevam – PUC GO.
Presidente da Banda

Prof. Dr. Sérgio Duarte Castro – PUC GO.

Profa. Dra. Rosa Maria Moura da Silva– IPARDES PR.

Prof. Dr. Aristides Moysés – PUC GO.
Suplente

Ao Companheiro
Luiz Alberto Gomes de Oliveira

AGRADECIMENTOS

A meus pais, Samira e Halim, pelo exemplo de vida, formação moral, educacional e incentivo. Por acreditarem na minha capacidade de gerar bons frutos.

A minhas irmãs, Tânia, Soraya e Kátia, meu irmão Salém, sobrinhos Luciano Filho, Bruno, Pedro e Lucas, ainda cunhados, avós e avôs, tias e tios, primas e primos. Família, fonte de inspiração, mesmo quando ausente se faz presente pela confiança dedicada e por acreditarem na minha capacidade.

Ao Prof. Dr. Luis Estevam, pela amizade, conselhos, dedicação e incentivo. Sempre apontando os melhores caminhos.

Aos companheiros e companheiras, irmãos de fé, sempre presentes: Cláudia Vieira, Douglas, Tuca, Ludmila, Sebastião Ribeiro, Renata e tantos outros e outras, pelo incentivo, apoio e por dividirem comigo momentos de alegrias e angustias.

Aos colegas e professores da turma do mestrado, em especial ao Prof. Dr. Ari e Leandro. Auxílio importante nos momentos em que a dúvida e a insegurança insistiam em me acompanhar.

À Prefeitura Municipal de Goiânia, em especial ao Companheiro Paulo Garcia.

À Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo, que me possibilitou conhecer e vivenciar a realidade do planejamento e do urbanismo.

Aos colegas da SEPLAM, em especial Madalena, Mara Natércia, Clésio, Antônio e Flavinho, pela paciência e ajuda com mapas, imagens e correções. Ao Prof. Luiz Alberto que, quando secretário, permitiu que ingressasse no mestrado, o que possibilitou hoje apresentar esta dissertação.

Aos bibliotecários do IPEA em Brasília, em especial a Regina.

E a Ele, o maior responsável por tudo e a quem devo minhas realizações: Deus, que com sua bondade infinita, coloca, diante de mim, as pessoas certas e me permite estar neste plano e poder realizar o que foi traçado.

RESUMO

O trabalho faz um recorte teórico para explicar o dinamismo ocorrido na região. Para tanto, retoma discussões acerca dos conceitos de região e de desenvolvimento regional. Ainda, revisita teorias clássicas de localização, fatores de aglomeração e a produção recente sobre economia regional. No fim do primeiro capítulo, tece uma justificativa da utilização do conceito de Eixo de Desenvolvimento retomando a literatura científica clássica.

Aborda o planejamento federal e a estruturação histórica do Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, dando ênfase para as características particulares de cada município. Em seguida, analisa o planejamento federal para a região, bem como os principais problemas decorrentes de sua implementação.

Constata que houve interrupção gradual no planejamento estatal para o Eixo e que, somente na atualidade, ocorre a retomada no planejamento federal. Aponta que a mencionada ruptura foi prejudicial em termos econômicos e demográficos para o Eixo e que as propostas, no contexto político da Nova República, não foram implementadas ou tornaram-se insuficientes para alavancar o desenvolvimento regional. No final do terceiro capítulo, alinha as propostas do PAC e considera o projeto necessário para assegurar a dinâmica socioeconômica do Eixo Goiânia - Anápolis – Brasília.

Palavras Chaves: região, Eixo de Desenvolvimento, planejamento

ABSTRACT

The paper aims to presenting an enough theoretical to explain the dynamics occurring in the region. For this purpose, it discusses about the concept of region and regional development. It revisits the classic theories regarding the location and agglomeration factors on recent regional economy production. At the end of the first chapter it weaves an explanation about the using of the Development Axis conception resuming the classic scientific literature.

It deals with the federal government planning and the historical structuring of Goiânia-Anápolis-Brasília Axis, emphasizing the particular characteristics of each one of them. After, it examines the federal government regional planning as well as major problems resulting from its implementation.

Notes that there was a gradual interruption from federal government planning for the Axis and that, only at present, there is a return to this planning. It indicates that the rupture was mentioned harmful in terms of economy and demographics for the Axis. And that the proposals in the political context of the New Republic have not been implemented or have become insufficient to promote regional development. At the end of the third chapter it deals with the proposals of the PAC considering the necessity of this project to ensure social and economic dynamics of the Goiânia-Anapolis-Brasilia Axis.

Keywords: region, Development Axis, planning

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
Capítulo 1 - Introdução à Problemática de Eixo de Desenvolvimento.....	16
1.1 - Breve Conceito de Região.....	16
1.2 - Desenvolvimento e Crescimento Regional.....	19
1.3 - Principais Teorias de Desenvolvimento Econômico Regional.....	22
1.3.1 - Teorias Clássicas de Localização.....	25
1.3.1.1 - O Estado Isolado de Von Thunen.....	25
1.3.1.2 - A Localização Industrial de Weber.....	25
1.3.1.3 - Os Lugares Centrais de Christaller.....	26
1.3.1.4 - A Localização e a Economia Espacial de Isard.....	27
1.3.2 - Os Fatores de Aglomeração.....	28
1.3.2.1 - Os Pólos de Crescimento de Perroux.....	29
1.3.2.2 - A Causação Circular e Acumulativa de Myrdal.....	30
1.3.2.3 - Os Efeitos para frente e para trás de Hirschman.....	31
1.4 - A produção recente sobre Economia Regional.....	32
1.5 - O Desenvolvimento Regional Brasileiro.....	34
1.5.1 - Concentração Industrial.....	36
1.5.2 - De Getúlio Vargas aos Militares.....	37
1.6 - O Subdesenvolvimento e a CEPAL.....	40
1.7 - Eixo de Desenvolvimento.....	44
Capítulo 2 - O Planejamento Federal e a Estruturação de um Eixo (1971 a 1984).....	48
2.1 - Anápolis.....	49
2.2 - Goiânia.....	55
2.3 - Brasília.....	57
2.4 - Início do Planejamento Regional.....	60
2.4.1 - Sudeco.....	61
2.4.2 - Prodoeste - Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste.....	62
2.4.3 - Pladesco - Plano de Desenvolvimento Econômico e Social do Centro-Oeste.....	62
2.5 - II PND.....	63
2.5.1 - Polocentro – Programa de Desenvolvimento dos Cerrados.....	65
2.5.2 - Programa Especial de Desenvolvimento da Região Geoeconômica de Brasília.....	66
Capítulo 3 - Interrupção e Retomada do Planejamento Federal.....	76
3.1 – Contexto Político e Econômico Nacional (1985 a 2002).....	77
3.1.1 – Início da “Nova República”.....	78
3.1.2 – Fernando Collor e o Projeto Neoliberal.....	80
3.1.3 – Governo Itamar Franco e o Plano Real.....	82
3.2 – Governo FHC e a proposta de Planejamento dos Grandes Eixos.....	84
3.2.1 - Consenso de Washington.....	86
3.2.2 - Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENIDs.....	87
3.2.2.1– Eixo Araguaia Tocantins.....	90
3.2.3 – O Fluxo Migratório para Brasília e a Criação da RIDE.....	93
3.3 - O Planalto Central Brasileiro e o “Desleixo do Eixo”.....	95
3.4 – Retomada do Planejamento e o PAC.....	106
CONCLUSÃO.....	113
BIBLIOGRAFIA.....	114
ANEXOS.....	120

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Principais Teorias em Economia Regional.....	24
Figura 2 – Região Geoeconômica de Brasília – Áreas Programas.....	69
Figura 3 – Mapa dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento.....	88
Figura 4 – Eixo Araguaia-Tocantins.....	91
Figura 5 – Mapa do Eixo Goiânia – Anápolis – Brasília.....	97
Figura 6 – Movimento Pendular Existente no Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília.....	104
Figura 7 – Infraestrutura Logística a ser Implantada pelo PAC – Estado de Goiás.....	108
Figura 8 – Placa Indicando a Construção da Ferrovia Norte Sul, em Anápolis.....	108
Figura 9 – Infraestrutura Logística a ser Implantada pelo PAC – Distrito Federal.....	109
Figura 10 – Localização do Eixo, no Mapa do Brasil.....	132
Figura 11 - Rodovia BR 060 entre Goiânia e Brasília.....	132
Figura 12 - Canteiro de obras da Ferrovia Norte Sul, em Anápolis.....	133
Figura 13 - Pátio da coreana Hiunday, no DAIA, em Anápolis.....	133
Figura 14 – Posto avançado da Receita Federal no Porto Seco em Anápolis.....	134
Figura 15 - Placa indicando de investimento federal em empresa instalada no DAIA.....	134

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Taxas Médias de Crescimento Anual da População nas Áreas Metropolitanas – Brasil – 1960 – 2000.....	100
--	-----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Metas a serem atingidas até 1980.....	63
Tabela 2 – Região Geoeconômica de Brasília – Investimentos Programados e Liberados 1975 – 1977.....	74
Tabela 3 – Região Geoeconômica de Brasília – Aplicação segundo as Áreas – Programas e Fontes de Recursos.....	75
Tabela 4 – Crescimento do PIB, Inflação e Balança Comercial – 1990 a 1992.....	81
Tabela 5 - População Residente no Eixo – 1970 – 2010.....	98
Tabela 6 - População Residente na Região Centro-Oeste x População Residente no Eixo 1970 – 2010.....	99
Tabela 7 – PIB VA, por Setores da Economia, nos Municípios de Brasília, Goiânia e Anápolis – 1999, 2002, 2008.....	102
Tabela 8 – IDHM por Renda, Longevidade e Educação das Cidades de Brasília, Goiânia e Anápolis – 1991 e 2000.....	103
Tabela 9 – Investimentos Previstos e Executados pelo PAC – Goiás 2007-2010.....	109
Tabela 10 - PIB a preços correntes dos municípios que compõem a RM de Goiânia 2004-2008.....	130
...130	
Tabela 11 - PIB a preços correntes dos municípios que compõem a Micro Região de Anápolis.....	130
Tabela 12 - PIB a preços correntes dos municípios que compõem a RIDE DF/GO - 2004 – 2008....	131
Tabela 13 - Taxas Médias de Crescimento Anual da População nas Áreas Metropolitanas – Brasil 1960–2000.....	131

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Municípios que compõem o Eixo Goiânia – Anápolis – Brasília.....	96
Quadro 2 - Empreendimentos Exclusivos – Distrito Federal – PAC 2007-2009.....	110
Quadro 3 – Obras do PAC no Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília – 2007- 2010.....	111
Quadro 4 - Empreendimentos Exclusivos PAC – GO 2007-2009.....	121
Quadro 5 - Empreendimentos Regionais – PAC GO 2007-2009.....	122
Quadro 6 - Investimentos do PAC Saneamento – GO 2007 – 2009.....	123
Quadro 7 - Investimentos do PAC Saneamento FUNASA – GO 2007-2009.....	124
Quadro 8 - Investimentos do PAC Habitação – GO 2007 a 2009.....	125
Quadro 9 - Outros projetos importantes do PAC – GO 2007 – 2009.....	127
Quadro 10 - Investimentos do PAC Saneamento DF - 2007 – 2009.....	127
Quadro 11 - Investimentos do PAC - Habitação – 2007 – 2009.....	127
Quadro 12 - Relação de Empresas instaladas no DAIA – Anápolis.....	128

LISTA DE ABREVIATURAS

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento.

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

CANG – Colônia Agrícola Nacional de Goiás.

CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina.

CODEPLAN – Comissão de Desenvolvimento do Planalto Central.

DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis.

DF – Distrito Federal.

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudo Socioeconômico.

EADI - Estação Aduaneira Interior.

ENIDS – Eixos Nacionais de Desenvolvimento e Integração.

FHC – Fernando Henrique Cardoso.

FMI - Fundo Monetário Internacional.

FUNDEF - Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal.

GDF - Governo do Distrito Federal.

GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes.

GREMI – Grupo Europeu de Pesquisa sobre os Ambientes Inovadores.

I PND – I Plano Nacional de Desenvolvimento.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano.

II PND – II Plano Nacional de Desenvolvimento.

IPC – índice de preços ao consumidor.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

JK – Juscelino Kubitschek.

Minter – Ministério do Interior.

ONU – Organização das Nações Unidas.

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento.

PAI – Plano de Ação imediata.

PIB – Produto Interno Bruto.

PIMES – Programa de Pós-Graduação em Economia/UFPE.

Pladesco – Plano de Desenvolvimento Econômico e Social do Centro Oeste.

PNB – Produto Nacional Bruto.

Polamazônia – Programa de Desenvolvimento da Amazônia.

Polocentro – Programa de Desenvolvimento dos Cerrados.

Prodeoan - Programa de Desenvolvimento do Pantanal Matogrossense.

Prodegran – Programa de Desenvolvimento da Grande Dourador.

Prodoeste – Programa de Desenvolvimento do Centro Oeste.

RIDE - Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno.

RM – Região Metropolitana.

SALTE – Saúde, Alimentação, Transporte, Educação.

SEPLAN – Secretaria de Planejamento.

Sudeco – Superintendência do Centro Oeste.

SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste.

UFG – Universidade Federal de Goiás.

UFPE – Universidade Federal de Pernambuco.

URV – Unidade Real de Valor.

INTRODUÇÃO

O Estado de Goiás tem se destacado em âmbito nacional em dois aspectos: a economia goiana que, na última década, cresceu a taxas superiores à média nacional, bem como o crescimento demográfico que atingiu níveis também superiores. Crescimento econômico e migração ininterrupta constituem duas fortes características do Estado de Goiás e tem chamado a atenção dos estudiosos regionais.

Tal fato resulta de um dinamismo peculiar que ocorre no interior do território. O surto econômico e o crescimento demográfico, em sua origem, são provenientes das atividades ocorridas em Goiânia, Anápolis e Brasília. Goiânia, na condição de capital do Estado, é sede dos negócios da complexa cadeia produtiva de grãos, carnes e derivados. Anápolis, como pólo industrial e logístico importante na distribuição e comercialização. Brasília, a capital federal com dinamismo próprio que se tornou grande mercado consumidor regional.

Este trabalho se propõe a evidenciar a estruturação da região polarizada por essas três cidades, enfatizando o papel das políticas públicas implementadas ao longo de sua existência. Ao mesmo tempo, busca fazer uma análise teórica, considerando a região como um Eixo integrado, no qual os municípios giram conjuntamente em termos econômicos e demográficos.

Por fim, a dissertação faz um acompanhamento das novas políticas públicas regionais, ressaltando que a tutela do Estado é extremamente necessária para sustentação do desenvolvimento do referido Eixo. Tornam-se necessários grandes empreendimentos sociais e de infraestrutura situados fora do âmbito da iniciativa privada.

O primeiro capítulo faz um recorte teórico capaz de explicar o dinamismo ocorrido na região. Para tanto, retoma discussões teóricas acerca dos conceitos de região e de desenvolvimento regional. Ainda, revisita teorias clássicas de localização, fatores de aglomeração e a produção recente sobre economia regional. No fim do capítulo, tece uma justificativa da utilização do conceito de Eixo de desenvolvimento, retomando-se a literatura científica clássica.

O segundo capítulo trata do planejamento federal e da estruturação histórica do Eixo, dando ênfase para as características particulares de Anápolis, Goiânia e

Brasília. Em seguida, aborda o planejamento regional e os principais problemas apresentados.

No terceiro capítulo constata-se que houve uma interrupção lenta no plano de desenvolvimento estatal para o Eixo e que somente na atualidade está havendo uma retomada do planejamento federal. O capítulo aponta também que a mencionada ruptura foi prejudicial em termos econômicos e demográficos para o Eixo e que as propostas no contexto político da Nova República não foram implementadas ou foram insuficientes para alavancar o desenvolvimento regional. Por fim, o capítulo alinha as propostas do PAC e considera o projeto necessário para assegurar a dinâmica socioeconômica do Eixo Goiânia - Anápolis – Brasília.

Capítulo 1

Introdução à Problemática de Eixo de Desenvolvimento

É bastante diversificada a problemática que trata de desenvolvimento regional. Assim como, são diversificados e complexos os conceitos e aportes teóricos elaborados por diversos autores. No atinente a este trabalho, duas discussões teóricas tornam-se necessárias: a questão do desenvolvimento regional e a conceituação precisa de Eixo de Desenvolvimento.

Com relação à primeira, torna-se necessária esta abordagem teórica porque a pesquisa busca analisar políticas públicas para o desenvolvimento regional. Com relação à segunda, ao optar por contextualizar a região como um Eixo de Desenvolvimento, evidente que uma discussão teórica mais aprofundada torna-se imprescindível.

Porém, antes de entrar na abordagem específica sobre o desenvolvimento regional e de Eixo de Desenvolvimento, faz-se necessário diferenciar desenvolvimento econômico regional de crescimento econômico. Estes dois fenômenos são bastante confundidos na economia, principalmente por agentes públicos, formuladores e executores de políticas públicas. Cabe ainda fazer uma visita a diversos autores quanto ao conceito de região.

Portanto, procura-se a seguir realizar, de maneira sistematizada, uma abordagem acerca das diversas teorias de região, de desenvolvimento regional e por ser o tema central deste capítulo, fazer uma visita aos principais teóricos do desenvolvimento regional, que pautam as discussões acadêmicas e a elaboração de políticas públicas. Em seguida, será abordada esta questão, especificamente dentro do Brasil.

1.1 - Breve Conceito de Região.

Várias ciências abordam o conceito de região de forma diferenciada. Geralmente justificam tais aportes em função de objetivos e finalidades diversos. Sendo assim, este trabalho revisita alguns paradigmas básicos para tratar de região, baseando-se principalmente na Economia, Geografia e Sociologia.

Normalmente, cabe à Geografia, a conceituação de região. Já à economia, cabe discutir e elaborar sobre o desenvolvimento regional.

Historicamente, a denominação de região surgiu no Império Romano, quando o termo *regione* era utilizado para delimitar um espaço, estando ou não, este local, subordinado ao Império. O termo região passou então a marcar a delimitação entre a centralização do poder de um local e a extensão dele, sobre uma área de grande diversidade social, cultural e espacial¹.

Para a geografia, outros conceitos de natureza espacial, também são usados, desde a época do Império Romano: *Spatium* – espaço – visto como contínuo ou como intervalo, onde estão dispostos os corpos, que seguem alguma ordem dentro do vazio e *Pronvicere* – província – espaço submetido ao domínio da ordem hegemônica dos romanos.

O fim do Império Romano possibilitou o processo de fragmentação regional, desembocando num poder descentralizado de territórios regionais do período feudal. Porém, a problemática da política regional é resgatada, com a centralização do poder no Estado Moderno Europeu, “da manutenção do poder que emana de um centro, muitas vezes distante de suas periferias, nas diversas regiões que formam o território de um determinado Estado” (Cunha, 2000, p. 41-42).

Gomes (1995) conclui que “o conceito de região permitiu, em grande parte, o surgimento das discussões políticas sobre a dinâmica do Estado, a organização da cultura e o estatuto da diversidade espacial; o debate sobre o conceito permitiu também a incorporação da dimensão espacial nas discussões relativas à política, cultura e economia, e no que se refere às noções de autonomia, soberania, direitos, etc; e, por último, foi na Geografia que as discussões atingiram maior importância, já que região é um conceito – chave desta ciência”².

Para Markusen (1987), “regiões são criaturas multifacetadas da história, produtos das mudanças contemporâneas e domicílios de grupos diversos, que nos interessam porque são locais do drama humano”. Para esta autora, na preocupação de conceituar região, deve-se “não enfatizar apenas um aspecto particular da realidade e buscar preservar em termos analíticos seu sentido histórico” (Pacheco, 1998, p. 34).

Markusen ainda elabora uma segunda observação: “regiões, enquanto territórios econômicos funcionam como uma organização produtiva. Isto é, elas são o lócus de conjuntos de atividades econômicas interrelacionadas, as quais

¹ Ver Cunha, 1998.

² Gomes (1995) apud Cunha (2000)

incorporam trabalho assalariado na produção de mercadorias para troca.” (Pacheco, 1998, p. 38). Este certamente é um conceito que permite ver que as diversas regiões são diferentes umas das outras. Uma região possui vários determinantes, inclusive a especialização setorial. Cada uma de suas especialidades, dita sua característica e sua dinâmica econômica.

Alain Lipietz faz críticas às concepções abstratas de espaço da economia regional, tendo uma visão social deste espaço. Para ele, “não se deve analisar regiões, mas a dimensão social dos espaços sociais” (Pacheco, 1998, p. 28). Como sendo uma formulação da problemática marxista, Lipietz vê o espaço socioeconômico em duas dimensões: uma como reflexo das articulações sociais e outra como um constrangimento objetivo impondo ao desenvolvimento destas relações. Deste modo, “a região aparece assim como o produto das relações inter-regionais e estas como uma dimensão das relações sociais” (Lipietz, 1988: 29, apud Pacheco, 1998, p. 28).

Ainda na visão de Lipietz, o desenvolvimento desigual é resultante da acumulação do capital, sendo que de um lado está o produto histórico de articulações do modo de produção e, do outro, o desdobramento do capital monopolista. Lipietz insiste que “não se deve cair na ilusão estruturalista: o espaço seria a dimensão espacial das relações sociais e, portanto da luta de classes.” (Pacheco, 1998, p. 29).

Para criticar o uso da economia política, Mark Gottdiner referindo-se ao urbano, parte desta problemática para teorizar o espaço como produto do capital. Também Lefebvre e Castells, confrontam em suas abordagens de conceito para região. Ambos ressaltam a importância histórica, também reforçada por Gottdiner, não incorrendo em diversos reducionismos, das tentativas marxistas de pensar o espaço.

A dificuldade de se ter uma resolução para tais conceitos, “transparece no que postula como seu paradigma alternativo: padrões de ocupação do espaço produzidos pelo organismo social, inclusive pelo Estado, mas sem que as relações capitalistas estejam diretamente refletidas nas formas urbanas e incorporando determinações outras, tais como fenômenos ideológicos, políticos e culturais, situando seus determinantes muito aquém da problemática do desenvolvimento urbano.” (Pacheco, 1998, p. 32).

O que se pode perceber, é que tanto na Geografia como na Economia, existe uma polêmica acerca do conceito de região e de uma proposta de viabilização para

o desenvolvimento econômico. O certo mesmo é considerar que para a maioria dos geógrafos, assim como economistas e sociólogos, estas definições não possuem conceitos exclusivos e definitivos. Eles são dinâmicos e dificilmente poderá haver consenso para um conceito único no que se refere ao paradigma de região.

Portanto, como afirma Firkowski (2010) “discutir o território não é tarefa simples e tampouco exclusiva de uma área do conhecimento (...) nos últimos anos, a preocupação e as formulações acerca do território ganharam destaque em várias áreas do saber, com ênfase na Geografia, Economia, Sociologia, Arquitetura e Urbanismo, e História”.

1.2 – Desenvolvimento e Crescimento Regional.

São muitas as teorias voltadas para a promoção do desenvolvimento econômico, porém “não existe uma definição universalmente aceita de desenvolvimento”. (Souza, 1995, p. 16). Em geral, desenvolvimento econômico deve ser abordado como um processo de enriquecimento não somente dos países, mas também de sua população, ou seja, na acumulação de ativos individuais ou públicos, e também de um crescimento da produção nacional e pela remuneração recebida pelos que participam da atividade econômica, como define Celso Furtado nas páginas iniciais do livro *Desenvolvimento e Subdesenvolvimento* (1961): “A teoria do Desenvolvimento Econômico trata de explicar, numa perspectiva macroeconômica, as causas e o mecanismo do aumento persistente da produtividade do fator trabalho e suas repercussões na organização da produção e na forma como se distribui e utiliza o produto social”.

A idéia do desenvolvimento econômico necessariamente se liga a processos dinâmicos que representem rupturas das condições econômicas vigentes. Como estes processos pressupõem alguma forma de acumulação de capital que a financie. O fenômeno do desenvolvimento está sempre relacionado com as economias capitalistas.

Também pela importância da acumulação de capital nesse processo é que se confunde às vezes o fenômeno do desenvolvimento com o conceito mais restrito de crescimento econômico. Este envolvendo questões puramente quantitativas, porém, “desenvolvimento econômico não pode ser confundido com crescimento econômico, porque os frutos dessa expansão podem não estar beneficiando a economia como

um todo, bem como sua população”. (Souza, 1995, p. 16). Crescimento econômico é uma “simples variação quantitativa do produto, enquanto o desenvolvimento envolve mudanças qualitativas no modo de vida das pessoas, nas instituições e nas estruturas produtivas.” (Souza, 1995. p. 16).

O conceito puramente de desenvolvimento econômico coloca a economia próxima das demais ciências sociais. Sua preocupação não se restringe apenas ao crescimento da produção em um determinado país ou em uma região, mas cuida principalmente de aspectos qualitativos relacionados a este crescimento. Ele preocupa em como os frutos das riquezas provenientes do crescimento econômico são distribuídos na sociedade.

O desenvolvimento deve promover a qualidade de vida, através da saúde, educação, oportunidades e melhores condições de trabalho, habitação, saneamento básico, segurança pública, transporte, proteção social, meio ambiente, informação, esporte, cultura, lazer etc. Portanto, “desenvolvimento econômico é um processo de mudanças sociais e econômicas que ocorrem numa determinada região ou país e que contribuem para a melhoria do bem estar da população”. (Vieira, Albert e Bagolin, 2008).

O tema do Desenvolvimento tomou destaque no Século XX, embora seja uma preocupação antiga das nações. Porém “o objetivo primordial consistia em aumentar o poder econômico e militar do soberano e não, necessariamente, melhorar as condições de vida do conjunto da população” (Souza, 1995, p. 13). Por isso que com o passar dos anos, desenvolver a economia de um país não significou desenvolver o país, o que reforça que o conceito de desenvolvimento não pode ser confundido com crescimento econômico, pois desenvolvimento é mais intenso, apura parâmetros maiores que não só os econômicos que devem ser voltados para a qualidade de vida da população de um país ou de uma região.

Para Celso Furtado (1920-2004) desenvolvimento econômico é “um processo de mudança social pelo qual um número crescente de necessidades humanas ‘preexistentes ou criadas pela própria mudança’ é satisfeito através de uma diferenciação no sistema produtivo decorrente da introdução de inovações tecnológicas.”. (Furtado, 1964, apud Brandão, 2007). Mais profundo ainda, o Professor Carlos Brandão (Unicamp) ao analisar o compromisso de Celso Furtado com o desenvolvimento, diz que “o processo de desenvolvimento não transborda, não espalha, não entorna, não derrama, (em certo sentido, “não se difunde”) ele

precisa ser arrancado, tensionado, tirado à força, destruindo privilégios e constituindo novas estruturas de poder”. (Brandão, 2007).

Como a industrialização foi ocorrendo de maneira desigual entre os países e entre as regiões de cada país, “no mundo anterior à Revolução Industrial, o desenvolvimento econômico era, basicamente, um processo de aglutinação de pequenas unidades econômicas e de divisão geográfica do trabalho”, (Furtado, 1963, p. 164), porém esta industrialização permitiu o crescimento econômico de apenas alguns países ou algumas regiões e assim evidenciaram - se as desigualdades entre os países e as regiões, como se pode perceber em Souza, 1995:

A industrialização não surgiu em todas as partes, ao mesmo tempo, mas em algumas regiões do planeta. Dentro de cada país, o crescimento tem-se concentrado em alguns centros. Acentuaram-se as desigualdades econômicas entre países e regiões, as quais tornaram-se evidentes com o crescimento mais do que proporcional dos centros industrializados. Por outro lado, no final dos anos trinta, ao ser aplicada a Contabilidade Nacional, nascida sob os auspícios da teoria Keynesiana, passou-se a comparar a renda *per capita* dos diferentes países e a classificá-los em ‘ricos’ e ‘pobres’. Além desse indicador os países ‘pobres’ caracterizavam-se por apresentarem alto grau de analfabetismo, elevadas taxas de natalidade e de mortalidade infantil, predominância de atividades agrícolas, insuficiência de capital e de certos recursos naturais, diminuído mercado interno etc.

Souza, 1995. p.14

Especialmente no pós-guerra estava muito acentuado a visão do desenvolvimento econômico como crescimento econômico, e com esta preocupação, a ONU – Organização das Nações Unidas, fundada em 1945, criou indicadores que mensurassem o desenvolvimento e iniciou comparações entre os países.

O Crescimento econômico é medido pelo aumento do PIB³ – Produto Interno Bruto - de um país ou pela Contabilidade Nacional e não considera o conjunto do todo, como a melhora na vida de seus habitantes. Confundir desenvolvimento

³ Valor agregado de todos os bens e serviços finais produzidos dentro do território econômico de uma nação, independente da nacionalidade dos proprietários das unidades produtoras.

econômico com crescimento econômico é um erro muito comum e bastante cometido, principalmente por governantes.

Mas após a forte crise econômica, ocorrida em 1929, percebeu-se a necessidade de uma política mais intervencionista por parte do Estado, na economia. E como alternativa, o economista inglês John Maynard Keynes formulou uma hipótese de que o Estado deveria interferir ativamente na economia, regulando o mercado de capitais, criando mais empregos e ainda promovendo obras de infraestrutura e fabricando bens de capital; permitindo, desse modo, maior distribuição das riquezas geradas, e a partir daí, a noção de desenvolvimento, atrelada a noção de distribuição, passou a ser mais enfatizada⁴.

Para calcular o desenvolvimento, a ONU utilizava os resultados do PNB⁵ – Produto Nacional Bruto – e o PIB. Porém, esta contabilidade nacional, calculava apenas a riqueza de um país. Como estes indicadores estavam somente voltados para o crescimento econômico das nações, sem se preocuparem com o desenvolvimento das pessoas que habitam os países, a partir dos anos 1990, parâmetros como alfabetização, esperança de vida e natalidade, além da riqueza, passaram a ser considerados e comparados. Deste processo surgiu o IDH - Índice de Desenvolvimento Humano - muito utilizado na comparação e na avaliação entre as nações.

Portanto, o processo de desenvolvimento é muito mais profundo que o de crescimento econômico e como afirma Amartya Sen, proponente do *Desenvolvimento como Liberdade*, “o desenvolvimento é um processo ‘feroz’, com muito ‘sangue, suor e lágrimas’” (Sen, 2000. p. 51).

1.3 - Principais Teorias de Desenvolvimento Econômico Regional.

São diversos os autores do tema Desenvolvimento Regional que afirmam não haver uma definição universalmente aceita para o conceito de região. Dificilmente se chegará a um consenso, dentre as diversas propostas existentes. Certamente, cada conceito empregado, em cada ocasião, deverá considerar o enfoque proposto sobre

⁴ Ver Souza, 1995

⁵ É o valor agregado de todos os bens e serviços resultantes da mobilização de recursos nacionais, independente do território econômico onde foram produzidos.

o objeto analisado. Pode-se afirmar ainda, que este não é um conceito simples de ser definido⁶.

Recentemente, o desenvolvimento da economia, através da expansão industrial e comercial, tem provocado a intensificação desta discussão. Cavalcante (2009) afirma que a “retomada do interesse pelas questões associadas à economia regional no período recente tem contribuído para um crescente esforço de formalização de modelos pré-existentes e de incorporação de novos conceitos, provenientes da econometria, da organização industrial, da nova economia institucional e de uma série de outras áreas do conhecimento” (Cavalcante, 2008). O que tem despertado a retomada de interesse em debater este tema, é fruto da necessidade proveniente dos novos padrões flexíveis de produção e aos movimentos de integração regional, que incentivam as comparações entre as economias internas com as economias internacionais.

Na tentativa de propor uma sistematização entre as principais correntes do pensamento sobre desenvolvimento regional, Cavalcante (2008), afirma que:

Parece ser razoavelmente consensual que, ao menos até a incorporação dos impactos da terceira revolução industrial na produção teórica em economia regional, duas grandes correntes de pensamento sobre o tema poderiam ser identificadas:

O conjunto de teorias clássicas da localização que evolui de forma mais ou menos contínua da publicação de “*Der Isolierte Sataat in Beziehung auf Landschaft und Nationalokonomie*” (Von Thunen, 1927) à publicação de ‘*Location and Space Economy*’ (Isard, 1956)

* O conjunto de teorias de desenvolvimento regional com ênfase nos fatores de aglomeração de inspiração marshalliana e keynesiana que floresceram a partir da década de 1950 e cujas principais referências que enfatizaram de alguma forma o desenvolvimento de espaços subnacionais são “*Note sur La nation de pôle de croissance*” (Perroux, 1955), “*Economic Theory and Under-Developed Regions*” (Myrdal, 1957) e “*The Strategy of Economic Development*” (Hirschman, 1958).

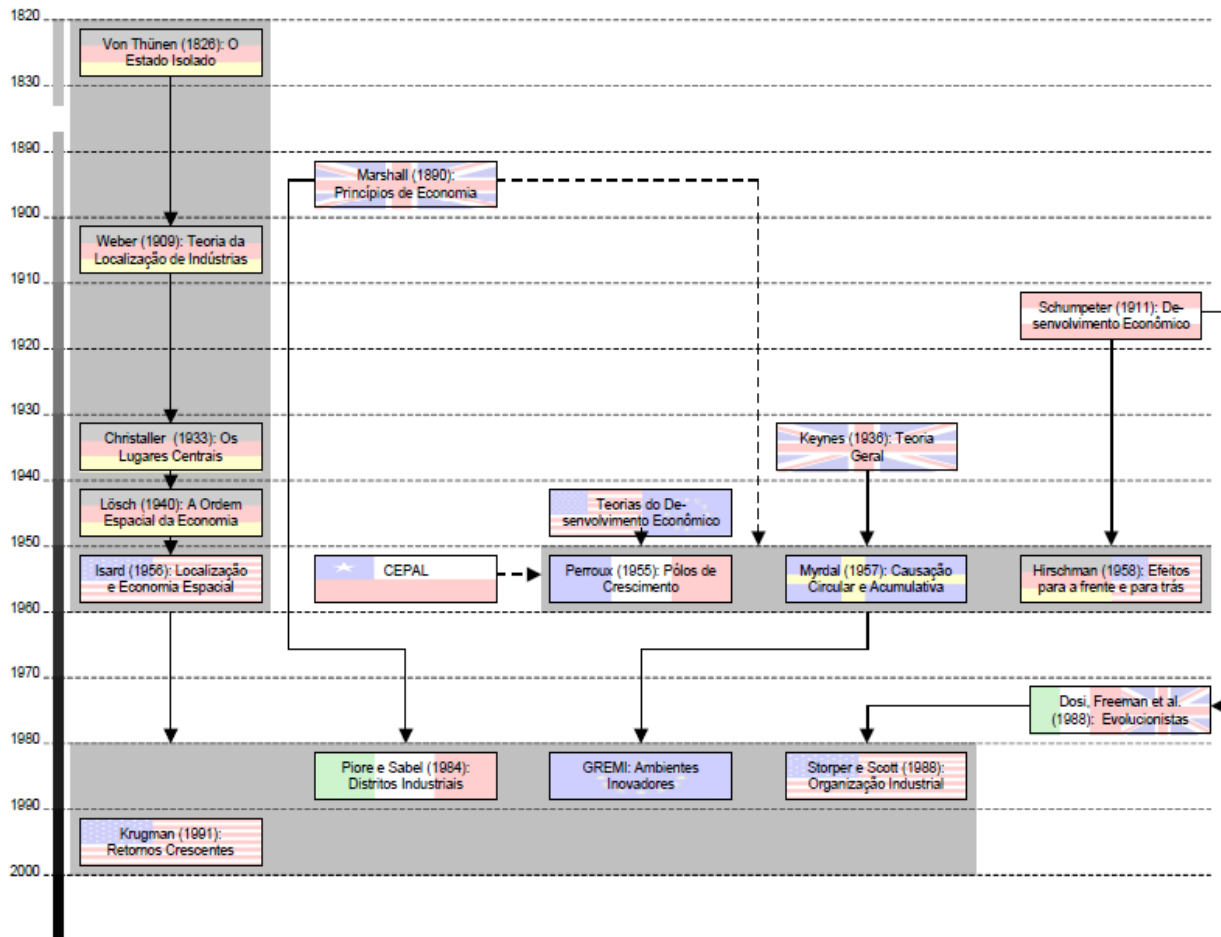
Cavalcante, 2008.

As políticas públicas voltadas para o desenvolvimento regional, com início em 1950, foram formuladas a partir de alguma dessas teorias citadas por Cavalcante.

⁶ Para Cavalcante (2008), “se o conceito de região for simplesmente o de espaço territorialmente delimitados, ‘A Riqueza das Nações’ de Smith poderia ser incluído entre a produção teórica de economia regional, uma vez que nações não deixam de ser agrupamentos humanos geralmente fixados num território”

“Parecer ser justamente neste momento que a produção teórica em economia regional assume um caráter mais interdisciplinar e os textos passam a incluir uma quantidade cada vez maior de referências, dificultando a tarefa de se estabelecer um fluxo contínuo na evolução do pensamento” (Cavalcante, 2008).

Figura 1 – Principais Teorias em Economia Regional



Fonte: Cavalcante, 2008.

Na Figura 1, estão apontados os três principais conjuntos de teorias, com suas respectivas influências. Ao elaborar este demonstrativo, Cavalcante inclui alguns autores e correntes teóricas que não possuíam foco central na análise da economia regional, mas que, no entanto, exerceram considerável influência nas teorias utilizadas. A ordem cronológica possibilita constatar o ano em que cada trabalho foi publicado, passando a ser foco dos estudos e das políticas públicas que vieram em seguida.

1.3.1 - Teorias Clássicas de Localização

O conjunto de trabalhos desenvolvidos predominantemente por autores alemães como O Estado Isolado, de Von Thunen (1826), Teoria da Localização de Indústrias, de Weber (1909), Os Lugares Centrais, de Christaller (1933), A Ordem Espacial da Economia, de Losch (1940) e Localização e Economia Espacial, de Isard (1956), evidenciam que “de uma forma geral, as decisões do ponto de vista da firma que, levando em conta o papel dos custos de transporte, procura determinar a sua localização ótima”. (Cavalcante, 2008).

Esta Teoria Clássica de Localização, também conhecida por “*ortodoxias teóricas*”, “*eixo da teoria da localização*”, “*geometria germânica*” ou simplesmente “*escola alemã*”, sofreu forte influência do conceito de “livre mercado”⁷.

1.3.1.1 - O Estado Isolado de Von Thunen

Esta teoria foi lançada em 1826, pelo proprietário de terras alemão, Johan Heinrich Von Thunen (1780-1850). Através de uma fórmula matemática, este modelo “procura determinar o ponto de maximização da renda da terra em diferentes localizações em condições de mercado em consideração aos custos de transportes”. (Cavalcante, 2008).

1.3.1.2 - A Localização Industrial de Weber

O economista alemão Alfred Weber (1868-1958), em 1909 publica a sua *Teoria da Localização industrial*, “que, usando uma formulação de caráter neoclássico, admite que a decisão quanto à localização de atividades industriais decorreria da ponderação de três fatores: o custo de transporte, o custo da mão-de-obra e um ‘fator local’ decorrente das forças de aglomeração e desaglomeração”. (Ferreira, 1989, p. 78 apud Cavalcante, 2008).

Para esta teoria, o peso das matérias primas pode ser incorporado integralmente ao produto final, ou ainda perder valor, após a transformação desta. Portanto, “havendo apenas um ponto no qual esteja disponível a matéria-prima, a

⁷ Teoria bastante defendida por Adam Smith, onde forças invisíveis - a mão invisível – age sobre os mercados e faz com que industriais e comerciantes briguem para aprimorar seus serviços, garantindo preços mais baixos e maior geração de empregos.

localização seria definida assim em função dos custos de transporte: sendo o custo de transporte da matéria-prima superior ao custo de transporte do produto final, a atividade estaria localizada o mais próximo possível da fonte de matéria-prima; caso contrário, a atividade tenderia a localizar-se o mais próximo possível do mercado.” (Cavalcante, 2008)

Para melhor sintetizar o teor desta Teoria da Localização Industrial desenvolvida por Weber, pode-se afirmar que:

Ao assumir que a mão-de-obra não teria mobilidade espacial, Weber pondera que variações regionais no seu custo exercem também influência na decisão quanto à localização das empresas. Mantendo o caráter neoclássico da formulação, Weber admite que se os menores custos de mão-de-obra compensarem os maiores custos de transportes, as indústrias tenderão a localizar-se nas regiões onde aquele custo for inferior.

Cavalcante, 2008.

Os fatores de aglomeração e desaglomeração apontados por Weber são considerados de menor relevância que os fatores anteriores: custo de transporte e custo da mão – de - obra. Porém, apesar do “tratamento dado por Weber à aglomeração ter sido objeto de várias críticas, não há como negar o pioneirismo de sua formulação, ainda que por vezes limitadas pelos pressupostos intrínsecos à análise de caráter neoclássico adotada pelo autor.” (Cavalcante, 2008).

1.3.1.3 - Os Lugares Centrais de Christaller

Dando continuidade às publicações da escola clássica da localização, o geógrafo alemão Walter Christaller (1893 – 1969), publica *Die zentrale Orte in Suddeutschland* – Os Lugares Centrais no Sul da Alemanha⁸. A essência desta teoria era compreender as determinantes que regiam o número, tamanho e localização das cidades, que distribuíam bens e serviços para seu entorno.

Ao definir o alcance da distribuição de um bem ou serviço entre as cidades, Christaller estabeleceu “uma espécie de hierarquia entre as cidades, uma vez que quanto maiores o limiar e o alcance de um bem ou serviço, menor será o número de

⁸ Não há registros da publicação deste livro em português. Sua versão em inglês foi publicada em 1966.

idades aptas a oferecê-lo.” (Cavalcante, 2008). Deste modo, Christaller conclui que “haveria uma tendência à formação de arranjos hexagonais para a distribuição das cidades numa determinada região.” (Cavalcante, 2008).

Outras teorias similares à desenvolvida por Christaller surgiram, como se pode constatar:

(...) o economista alemão Auguste Losch (1906-1945) publicou, em 1940, “*Die raumliche Ordnung der Wirtschaft*” onde propõe uma hierarquia entre as áreas de mercado. De acordo com Boventer (1963, apud Silva, 1976, p. 11), “enquanto Christaller partia da cidade de nível hierárquico máximo para logo passar aos bens com áreas de mercados menores, Losch começa pelas áreas menores e induz sucessivamente áreas de mercados maiores. Assim sendo, no sistema de Losch obtém-se um número maior de redes, cujos hexágonos giram com respeito à posição do hexágono de tamanho mínimo.

Cavalcante, 2008.

Esta teoria dos lugares centrais tem servido de inspiração para vários estudos recentes sobre o tema do desenvolvimento regional. Pode-se afirmar que na “compreensão do arranjo espacial das cidades, os pressupostos básicos empregados por Thunen e Weber são igualmente utilizados tanto por Christaller como por Losch”. (Cavalcante, 2008)

1.3.1.4 - A Localização e a Economia Espacial de Isard

Este foi o primeiro trabalho, sobre a teoria das localizações, publicado primeiramente em inglês. Em 1956, o economista norte americano Walter Isard, publica “*Location and Space Economy*”, que trazia “uma espécie de síntese em língua inglesa das teorias da escola clássica da localização” (Cavalcante, 2008. p. 12). Isard propunha uma linha de pensamento chamada de “*Regional Science*” que, “uma vez constituída, diversos autores dedicaram-se a tentativas de confrontar aquilo que poderia ter sido previsto através destas teorias e a propor novos fatores de localização objetivando aumentar o seu grau de ‘adequação’ à realidade”. (Cavalcante, 2008)

1.3.2 - Os Fatores de Aglomeração

Em seguida às teorias clássicas de localização, surgem Teorias de Desenvolvimento Regional com ênfase nos fatores de aglomeração. Estas teorias enfatizam algum tipo de mecanismo dinâmico decorrentes da aglomeração industrial. Não se pode afirmar que as Teorias Clássicas de Localização tenham desprezado tais fatores. Porém, estas teorias passaram a “rivalizar com as teorias clássicas da localização que, conforme se viu, tendiam a desprezar estes efeitos.” (Filho, 1999, p. 3 apud Cavalcante, 2008).

Embora não exista, oficialmente, nenhum registro a respeito do primeiro autor a abordar a questão da aglomeração, atribui-se a Alfred Marshall (1842-1924) este feito. Ao abordar esta questão, Marshall (1890) levou em consideração:

Duas externalidades pecuniárias e uma externalidade tecnológica listadas abaixo:

- A possibilidade oferecida por um grande mercado local de viabilizar a existência de fornecedores de insumos com eficiência de escala;
- As vantagens decorrentes de uma oferta abundante de mão-de-obra; e
- A troca de informações que ocorre quando empresas do mesmo setor aglomera-se.

Krugman, 1998, p. 50 apud Cavalcante, 2008.

Ainda conforme Marshall (1890):

Muitas das economias na utilização de mão-de-obra e maquinaria especializada não dependem do tamanho das fábricas individuais. Algumas dependem do mesmo gênero de fábricas na vizinhança; enquanto outras, especialmente relacionadas com o adiantamento da ciência e o progresso das artes, dependem principalmente do volume global de produção em todo o mundo civilizado.

Marshall, 1890, p. 229, apud Cavalcante, 2008.

A partir da década de 1950, o fenômeno do crescimento regional foi pauta de discussão para muitos autores, sobretudo da economia:

Em que pese o relevante papel desempenhado pela aglomeração nos “pólos de crescimento” de Perroux (1955), na “causação circular e acumulativa” de Myrdal (1957) e nos “efeitos para trás e para frente” de Hirschman (1958), por exemplo, é curioso observar que estes autores não foram, ao menos do ponto de vista formal, diretamente influenciados pelo trabalho de Marshall (1890), tendo sido muito mais presentes e facilmente identificáveis as influências exercidas por Keynes e por Schumpeter, este último, sobretudo no caso de Perroux (1955).

Cavalcante, 2008.

1.3.2.1 - Os Pólos de Crescimento de Perroux

O economista francês François Perroux (1903 – 1987), nitidamente influenciado por Schumpeter e partindo das proposições apresentadas por este, a respeito do desempenho das novas dinâmicas capitalistas, propôs a exploração das relações estabelecidas entre as indústrias *motriz*⁹, assim denominadas por ele, e *movidas*¹⁰, alegando que o crescimento não ocorreria homoganeamente no espaço, mas “manifesta-se em pontos ou pólos de crescimento, com intensidades variáveis, expande-se por diversos canais e com efeitos finais variáveis sobre toda a economia”. (Perroux, 1955, p. 146, apud Cavalcante, 2008).

Sendo assim, afirma Perroux “que a indústria motriz, além de apontar sua contribuição própria ao crescimento global do produto, também induz em seu ambiente um crescimento que pode ser atribuído às relações que estabelecem com as indústrias movidas.” (Cavalcante, 2008).

Desta forma, Perroux demonstra que os pólos industriais complexos modificavam o meio geográfico imediato e ainda a estrutura da economia nacional de onde estiver situado, “uma vez que nos pólos onde se verificam aglomerações industriais e urbanas registram-se efeitos de intensificação das atividades econômicas devido ao surgimento e encadeamento de novas necessidades coletivas.” (Cavalcante, 2008)

As justificativas elaboradas por Perroux, para esta teoria, obtiveram muita confiança por parte de países desenvolvidos e em desenvolvimento. Chegou a dominar a pauta das políticas de desenvolvimento regional, resultando na implantação desta proposta em vários deles: “pelo menos 28 países chegaram a

⁹ Empresas com capacidades de aumentar as vendas e as compras de serviços de outras.

¹⁰ Empresas que aumentam suas vendas em função das empresas *motrizes*.

implementar ou discutir seriamente estratégias de desenvolvimento regional baseadas nos pólos de crescimento de Perroux”. (Cavalcante, 2008). Dentre estes países estão Brasil, França, Itália, Estados Unidos e também União Soviética.

Porém, os pólos de crescimento de Perroux foram alvo de severas críticas. Vários estudos apontaram resultados decepcionantes. “De um modo geral, as críticas baseavam-se no fato de que as experiências de desenvolvimento regional fundamentadas nesse conceito haviam, em sua maioria, falhado, pois as indústrias motrizes implantadas não teriam sido capazes de difundir inovações tecnológicas para as indústrias movidas, tendo sido gerada, em contrapartida, uma maior concentração regional das atividades econômicas nos países que a adotaram”. (Cavalcante, 2008). E ainda que os pólos de crescimento, “teriam sido concebidos num ambiente onde a lógica de produção tinha uma base essencialmente fordista”. (Cavalcante, 2008).

Para se defender, Perroux alegou que em nenhum lugar do planeta havia qualquer exemplo de crescimento e desenvolvimento, que ocorresse sem a presença dos centros de desenvolvimentos territorializados.

1.3.2.2. - A Causação Circular e Acumulativa de Myrdal

Ao tentar realizar um apanhado do conceito de desenvolvimento regional, Pacheco (1998), afirma que “as análises clássicas de Albert Hirschman e Gunnar Myrdal continuam sendo muito mais úteis que as formulações abstratas da teoria da localização e as tentativas de fundar uma teoria ‘marxista’ do espaço” (Pacheco, 1998).

O Sueco Gunnar Myrdal (1898 – 1987) teve a ele atribuído a criação do conceito de “causação circular e acumulativa”, onde afirma haver “uma inter - relação causal e circular nos fatores ligados à questão do desenvolvimento”. (Cavalcante, 2008).

Esta hipótese da causação circular e acumulativa tem forte relação com o campo social: “Quando se considera os efeitos do processo de causação circular e acumulativa como explicativos não apenas da heterogeneidade observada no desenvolvimento de países, mas também das desigualdades regionais dentro de um país”. (Cavalcante, 2008). Para Myrdal, “as forças de mercado tendem em geral a aumentar e não a diminuir as desigualdades regionais, com o poder de atração de

um centro econômico se originando em fatos históricos muitas vezes fortuitos” (Myrdal 1968, apud Pacheco, 1998).

Esta observação, feita por Myrdal, “o coloca na contramão das teorias neoclássicas, de acordo com as quais haveria um processo natural de convergência de renda inter-regional nos países”. (Cavalcante, 2008). Com esta constatação, Myrdal defende a intervenção do Estado na contenção das forças de mercado, evitando deste modo, a acentuação das desigualdades regionais.

A teoria da causação circular e acumulativa atribuída a Myrdal, é, até então, a que mais expressa preocupação social e que aos poucos ganhou espaço na discussão do desenvolvimento regional, como se pode observar em Cavalcante (2008):

Convém observar que Myrdal (1957, p.35) faz referência a fatores de natureza não-econômica. Tais como a qualidade dos fatores de produção e a eficiência da produção como determinante do desenvolvimento. Assim, quando Myrdal (1957, p. 43) refere-se à qualificação da mão-de-obra (ou nas suas palavras, “a população obreira treinada nos vários ofícios”), à comunicação, à consciência de crescimento e vizinhança e ao espírito empreendedor, termina por fim lidando com fatores que somente muito mais tarde ganhariam destaque na produção teórica em economia regional.

Cavalcante, 2008.

1.3.2.3 - Os Efeitos Para Frente e Para Trás de Hirschman

Muitas vezes citado como um economista dissidente, por apresentar um estilo próprio, e como pioneiro da economia do desenvolvimento, o alemão Albert Hirschman foi inovador na construção intelectual desenvolvimentista. Ele discute a questão regional utilizando os conceitos de efeitos para frente (*forward linkages*) e para trás (*backward linkages*).

Sua linha de pensamento pode ser claramente identificada com as questões da aglomeração. Para ele, “os recursos e circunstâncias cuja existência se demonstrava necessária ao desenvolvimento econômico não são nem escassos nem tão difíceis de obter desde que o desenvolvimento econômico primeiro se manifeste”. (Hirschman, 1958. p. 18, apud Cavalcante, 2008). Sendo assim o processo do desenvolvimento econômico seria embaraçado, composto por uma

série de círculos viciosos. Desta forma, ele propõe “pressões e processos de incentivos que farão eclodir e mobilizar o maior número possível de recursos escassos, tais como capital e atividade empreendedora”. (Hirschman, 1958, apud Cavalcante, 2008).

Estes conceitos, de efeitos para trás, tratam da questão das economias de escala necessárias à viabilização de empreendimentos em regiões determinadas. Desta forma, os efeitos para trás são a forma encontrada por Hirschman para expressar as externalidades decorrentes da implantação de indústria: “que, ao aumentarem a demanda de insumos no setor a montante, viabilizariam suas escalas mínimas de produção na região determinada. Os efeitos para frente resultariam da oferta de insumos, que tornaria viáveis os setores que se posicionassem a jusante” (Cavalcante, 2008).

Embora a mediação do mercado neste processo esteja evidente, é importante destacar que, ao longo de toda “A Estratégia do Desenvolvimento Econômico”, Hirschman destaca também os aspectos não pecuniários desses efeitos: “Isto fica evidente, por exemplo, quando Hirschman procura explicações de natureza ‘antropológica’ para o desenvolvimento ou quando, ao discutir Schumpeter e a questão do empreendedor, afirma que a capacidade empreendedora envolveria inclusive a capacidade de obter um acordo entre as partes interessadas”. (Cavalcante, 2008).

1.4 – A Produção Recente Sobre Economia Regional

Nas recentes produções das teorias sobre o desenvolvimento regional, um traço marcante parece ser a preocupação em “incorporar os fenômenos de reestruturação produtiva e aceleração da divisão internacional do trabalho aos modelos que procuram captar as estratégias de localização do ponto de vista da firma e as estratégias de desenvolvimento regional.” (Cavalcante, 2008). Além disso, tais elaborações recentes fazem referências às teorias já citadas anteriormente, e em algumas vezes com críticas a elas.

Dentre as principais teorias desenvolvidas recentemente, dá-se destaque para:

- Stoper (1997, apud Diniz, 2000, p.8) propõe três linhas de pensamento dominantes: i) a especialização flexível e os distritos industriais, que retomam o conceito de distrito marshalliano e incorporam evidências empíricas observadas sobretudo na região da “terceira Itália”; ii) a escola da organização industrial e dos custos de transação, cujos principais autores são aqueles ligados ao “Grupo da Califórnia”; e iii) a linha que privilegia o papel da inovação no desenvolvimento regional influenciada pela corrente neo-schumpeteriana, que inclui também a abordagens (sic) dos “ambientes inovadores”;
- Amaral filho (1999. p. 8 e seguinte) identifica três novas estratégias de desenvolvimento regional ou local: i) distritos industriais; ii) ambientes inovadores; e iii) clusters, que são apresentados como uma espécie de “síntese” dos dois conceitos anteriores;
- Boisier (s.d.), propondo-se a identificar a linguagem emergente em desenvolvimento territorial, discute treze novos conceitos, entre os quais os de “*learning regions*”, aprendizagem coletiva, ambientes inovadores, desenvolvimento local, desenvolvimento endógeno (estes dois últimos com um tratamento mais detalhado), clusters.

Cavalcante, 2008.

Em todas as teorias elaboradas recentemente sobre a temática do desenvolvimento econômico, a discussão a cerca dos distritos industriais é a mais presente. Nela, é facilmente notada a influencia de Marshall: “os distritos industriais podem ser definidos como sistemas produtivos locais caracterizados por um grande número de firmas que são envolvidas em vários estágios e em várias vias na produção de um bem homogêneo, aproximando-se, assim, do conceito que ficou conhecido como distrito marshalliano.” (Cavalcante, 2008).

O conceito dos “ambientes inovadores” tem sua elaboração por autores italianos, franceses e suíços, dentre eles destacam-se Aydalot, Camagni, Perrin, Crevoisier, Maillant, todos pertencentes ao GREMI – Grupo Europeu de Pesquisa sobre os Ambientes Inovadores. Tais autores dão ênfase às “externalidades de natureza tecnológica que decorriam dos vínculos de cooperação e interdependência estabelecidos entre empresas através da formação de redes de inovação.” (Cavalcante, 2008).

Nesta abordagem, “as inovações desempenham não apenas um papel determinante, mas também gozam de maior autonomia em relação à formulação

presente na discussão sobre os distritos industriais e sua vertente italiana.” (Filho, 1999, p. 11, apud Cavalcante, 2008).

1.5 - O Desenvolvimento Regional Brasileiro

Para a Ciência Econômica e a Sociologia, a “questão regional brasileira” começou a ser discutida nos anos 1950 e 1960, resultando na criação da SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste. Muitos dos temas debatidos naquela época ainda continuam sendo fundamentais para a compreensão desta “questão regional brasileira”, como relata Pacheco (1998): “a história econômica das diversas regiões do país é parte indissolúvel da compreensão da agenda atual de temas regionais”.

Para um país com dimensões continentais como o Brasil, são muitos os desafios para a compreensão do regionalismo econômico. No mundo, as mudanças vêm ocorrendo muito rapidamente, a economia esta cada vez mais globalizada. Por tais fatores fica difícil especificar cada região. As regras acabam sendo ditadas, geralmente por empresas multinacionais, que submetem as economias locais a um processo crescente de abertura comercial, obrigando-as a reestruturar seus parques industriais.

No Brasil, praticamente toda a análise de desenvolvimento regional é feita sobre a ótica dos “desequilíbrios regionais”, fundamentados numa industrialização bastante concentrada em São Paulo. Esta concentração do parque industrial gerou, no meio intelectual, toda uma discussão a respeito da desconcentração produtiva brasileira. Ficou de lado a discussão sobre as imposições transacionais, que obrigava a uma abertura comercial, passando-se a debater a despeito da desconcentração.

Para Pacheco (1998), a melhor das análises de economia regional esteve fortemente influenciada pelas idéias de integração e homogeneização do espaço brasileiro:

Entre os autores, a influência maior foi sem dúvida de Celso Furtado. Em Formação Econômica do Brasil, como contrapartida do exame das mudanças nas relações da economia brasileira com o setor externo – ou como diz o autor, “observando o ângulo distinto” -, já se encontra o entendimento de que essas transformações traziam consigo um crescente

grau de **articulação** entre as distintas regiões do país. Articulação que deveria desdobrar-se num processo efetivo de **integração** econômica, capaz inclusive de acelerar o desenvolvimento nacional.

Pacheco, 1998, p. 21.

Outros dois autores também fizeram considerações relevantes à questão regional brasileira. Francisco de Oliveira e Wilson Cano são referências obrigatórias para uma melhor análise e compreensão deste contexto:

O primeiro em “Elegia para uma re(li)gião”, expressa este fato através da idéia de **homogeneização** do espaço econômico pela subordinação da lógica de acumulação dos circuitos do capital regional ao que denomina capital monopolista associado. Wilson Cano, de forma bastante distinta do primeiro e seguindo mais de perto Celso Furtado, dá tratos finais ao tema em “Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil”.

Pacheco, 1998, p. 23.

Francisco Oliveira refuta o enfoque de “desequilíbrio regional”, adotando em seu trabalho o conceito de região fundamentado na “especificidade da produção do capital, nas formas que o processo de acumulação assume, na estrutura de classe peculiar a estas formas e, portanto, também nas formas de luta de classe e conflito social em escala mais geral” (Oliveira, F., 1981: 27 apud Pacheco, 1998, p. 23).

Explicando melhor Francisco Oliveira afirma que:

O que preside o processo de constituição das “regiões” é o modo de produção capitalista, e dentro dele, as “regiões” são apenas espaços socioeconômicos onde uma das formas de capital se sobrepõe às demais, homogeneizando a “região” exatamente pela sua predominância e pela conseqüente constituição de classes sociais cuja hierarquia e poder são determinadas pelo lugar em que são *personas* do capital e de sua contradição básica. E enfatiza-se, uma vez mais, que uma “região” assim tende a desaparecer na mesma medida em que as várias formas do capital se fusionam, primeiro pela predominância do capital industrial, depois pela fusão entre capital bancário e industrial, dando lugar ao capital financeiro e posteriormente, na etapa monopolista do capital, pela especial fusão Estado-capital. Não reconhecer, no entanto, que existem marcadas diferenças entre as várias formas de produção do valor dentro do capitalismo é não reconhecer, em primeiro lugar, e a nível mais abstrato, a

lei do desenvolvimento desigual e combinado, e mais concretamente, o processo de constituição do próprio capital enquanto relação social.

Oliveira, 1981:30 apud Pacheco 1998, p. 24.

Clélio Campolina Diniz, um dos estudiosos que muito contribui para o entendimento da questão regional no Brasil, formula respostas para a “insuficiência da teoria da localização e do desenvolvimento regional para a análise das condições contemporâneas da localização industrial”, e afirma que:

Não há uma abordagem teórica compreensiva que permita a situação regional brasileira. A incapacidade das várias propostas nos leva a um ecletismo incômodo, mas talvez o único caminho possível para que se possa fazer uma avaliação conseqüente das transformações regionais brasileiras.

Diniz, 1991, apud Pacheco, 1998, p. 35.

1.5.1 – Concentração Industrial

O Brasil é um dos melhores exemplos que existem no mundo de um país que conseguiu construir um processo cheio de êxitos em seu desenvolvimento industrial, onde, na década de 1980, chegou a ser a 8ª economia mundial, devido a forte base industrial localizada na região Sudeste.

Com o aumento da industrialização nas cidades e o atraso que continuava na agricultura na zona rural, a população foi deixando o campo e passou a lotar as cidades, super valorizando a urbanização e a industrialização; o que para a Professora Tânia Bacelar de Araújo (UFPE) representa uma “herança”, da qual o país ainda não está livre e paga altos preços por isto:

(...) essa é uma grande herança do século XIX. O sucesso foi tão grande que a sociedade brasileira jogou suas fichas todas nessa dupla mudança estrutural: ser uma sociedade urbana e ser um país, uma potência industrial. Se fosse só a supervalorização não tinha problema, o problema é que o mundo rural foi desvalorizado no Brasil e essa é uma herança importante para nós pensarmos o Brasil do futuro, porque muitos outros países do mundo que são países industriais não desvalorizam o mundo rural e nós desvalorizamos.

(informação verbal obtida da Professora Tânia Bacelar em palestra proferida na 2ª Conferência do CONDRAF, em Olinda PE, junho de 2008).

Por ser São Paulo, o Estado que apresentava a agricultura mais forte do país, com grandes plantações de café, e sendo este produto o carro chefe das exportações brasileiras, onde também estava concentrada a elite produtora do país, que mais tarde foi ampliando seus investimentos e além de café, criando grandes empresas e intensificando assim, naquele Estado, um forte parque industrial, como descreve o Estevam (2004), "... as transformações em São Paulo foram bem mais rápidas e ali o processo esteve repleto de elementos dinâmicos tratando-se de um caso primordial no quadro brasileiro".

Tamanha foi a concentração industrial no Sudeste, e em especial em São Paulo, que nos anos 70 detinha 81% das indústrias instaladas no país, sendo somente em São Paulo 53%. Ou seja, mesmo num país continental, como é o Brasil, o planejamento ou a falta dele permitiu que a produção ficasse concentrada num só Estado.

Porém, nas últimas décadas começamos a perceber no Brasil um movimento de desconcentração da produção nacional. Nas décadas de 1940/1950 já ocorrera uma desconcentração na produção agrícola, no sentido da região Sul e posteriormente do Centro-Oeste e a partir de 1970, esta desconcentração começa a se estender também à indústria, e em 1990 à produção industrial do Sudeste "caíra para 49%, enquanto o Nordeste passava de 5,7% para 8,4% seu peso na produção industrial brasileira, entre 1970 e 1990. (...) Os efeitos da desconcentração das atividades agrícolas, pecuárias e industriais afetaram o terciário, que também tendeu à desconcentração". (Araújo, 2007, p. 224).

1.5.2 – De Getúlio Vargas aos Militares

Ao assumir o poder em 1930 (num governo que durou 15 anos), Getúlio Vargas mostrou-se sensível ao momento histórico e às transformações que ocorriam dentro do país. A proposta de implementação de um projeto industrial pretendia tirar o país do atraso, direcionando-o ao progresso e naquele momento, a industrialização era vista como a mola para o desenvolvimento. A exemplo de outros países do mundo como os Estados Unidos, Inglaterra, França e Alemanha, a

implantação de um parque industrial ao lado de uma forte agricultura tenderia ao desenvolvimento, “era a primeira vez na nossa história que um governo assumia uma posição francamente favorável a um projeto de industrialização”. (Brum, 1997, p. 191).

Em 1930 a população brasileira era predominantemente rural, com cerca de 80% das pessoas vivendo no campo, motivadas pela pequena base industrial existente até aquele momento e uma agricultura que apesar de forte, era atrasada tecnologicamente. O mundo ainda sofria os sintomas da forte crise de 1929, mas “o Novo Estado, dirigido por Vargas, soube administrar as dificuldades da crise e convertê-la em meios para alterar radicalmente o padrão de acumulação do país, com a intensificação da industrialização”. (Cano, 2007, p. 251). A estrutura agrícola foi modificada, modernizando sua base e dando início a um forte êxodo rural, motivado pelos movimentos industriais que se instalavam nos grandes centros urbanos.

Ainda no Estado Novo de Vargas foram criadas condições que favoreceram maiores investimentos no país, como a criação dos direitos trabalhistas e sociais, e assim a economia, que era agroexportadora, aos poucos foi se tornando industrial, pois até “então, os governos que se haviam sucedido no comando do país representavam os interesses do latifúndio exportador e nunca tinham apoiado a atividade econômica industrial. O incipiente avanço da indústria ocorrera por ação da iniciativa privada, e impulsionado pelas circunstâncias favoráveis da conjuntura histórica, sem participação das autoridades governamentais”. (Brum, 1997, p. 191).

Em outubro de 1955, Juscelino Kubitschek foi eleito presidente do Brasil e em seu governo o desenvolvimento foi voltado para um programa de crescimento econômico acelerado, como dizia seu próprio slogan: “Cinquenta anos em cinco”. A proposta de desenvolvimento era em muito superior às até então implantadas no país, e visava recuperar o atraso em relação aos países tidos como desenvolvidos.

Na sua lógica, o estado era o principal fomentador desse desenvolvimento direcionando os investimentos em setores fundamentais de infraestrutura e indústrias de base, utilizando elevados montantes de recursos oriundos da sociedade ou buscando capital externo.

O governo JK conseguiu levar o país a resultados satisfatórios na economia. Mas, também, fortaleceu a concentração e as desigualdades regionais, já tão acentuadas. Com a abertura do mercado ao capital externo, enfraqueceu a indústria

nacional e tornou o país dependente de capital e tecnologias externas, pois o Brasil ainda não produzia máquinas e equipamentos para o funcionamento das indústrias.

O Governo de João Goulart (1961-1964) tinha como política econômica impor limites ao capital externo, fortalecer a presença do Estado brasileiro na economia, descentralizar o crescimento econômico, fortalecer o mercado interno, estimular e fortalecer a pequena e média empresa e ainda maiores investimentos públicos em saúde, habitação, educação e transporte coletivo, e também melhorar o salário dos trabalhadores possibilitando uma maior distribuição de renda.

Estas propostas contrariavam a elite capitalista, que controlava o setor produtivo do país e também ao capital externo bastante inserido no mercado brasileiro. E como já é sabido, o governo João Goulart não conseguiu implantar sua política econômica e foi deposto, por um golpe militar em 31 de março de 1964. O Brasil entrou num longo período de repressão política, que foi o regime militar (1964-1985).

O governo de João Goulart foi o primeiro a ter planejamento econômico voltado não só para o crescimento. Preocupou-se também com o bem estar, com a renda, com o padrão de vida de toda a população; não obtendo êxito.

Durante o regime militar (1964 – 1985) foi forte a intervenção do Estado na economia, através do controle salarial de preços, indexação e estatização. Foi o período onde se criou o maior número de empresas estatais. A dívida externa do país foi aumentada com a aquisição de empréstimos para o financiamento de obras públicas. A noção de desenvolvimento era equivocada, como podemos perceber neste trecho:

O desenvolvimento era concebido basicamente como crescimento econômico. (...) O desenvolvimento econômico (simples crescimento) não se orientava prioritariamente ao atendimento das necessidades fundamentais da maioria da população, nem a uma rápida melhoria de seus padrões de vida. Dentro da ótica militar de então, estava voltado para o aumento da expressão do Brasil como potência mundial, isto é, o fortalecimento do poder nacional, do qual o componente econômico é uma das vigas básicas. (...) era o crescimento econômico global, não propriamente a maneira como estivesse ele distribuído entre os membros da sociedade. Assim, os aspectos sociais, como educação, saúde pública, habitação de baixo custo, transporte coletivo, produção de bens de

consumo de massa e outros, não eram considerados prioritários, e foram relegados a um segundo plano.

Brum, 1997, p.302-303.

De volta à democracia (1985), o país passou por novas experiências em sua economia que visavam levar a um desenvolvimento. Mas os equívocos continuavam e só se planejava para o crescimento econômico, na tentativa de levar o país a se tornar potência mundial.

Durante todo o período desde Getúlio Vargas aos governos militares, diversos estudos e pesquisas guiaram os rumos do desenvolvimento econômico brasileiro. Os pensadores daquela época baseavam-se na corrente de pensamento que se formou na ONU, conhecida como CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina, vinculada a ONU. Uma abordagem, mesmo que sucinta, torna-se então imprescindível neste capítulo.

1.6 – O Subdesenvolvimento e a CEPAL

Um fator relevante a considerar no processo do desenvolvimento econômico brasileiro é a intensa discussão existente, por longos anos de sua história, acerca do subdesenvolvimento. Nas várias tentativas de se alcançar o tão desejado desenvolvimento, para alguns autores, o processo ocorreu inverso e levou o país a um retrocesso causado pelo efeito contrário.

O vocábulo subdesenvolvimento surgiu no mundo a partir da Segunda Guerra Mundial e foi relacionado aos países da Ásia, África e América Latina, que viviam efervescência em seus movimentos sociais e políticos. A formulação decisiva “rumo a uma teoria do subdesenvolvimento e uma estratégia heterodoxa de desenvolvimento seria dada em 1948 com a criação da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL).” (Mantega, 1989).

Em síntese, o subdesenvolvimento pode ser definido, dentre outros motivos, a partir de indicadores de forte dependência de capital externo, elevado índice de desemprego, baixa produtividade, dependência tecnológica, forte exportação de produtos primários, baixa renda da população etc.

A Comissão Econômica para a América Latina – CEPAL, criada pela ONU em 1948, tinha por objetivo elaborar estudos e alternativas para o desenvolvimento dos

países latino americanos. Inaugurava-se uma central de discussão de idéias para o desenvolvimento da América Latina. Os estudos desenvolvidos pela Comissão tinham como objetivo conhecer a realidade econômica específica e propor saídas para os problemas encontrados. Pela relevante importância do seu trabalho, “em pouco tempo a CEPAL transformaria num baluarte da heterodoxia na América Latina, em contraposição ao Fundo Monetário Internacional e outros guardiões do liberalismo ortodoxo.” (Mantega, 1989).

Dentre seus técnicos estavam economistas, sociólogos e administradores respeitados como Raul Prebisch, Celso Furtado, Felipe Herrera e Oswaldo Sunkell. Em seus primeiros estudos caracterizaram a América Latina como sendo uma região fornecedora de matéria prima e consumidora de produtos industrializados importados. Por isso defenderam a industrialização dos países latinos e a diversificação de sua estrutura produtiva. Propuseram ainda uma melhor distribuição de renda, reorganização fiscal e administrativa, melhor planejamento da economia, reforma agrária e maior cooperação entre os países. Além disso, a CEPAL se preocupou em elaborar programas educacionais, de saúde pública, energia e transporte.

O primeiro trabalho da CEPAL, elaborado pelo economista argentino Raul Prebisch, em 1949, intitulado “*El desarrollo Económico de América Latina y Algunos de Sus Principales Problemas*” era, ao mesmo tempo, um manifesto pró-industrialização e emancipação da América Latina e primeiro libelo de uma nova doutrina intervencionista e antiliberal, que desafiava o *status quo* e as teses consagradas sobre o comércio internacional e demais relações entre países pobres e ricos.” (Mantega, 1989). Ao defender suas idéias, Prebisch dava outra imagem na suposta harmonia e na cooperação mundial, alegadas pelos neoclássicos da Teoria das Vantagens Comparativas, como Samuelson e outros.

Na visão de Prebisch, a Teoria das Vantagens Comparativas era válida para os países com o mesmo nível de desenvolvimento. Mas para os países subdesenvolvidos esta teoria trazia desvantagens. Os estudos realizados pela CEPAL confirmaram as idéias defendidas por Prebisch e concluíam que a única saída para reverter a situação do subdesenvolvimento, seria a industrialização coordenada pelo Estado. Assim, “a industrialização permitiria não apenas a retenção dos frutos do progresso técnico, como também o aumento da produtividade e o nível de renda, com benefícios para toda a população.” (Mantega, 1989).

Desta forma, preparava-se uma nova abordagem para a dinâmica do sistema centro-periferia, baseada na ótica dos interesses da periferia. E “em que pese o caráter precário e a insegurança das novas proposições, estava dado o primeiro passo em direção a uma teoria do subdesenvolvimento.” (Mantega, 1989). Esta teoria nascia a partir do pensamento dos países periféricos. Era completamente voltada para eles e buscava unicamente superar o desenvolvimento. Coube a Celso Furtado, “amadurecer essa teoria, dar-lhe consistência e encontrar sua feição mais acabada.” (Mantega, 1989). Era uma teoria bastante pragmática e diretamente vinculada ao momento histórico pelo qual passava o Brasil e os demais países latinos americanos. Era o pós-guerra.

Sobre a integração regional, as teses desenvolvidas pela CEPAL, além de ressaltar, contribui bastante com o regionalismo latino americano, com seus propósitos e as dificuldades que esta integração enfrentara.

Para alguns autores, o pensamento cepalino pode ser dividido em duas etapas: a primeira discorre sobre a estratégia da integração para o desenvolvimento econômico, dando ênfase ao processo de substituição de importações, proposto pela CEPAL nos anos 1950. A segunda fase inicia após os fracos resultados da integração do continente, em direção ao processo de globalização dos anos 1990, ainda buscando a integração regional uma inserção maior da economia dos países membros, na economia mundial.

No Brasil, encontrou uma controvérsia: de um lado uma corrente que defendia o “Brasil agrário”, devido à vocação rural que possuía o país. De outro lado estava uma corrente intervencionista, que defendia a industrialização do país. Para respaldar esta corrente intervencionista, as teses desenvolvidas pela CEPAL foram importantes, pois os pressupostos básicos desta nova teoria eram:

Os países subdesenvolvidos, deixados à mercê das leis naturais de mercado, tendem a permanecer agroexportadores e a perpetuar o atraso e o próprio subdesenvolvimento. Cabe aos Estados, portanto, assumir a condução do processo de desenvolvimento, implantando ou impulsionando a industrialização por meio do planejamento econômico.

Mantega, 1989.

No Brasil, o pensamento desenvolvimentista da CEPAL adquiriu muitos adeptos:

Ao virem ao Brasil para divulgar as idéias da CEPAL, Prebisch e Furtado encontraram, no início dos anos 50, as portas abertas, principalmente das assessorias econômicas das Confederações e Federações da Indústria, cujos membros se tornaram desenvolvimentistas entusiastas. Os empresários tinham todas as razões para aplaudir a CEPAL, uma vez que esta não apenas defendia indiscriminadamente a industrialização e mostrava os meios de realizá-la, como também fornecia a justificativa ideológica que fazia os interesses específicos da burguesia industrial aparecer como interesses universais de toda a Nação.

Mantega, 1989.

A proposta de industrialização trazia consigo as idéias de que o padrão de vida de toda a população iria melhorar. As grandes disparidades sociais do país iriam desaparecer. E desta maneira, “o desenvolvimento converte-se na mais poderosa ideologia industrialista que no dizer de Francisco Oliveira (1983), ao contrário de outras ideologias, influencia e determina políticas concretas.” (Mantega, 1989).

A industrialização da América Latina, sempre foi tema freqüente nos trabalhos da CEPAL. Na visão cepalina, a política de substituição de importações, viabilizariam esta industrialização.

A idéia de formação de bloco econômico defendida pela CEPAL, tornaria a industrialização dos países mais eficiente. Porém, esta industrialização não deveria ser vista apenas como um processo de substituição de importações, mas sim como um processo preparatório que iria inserir os países da América Latina no comércio internacional. Através da criação deste bloco econômico, daria mais racionalidade econômica ao processo, criaria novas indústrias para explorar vantagens comparativas e os ganhos de escala regional. Este processo estimularia as exportações, já que a substituição de importações, não bania a vulnerabilidade externa dos países e apenas atenuava a composição das importações. Assim, seria continuamente renovado o problema da insuficiência das divisas.¹¹

Enfim, sistematizar o pensamento da Cepal não é tarefa fácil. Os documentos oficiais foram elaborados, com linguagem voltada mais às autoridades econômicas da América Latina, do que ao público acadêmico¹². Em geral o pensamento

¹¹ Ver CEPAL, 1959.

¹² Ver Bielschowsky 2000.

econômico cepalino remete à substituição de importações aos processos da deterioração dos termos de troca e ainda à inflação estrutural.

1.7 - Eixo de Desenvolvimento

A abordagem regional sobre o conceito de Eixo vem sendo utilizada, amiúde em diferentes trabalhos acadêmicos e políticas públicas. Diversas são as teorias e metodologias utilizadas, na Economia e na Geografia, para definir Eixo de Desenvolvimento. O professor Tadeu Arrais (UFG), por exemplo, para definir Eixo, recorre ao dicionário:

Eixo. S.m. (gr. Áxon, pelo lat. vulg *axu) 1. Peça em torno da qual giram as rodas de um veículo, ou de uma máquina; árvore, fuso, veio. 2. Órgão central de quaisquer movimentos reais ou figurados. 3. Geom, Reta ou segmento retilíneo, a que se referem simetrias sobre um plano. 4. Qualquer peça cilíndrica sobre a qual gira qualquer órgão. 5. Mat, Linha reta em torno da qual um corpo qualquer executa, real ou imaginariamente, o movimento de rotação. 6. Essência, centro, ponto capital dos acontecimentos.

DicMax. *Moderno Dicionário da Língua Portuguesa.*
DTS Software Brasil LTDA, 1998
Arrais, 2007, p. 188.

A definição de Eixo, neste trabalho, almeja ainda maior precisão. Parte-se da concepção mecânica clássica que caracteriza um Eixo, a partir de suas finalidades: concatenação, tempo sincronizado e efeitos iguais. As variáveis utilizadas nesta pesquisa giram em torno das finalidades sociais, econômicas, demográficas, crescimento, setores produtivos e divisão regional do trabalho.

A relação entre espaço e transportes sempre teve relevante consideração para a conceituação de Eixo de Desenvolvimento. Na escola clássica da análise espacial, Von Thunen, Losch, Weber e outros atribuem ao transporte e à acessibilidade a função de definir e explicar a configuração territorial. “No campo das políticas de desenvolvimento, elas vão desde as políticas de Desenvolvimento de Bacias Hidrográficas, a exemplo das iniciativas inspiradas no modelo norte-americano do TVA – Tennessee Valley Authority – até a noção muito em voga nos anos 70 dos corredores de transporte, então utilizados largamente pela empresa

pública de planejamento de transportes no Brasil, o GEIPOT.” (Galvão e Brandão, 2003).

Perroux, autor do conceito de pólo de desenvolvimento, afirma que estes não existem de forma isolada, mas se ligam à sua região por canais onde se propagam preços, fluxos e antecipações: “Esta propagação feita por um caminho que liga dois pólos dá origem ao que ele chama de eixo de desenvolvimento, salientando, porém que o eixo não é apenas uma estrada, um caminho e que, além disso, ligado à estrada, deve haver todo um conjunto de atividades complexas que indicam orientações determinadas e duráveis de desenvolvimento territorial e dependem, sobretudo da capacidade de investimento adicional”. (Andrade, 1987, p. 66). Portanto na visão de Perroux, para se afirmar que existe um Eixo, é necessário que haja bens que complementem como energia, transporte, crédito e capacidade técnica.

No entanto, é na geografia que estão as maiores definições para Eixo. Na Espanha, José Luis Sánchez Hernández – Universidade de Salamanca – define Eixo como “uma cadeia de núcleos urbanos de diferentes tamanhos situados ao longo de uma via de transporte de alta capacidade, que estimula a localização da atividade industrial e facilita o estabelecimento de relação interna”. (Hernandez, 1998, p. 33).

No Brasil, vários autores também abordam este conceito. Souza, ao escrever sobre os pólos de desenvolvimento afirma que: “A teoria de crescimento polarizado distingue, ainda, eixos de desenvolvimento. *Um eixo de desenvolvimento* constitui-se por uma via de transporte e por centros de crescimento, com infraestruturas para atividades industriais e de prestação de serviços”. (Souza, 1993).

Matushima e Sposito (2002) e Bordo (2004), afirmam que os Eixos de desenvolvimento são entidades socioespacial onde estão enfatizados três elementos fundamentais: infraestrutura de transporte, atividade industrial e núcleos urbanos. Para eles, o Eixo é um espaço de considerável importância econômica, pois com a propagação da atividade produtiva gera aumento da mais valia, como bem explica Bordo (2004), “a alta produtividade, fruto da automatização da produção não é necessariamente análoga ao aumento de salários, mas sim demonstra uma maior concentração de renda pelo capitalista”.

Para Nasser, Eixo é definido por “determinado corte espacial que focaliza subregiões dinâmicas onde a seleção das ações de desenvolvimento integrado permite propagação desse dinamismo para a região ou para o país. Mostra

orientação para as potencialidades das subregiões, que podem ser agregadas para estabelecer capacidades de setores produtivos e vantagens na localização de atividades não devidamente exploradas.” (Nasser, 2000, p. 150 – 151).

Como pode-se perceber, para a maioria dos autores o conceito de Eixo de Desenvolvimento, está sempre associado ao de pólo de desenvolvimento, como bem sintetiza Pontes:

Estes [pólos de desenvolvimento] não ocorrem como uma unidade isolada, estando ligado à região onde se encontra através dos canais por onde se propagam, sobretudo, os fluxos e os preços. Assim sendo, o desenvolvimento de um conjunto de territórios e de sua população só é obtido mediante a propagação consciente dos efeitos dos pólos de desenvolvimento. Esta propagação é feita, em geral, por um caminho que liga dois pólos, dando, portanto, origem ao eixo de desenvolvimento. O eixo, todavia, não é apenas uma estrada. Ele pressupõe um conjunto de atividades complexas que indicam orientações determinadas e duráveis de desenvolvimento territorial e dependem principalmente da capacidade de investimento adicional. Desta forma, os eixos implicam na presença de outros bens complementares como energia e competência técnica.

Pontes, 1974, p. 104.

Portanto, na visão destes autores, pode-se afirmar que Eixo de Desenvolvimento surge em um espaço onde estejam presentes três itens básicos:

1. Cadeia de núcleos urbanos, de diferentes tamanhos, situados ao longo da via de transporte.
2. Vias de transportes de alta capacidade como rodovias duplicadas, ferrovias modernas, e infovias - cabos de fibra ópticas, telefonia, rede de computadores - que estimule a localização da atividade industrial e facilita o estabelecimento das relações funcionais internas.
3. Sistema de transporte adequado que favoreça a dinâmica econômica dos centros urbanos, principalmente no tocante à localização das mais diversas atividades industriais.

Em termos de políticas públicas, por sua vez, a equipe de planejamento do Governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), utilizou a segmentação dos

grandes eixos nacionais, para a formulação de proposta de políticas públicas para o desenvolvimento econômico do Brasil.

O conceito de Eixos Nacionais de Desenvolvimento surgiu pela primeira vez no Plano Plurianual 1996-1999, como uma tentativa de traçar uma estratégia de desenvolvimento para o Brasil que permitisse a redução dos desequilíbrios regionais e sociais. A idéia básica era tratar esses desequilíbrios sob uma nova ótica, levando em conta a geografia econômica do país e os fluxos de bens, serviços e pessoas, sem considerar, para efeito do planejamento, os limites dos estados e das regiões.

Ministério do Planejamento, 2003.

Para a realização do mencionado projeto do Governo FHC, o conceito considerado de Eixo foi o

Corte espacial, efetuado com objetivo de planejamento com vistas à integração e ao desenvolvimento sustentável. Sua lógica baseia-se na existência de uma rede multimodal de transporte e na possibilidade de estruturação produtiva interna, que define a sua inserção em um processo mais amplo, nacional ou internacional.

Ministério do Planejamento, 2003.

Visando definir os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, foi realizado estudo aprofundado das diferentes regiões brasileiras. O referido trabalho culminou numa radiografia dos grandes problemas nacionais e das oportunidades que o país oferece ao desenvolvimento de cada uma das regiões.

Análise mais detalhada sobre os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, do governo FHC, será feita adiante, em tópico específico do último capítulo.

Capítulo 2

O Planejamento Federal e a Estruturação de um Eixo (1971 a 1984).

O surgimento das cidades de Anápolis, Goiânia e Brasília, embora relativamente próximas, deu-se sob circunstâncias diferenciadas no espaço e no tempo. Na região, aos poucos, foram surgindo políticas públicas que possibilitaram a instalação de infraestrutura suficiente para alavancar o crescimento destas cidades.

Anápolis foi historicamente citada por diversos autores¹³ como local privilegiado de entroncamento. Por excelência, um ponto logístico que atrai a instalação de vários empreendimentos no seu território. A cidade, atualmente, é considerada como uma das mais importantes para investimentos, da Região Centro-Oeste.

Goiânia surge em 1933. Criada para ser a nova capital do Estado de Goiás, sendo esta planejada para abrigar 50 mil habitantes. Até os anos 1970, era considerada uma cidade de médio porte. Sua população não apresentava sinais relevantes de que cresceria de forma considerável, que levasse a grandes preocupações quanto à elaboração de propostas de políticas públicas. Porém, com o desenvolvimento do agronegócio no Estado de Goiás e ainda com a criação de Brasília e a intensificação da migração para a região da nova capital federal, Goiânia tornou-se pólo migratório e, de acordo com o censo 2010, possui mais de 1.200.000 pessoas. Seu entorno, configura com municípios de uma Região Metropolitana, com cidades também em ampla expansão demográfica, exigido muita atenção por parte dos governantes.

Brasília, a tão sonhada e esperada nova capital do Brasil, surge em 1960, sem nenhuma pretensão de se tornar metrópole. Possivelmente, JK tinha como intenção, ao trazer Brasília para o interior do país, alavancar o desenvolvimento e povoar a grande área livre do Planalto Central Brasileiro. Aos poucos Brasília foi ganhando habitantes. Pessoas que vinham de todas as partes do país. Sobretudo vinham do Nordeste e do Norte; além dos funcionários públicos, vindos do Rio de Janeiro e de muitos conterrâneos de JK, que vinham testemunhar a ousadia de construir uma nova Capital para o Brasil.

Como relatado adiante, cinturões demográficos foram se formando ao redor da nova Capital Federal. A intenção de promover o povoamento desta região foi aos

¹³ Saint-Hilaire, Sérgio Buarque de Holanda, Capistrano de Abreu.

poucos sendo conseguida. O inchaço populacional que ocorria na região do Distrito Federal, impulsionava também a expansão demográfica de Anápolis e Goiânia. As 3 cidades atualmente concentram a maior fatia de população da Região Centro-Oeste. Sendo Brasília e Goiânia, as regiões metropolitanas que apresentam maiores índices de crescimento populacional, conforme o IBGE.

2.1 – Anápolis.

Tudo teve início em 1870, quando a comitiva de Ana das Dores¹⁴, numa viagem entre Jaraguá e Bonfim (atual Silvânia), parou para descansar na Região das Antas, pois ali havia água em abundância, clima aprazível e proximidade com fazendas onde poderiam pedir auxílio, caso necessitassem. O que não poderiam imaginar é que dariam início a uma importante cidade do Planalto Central Brasileiro.

Conta uma das histórias sobre a fundação de Anápolis que ao juntar seus animais para seguir viagem, os tropeiros comandados por Ana perceberam que faltava um burrinho. Quando finalmente encontraram o animal, Ana percebeu que ele carregava a bruaca¹⁵, onde estava guardada a imagem de Santa Ana, da qual era devota. Naquele momento, Ana, que já tinha a intenção de construir uma capela à sua santa de devoção - mas ainda não havia encontrado o local - decidiu erguer ali uma igrejinha dedicada a Santana. Com o tempo, ao seu redor, foram surgindo casas e formando mais um povoado nesse Brasil Central.

Outra versão para o surgimento da cidade de Anápolis é a de que, pelo local onde estava instalada, passavam muitos tropeiros a caminho dos centros urbanos da época. Sendo o local bastante privilegiado por seu clima ameno, fartura de água e com diversas propriedades rurais bem estruturadas nas proximidades, era um ponto bastante utilizado para repouso dos tropeiros. Ali, além de descansar, fazerem suas refeições, utilizavam o local também para realização de novenas e orações. Conforme escreve o Professor Revalino A. Freitas, “tem-se conhecimento de que, desde 1860, a fazenda pertencente ao Sr. Manuel Rodrigues da Silva era ponto de encontro para orações e novenas de pessoas da região. Os tropeiros que passavam pela região tinham, então, a oportunidade de satisfazer suas necessidades materiais

¹⁴ Matriarca de Gomes de Souza Ramos, fundador de Anápolis.

¹⁵ Sacola de couro muito utilizada para transportar cargas em animais.

e espirituais. Com o tempo uma pequena aglomeração urbana começou a se formar nas imediações do Córrego do Cesário.” (Freitas, 1994, p. 42).

Anápolis, já nos primórdios, atendia aos tropeiros como ponto obrigatório de parada nas rotas, por possuir boa localização geográfica: estar no centro do Brasil e num entroncamento de rodovias e ferrovias. Cruzam pelo município duas importantes rodovias federais: a BR-06 que liga a cidade à Brasília, a qual encontra-se duplicada, e a BR-153 que liga a cidade ao norte e ao sul do país. Ainda sedia outras importantes rodovias estaduais. Quanto à malha ferroviária, Anápolis escoia parte de sua produção pela Ferrovia Centro Atlântica, rumo sul e sudeste do país. Encontra-se em construção ainda, um trecho da Ferrovia Norte Sul, que terá em Anápolis seu marco zero e ligará a cidade aos principais portos das regiões norte e nordeste do país. Tal infraestrutura colabora para a importância do município na Região Centro-Oeste. De acordo com a Secretaria Estadual de Planejamento de Goiás:

Anápolis é um pólo logístico por excelência. A cidade está situada estrategicamente no cruzamento de dois eixos rodoviários importantes, a BR-153, de sentido Norte/Sul e a BR-060, de sentido Leste/Oeste, e no ponto de integração da Ferrovia Norte/Sul com a Ferrovia Centro/Leste. Esta infra-estrutura de transporte relacionada com o Distrito Industrial e o Porto Seco (EADI) formata um nó estratégico de distribuição de cargas de abrangência nacional e internacional.

SEPLAN/GO, 2005.

Atualmente a cidade forma, juntamente com Goiânia e Brasília, um eixo econômico dos mais importantes do país. Nele habitam cerca de seis milhões de pessoas responsáveis por elevadas taxa de crescimento demográfico nas duas Regiões metropolitanas, de Goiânia e Brasília. Tal fato mereceu o reconhecimento da Revista VOCÊ S/A, que afirmou ser Anápolis o quinto melhor município do Centro-Oeste para realizarem investimentos, ficando somente atrás das quatro capitais¹⁶.

Em termos econômicos o destaque de Anápolis, depois de ter sido rota de distribuição do sal¹⁷ para toda a região do Planalto Central, foi a chegada dos trilhos

¹⁶ Conforme afirma a Revista Economia & Desenvolvimento, da Secretaria Estadual de Planejamento e Desenvolvimento, Ed. Outubro/Dezembro de 2007, pág. 38

¹⁷ Ver Estevam, 2004.

da estrada de Ferro de Goiás que atingiu o município em 1935, como prolongamento da Estrada de Ferro Paulista Mogiana. A partir de então, Anápolis ficou diretamente interligada com a cidade de São Paulo, tornando-se pólo de distribuição atacadista, em função de ser a última estação do prolongamento mogiano do Planalto Central Brasileiro.

Quando a estrada de ferro chegou, Anápolis era a cidade goiana de maior potencial econômico: “Sua economia, apesar de ainda frágil, estava se fortalecendo, sobretudo devido às atividades econômicas mercantis e ao café, produto agrícola do qual a cidade passou a ser o maior produtor em curto espaço de tempo”. (Freitas, 1995, p. 66).

Com a ampliação do comércio, a cidade foi se expandindo. Novas residências foram construídas e novos bairros foram surgindo, extrapolando os limites anteriores dos trilhos urbanos da estrada de ferro. A iluminação pública não demorou a chegar, demonstrou o progresso que se instalava em Anápolis e uma euforia pairava na sociedade local. Os imóveis foram valorizados e novos empreendimentos criados.

Essa espécie de “lua-de-mel” do povo anapolino, sobretudo de empresários, não durou muito. Logo começaram a surgir os problemas. Com o aumento da produção, aumentava a necessidade de mais vagões para escoar as mercadorias. Os atrasos eram constantes e mercadorias se perdiam na estação. A falta de manutenção e ampliação, por parte do governo, fez a estrada de ferro se deteriorar e não atender mais à demanda existente. E mais ainda, com o crescimento da cidade, os trilhos passaram a ser uma ameaça, pois cortavam o centro comercial e acidentes tornaram-se constantes.

Começou então, já nos anos 40, uma movimentação. Primeiro no sentido de ampliar o número de vagões. Fato que nunca aconteceu. Posteriormente a reivindicação passou a ser para a retirada dos trilhos que passavam pelo centro. A cidade contava com outra estação no Bairro Jundiá. E esse tema passou a ser a proposta de todos os candidatos a prefeito da cidade do final dos anos 40 até a década de 60. Mas só veio a acontecer quando a cidade se tornou área de segurança nacional, com a instalação da Base Aérea, em 1974. Nos anos 80, a estrada foi completamente desativada, ficando apenas um ramal no Distrito Agroindustrial – DAIA.

Mas não se pode negar que o progresso levado a Anápolis, pela estrada de ferro, foi o que permitiu à cidade se desenvolver e se tornar um importante centro industrial e comercial do Centro-Oeste brasileiro:

Anápolis foi, com certeza, a cidade que mais se beneficiou com a construção da Estrada de Ferro Goiás. Nunca antes, e nem depois, a cidade constatou, em termos proporcionais, um crescimento econômico tão vertiginoso, como aquele que ocorreu durante os anos trinta. Graças à ferrovia foi possível à cidade criar a base econômica que lhe garantiu o acúmulo de capitais que lhe deu a infra-estrutura necessária para viabilizar os projetos econômicos das décadas seguintes, inclusive o DAIA.

Mas, a ferrovia foi vítima daquilo que ela mesma proporcionou a Anápolis: o progresso econômico. A acumulação de capital e o crescimento econômico por ela proporcionados, cedo extrapolaram os limites da ferrovia e ela se tornou um obstáculo ao desenvolvimento das forças produtivas. Sua existência, apogeu e declínio deveu-se a algo que a cidade tem procurado desde suas origens: o contínuo crescimento econômico.

Freitas, 1995, pág. 49.

Nos anos 70 outro fator que trouxe prosperidade para Anápolis em termos comerciais, foi a abertura da Rodovia Belém-Brasília. Em função do projeto de colonização federal CANG – Colônia Agrícola Nacional de Goiás, que fez da cidade um pólo dinâmico de financiamento e de beneficiamento de grãos. A CANG, mesmo instalada em Ceres, a aproximadamente 140 km de Anápolis, em muito beneficiou a cidade, pois a produção gerada nesta colônia era praticamente toda negociada pelos comerciantes anapolinos. Produzindo arroz, milho e feijão, em 1950, a CANG foi responsável por 38% do arroz produzido por Goiás e “sem dúvida, apenas duas categorias sociais lucraram de imediato com o crescimento agrícola da CANG: os grandes cerealistas de Anápolis e os comerciantes do ramo que se fixaram em Ceres.” (Estevam, 2004, p. 114-115).

Para acompanhar esse processo de colonização do Estado de Goiás, foi implantada uma rodovia, ligando a colônia de Ceres a vários pontos consumidores do Estado: “o governo federal abriu uma rodovia pioneira em direção à CANG inaugurando acesso ao médio norte goiano, que tornou-se fundamental.” (Estevam, 2004, p. 115). Esta Rodovia, que mais tarde foi chamada de Belém-Brasília, ampliou

a área de influência de Anápolis, praticamente até Belém do Pará, como interposto atacadista ao longo de toda a via.

Mais tarde, com a fundação de Brasília, várias rodovias foram implantadas em Goiás, acelerando sua integração com o restante do país. Mais uma vez, Anápolis foi contemplada, graças a sua posição geográfica, já que várias dessas rodovias cruzavam seu território, tornando-a passagem obrigatória para quem atravessava o país.

A história de Anápolis é marcada ainda pelo fato de ter servido de ponto de apoio para a construção de duas capitais. Primeiro Goiânia em 1933, construída para ser a nova capital do Estado de Goiás, e em 1955, a nova capital federal, Brasília.

Por ser ponto terminal da estrada de ferro, era por Anápolis que chegavam as pessoas e o material utilizado para construir a nova capital. E ainda a cidade produzia, em suas olarias, tijolos que ajudaram a erguer os prédios de Brasília. Como importante suporte, Anápolis ainda fornecia frutas e legumes para os trabalhadores e especuladores que já habitavam a região do novo Distrito Federal: “A cidade conheceu um crescimento só comparável com a chegada da própria estrada de ferro, em 1935. Recebeu melhorias urbanas realizadas pelo Governo Federal e o comércio teve um crescimento considerável.” (Freitas, 1995, p. 52).

Outro importante fato que marca a história de Anápolis foi a implantação de uma Base Aérea, em 1974, no município. Com a transferência da capital federal para Brasília, era necessário encontrar um local estratégico para instalar uma Unidade de Defesa do Planalto Central, para defender o espaço aéreo da nova capital e mais uma vez Anápolis foi beneficiada por sua localização geográfica. De lá, rapidamente se atinge a capital federal, pelo ar: “a Base aérea deu um novo status ao município de Anápolis, tanto pelos investimentos em tecnologia quanto pela mobilização de um grande contingente de técnicos e especialistas de alta qualificação, que contribuiu para modificar o perfil da cidade” (SEPLAN GO, 2007, p. 45).

As conseqüências da instalação da Base Aérea no município de Anápolis foram diversas. Na economia, proporcionou aumento na movimentação do comércio, pois militares, com suas famílias, e ainda civis que estavam em busca de oportunidades com a instalação desta base, instalaram-se na cidade. Essa elevada

migração dinamizou ainda mais o comércio local e com isso os imóveis da cidade sofreram valorização graças à crescente demanda.

Em 1976, foi instalado o DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis, que foi o primeiro distrito industrial do Estado de Goiás. O DAIA tinha como objetivo, abrigar as indústrias que forneceriam para Brasília, atendendo assim à demanda do grande surto migratório pelo qual passava a região do Distrito Federal e também o município de Anápolis. O DAIA foi, e ainda é o mais bem estruturado distrito agroindustrial do Planalto Central do Brasil. É detentor de um diversificado parque industrial com destaque para o maior Pólo Farmacêutico do Centro-Oeste e o segundo maior do Brasil, na fabricação de medicamentos genéricos. Com a diversificação de indústrias, tem surgido na cidade forte rede de instituições de ensino de formação técnica e acadêmica, aumentando assim a mão de obra qualificada das suas indústrias.

Devido as excelentes condições oferecidas pelo DAIA e sua privilegiada posição geográfica, Anápolis tem se tornado ponto logístico de grandes empresas nacionais e internacionais que encontram facilidades para distribuírem seus produtos a partir da cidade. Recentemente o Governo do Estado de Goiás instalou, dentro do DAIA, uma Estação Aduaneira Interior - EADI, também conhecida como Porto Seco, que permite a importação e exportação de produtos, garantindo vantagens às empresas de todo o estado de Goiás, do Distrito Federal, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Minas Gerais, Pará e Maranhão.

Está em fase de implantação na cidade, ainda, a Plataforma Logística Multimodal¹⁸. Este é um arrojado projeto, também do governo estadual e será a primeira experiência desse modelo no país. Depois de instalada, esta plataforma colocará a cidade, definitivamente, como a detentora do mais importante centro logístico de distribuição do país.

Além da indústria, Anápolis também se destaca como uma grande produtora de frutas e verduras; e abastece os mercados de Goiânia e Brasília.

Anápolis possui também uma forte rede de comércio com destaque para a presença de grandes atacadistas. A cidade é dona do segundo maior PIB do Estado de Goiás, ficando atrás apenas da capital Goiânia. E seu comércio varejista concorre diretamente com a capital.

¹⁸ A Plataforma Logística Multimodal consiste num projeto que reúne num mesmo local as modalidades de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo.

O IDHm – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de Anápolis no ano de 2000 chegava a 0,788, bem próximo de 0,800 que é considerado um índice de classificação elevado do desenvolvimento humano.

2.2 – Goiânia.

Goiânia, por sua vez, foi construída, para ser a capital do Estado de Goiás, na década de 1930. Estava instalado no Brasil o Estado Novo e a Era Vargas¹⁹. Para promover o povoamento das regiões Centro-Oeste e Norte, Vargas inaugurou a “Marcha para o Oeste”, que tinha por objetivo incentivar o progresso e a ocupação dessas regiões pouco povoadas. Propunha que as pessoas migrassem para o centro do país, onde haviam terras desabitadas, promovendo assim a ocupação de vazios demográficos por meio de absorção dos excedentes populacionais que faziam pressão no Centro-Sul: “a construção da nova capital, deste modo, ao ensejar correntes migratórias, foi responsável pelo lançamento de germes de transformação nas estruturas socioeconômicas do centro-sul do Estado.” (Estevam, 2004, p. 105). Porém, o “maior número de transmissões de propriedades rurais aconteceu em Anápolis e não em Goiânia. A explicação está no fato de que Anápolis – desde 1935 – tornara-se estação final da ferrovia e iniciava fortemente sua arrancada de crescimento econômico tornando-se ponto de convergência mercantil para as áreas vizinhas do norte goiano, ao passo que Goiânia ainda se encontrava em etapa de implantação.” (Estevam, 2004, p. 106-107).

Aliada à política de interiorização do governo Vargas, a construção de Goiânia também vinha ao encontro a antigas aspirações do povo e do então governo instalado em Goiás. Do povo, porque a antiga capital Goiás era uma cidade de difícil acesso, com problemas de insalubridade. Acreditava-se que a cadeia montanhosa que a cercava era um obstáculo que impedia seu desenvolvimento e dificultava as comunicações.

Para o governador intervencionista Pedro Ludovico, a necessidade de mudar a capital, era para se garantir politicamente, interrompendo a hegemonia das antigas oligarquias que ainda dominavam a política na velha capital.

Aquele foi um período de saneamento político e de transformação na forma de se governar. O Estado passou a se preocupar com as questões do

¹⁹ 1930 a 1945

desenvolvimento e o “grande empreendimento que catalisou e sintetizou esse afã de construir algo novo e desenvolver o Estado foi a construção de Goiânia – a nova capital.” (Palacin e Moraes, 2008, p. 154).

Apontada com um marco da transformação do Estado de Goiás, a construção de Goiânia possibilitou a transformação no campo da psicologia social: “o povo goiano, como consequência da ruína da mineração (que na consciência popular tinha significado um período de grandeza), do isolamento e do esquecimento nacional, tinha desenvolvido um sentimento de frustração, uma espécie de complexo de inferioridade coletivo”. (Palacin e Moraes, 2008, p. 161). Erguer uma nova cidade “devolveu aos goianos a confiança em si mesmos e, em vez de pensarem na grandeza do passado, começaram a pensar na grandeza do futuro.” (Palacin e Moraes, 2008, p. 161).

Após selecionar alguns locais para construir a nova capital, foi escolhida a região onde se encontrava a cidade de Campinas. O local era plano, rico em nascentes de água e estava próximo da estrada de ferro – nessa época estacionada em Leopoldo de Bulhões – e perto também de Anápolis, que já possuía a maior economia e população do Estado.

Em 1933 foi anunciado o início das obras da nova cidade: “Antes de tudo, é preciso notar que vamos iniciar uma obra modesta. O Estado construirá as sedes do Governo e das suas repartições e 150 casas para funcionários”.²⁰ Em 1935, o governo se instala provisoriamente e “a mudança definitiva teve lugar em 1937”. Somente “cinco anos depois, em julho de 1942 foi realizado o ‘batismo cultural’, com grandes festas e celebração de vários congressos de ordem nacional. A cidade contava com mais de 15.000 habitantes, o dobro da cidade de Goiás com seus 200 anos.” (Palacin e Moraes, 2008, p. 159).

Goiânia, embora tenha sido criada “para ser uma trindade econômica – centro industrial, financeiro e comercial - até os anos 60 não passava de uma cidade de fazendeiros, nela mal havia 100 mil habitantes”. (Estevam, 2004, p. 104)

Porém, os efeitos da construção de Goiânia, para o Estado de Goiás, foram mais positivos que negativos:

A construção de Goiânia promoveu a abertura de novas estradas, tornando-se elo de ligação entre os municípios e com outros estados; favorecendo a

²⁰ Palavras de Pedro Ludovico, conforme descreve Ofélia Sócrates do Nascimento Monteiro em Como Nasceu Goiânia.

imigração, e conseqüentemente o povoamento, acelerando o crescimento do Mato Grosso Goiano, zona de grande riqueza agrícola; criou o primeiro centro urbano de relativa importância em Goiás que, se não chegou a construir o centro industrial – como esperavam os construtores – desenvolveu para si e para todo o estado os diversos tipos de serviços (colégios e faculdades, bancos, hospitais, comércio etc.) indispensáveis para o desenvolvimento.

Palacin e Moraes, 2008, p. 162.

Um grande impulso para Goiânia foi sua interligação comercial com Anápolis, emergindo uma certa divisão do trabalho, onde Goiânia tornou-se um centro varejista e Anápolis mantendo-se como centro atacadista. Com a construção de Brasília, Anápolis e Goiânia, na década de 1960, chegaram a bater o forte comércio do Triângulo Mineiro pela primeira vez.

O Governo Federal ensejou uma série de projetos para o desenvolvimento dessa região, na década de 1970, como o da Região Geoeconômica de Brasília, o Polocentro, dentre outros que serão abordados adiante.

2.3 – Brasília

Brasília significou a concretização de uma antiga proposta do Governo Federal: construir uma nova capital no interior do Brasil. Os primeiros relatos, embora não comprovados, datam de 1750, ainda no Império. Mas somente foi executada por Juscelino Kubitschek, nos anos 1950.

O local escolhido para construir Brasília, não poderia ser outro, a não ser o Planalto Central. A definição desse local teve sua primeira proposta, durante a Missão Cruls que, em 1892,

Partiu do Rio de Janeiro diretamente para Uberaba, ponto terminal dos trilhos da Estrada de Ferro Mogiana. De Uberaba, a cavalo, os membros da Comissão se dirigiram a Pirenópolis, aonde chegaram a primeiro de agosto. De Pirenópolis, a Comissão se dividiu em dois grupos: um deveria seguir caminho direto até a cidade de Formosa; o outro, que atingiria também Formosa, seguiria linha quebrada, passando pela cidade de Santa Luzia (hoje Luziânia).

Silva, 1997, p. 47.

Em 1894, essa missão foi concluída e, em 1895, foi elaborado o primeiro mapa da região onde deveria ser construída a nova capital.

Por falta de viabilidade financeira, o assunto acabou sendo posto de lado, só voltando à tona em 1919, através de Lei do Senado Federal que autorizava o Governo a lançar a Pedra Fundamental da construção da nova capital. Em 1922, no centenário da independência do Brasil, o diretor da Estrada de Ferro de Goiás, colocou uma placa na região de Planaltina, hoje compreendida pelo Distrito Federal.²¹

Mesmo durante o projeto “Marcha para o Oeste”, que proporcionou a edificação de Goiânia, não havia sido dada a devida ênfase, ao tema da construção de uma nova capital federal. Na Constituição de 1946, na chamada fase da redemocratização brasileira, o tema volta a ser abordado e, neste mesmo ano, uma nova comissão é criada para continuar os estudos²².

O resultado desses estudos, conclui novamente pela localização da capital no Planalto Central. Em 1953, o então Presidente Getúlio Vargas – que voltara ao poder – assina Decreto nomeando a comissão para os estudos definitivos da localização da nova capital.

Em 1954, é contratada a firma americana Donald J. Belcher and Associates Incorporated, com sede em Nova Iorque, para realizar todos os estudos referentes à área onde deveria ser edificada a nova capital. Após avaliar minuciosamente dados referentes ao clima, abastecimento de água, potencial energético, constituição e drenagem do solo, Belcher, em relatório, indicou os cinco melhores sítios de mil quilômetros quadrados cada um, dentro de um grande retângulo onde “estavam incluídas as cidades de Anápolis e Goiânia e a cidade mineira de Unaí.” (Silva, 1997, p. 71)

Com a morte de Vargas, assume o vice-presidente João Café Filho, que nomeia o Marechal Pessoa para assumir a presidência da comissão de estudos da nova capital. De posse do relatório elaborado por Belcher, o Marechal Pessoa decide visitar pessoalmente os pontos indicados como os melhores para se erguer uma capital.

Partindo do Rio de Janeiro, em 1955, em avião da Força Aérea Brasileira, o Marechal Pessoa se fazia acompanhar do Marechal Mário Travassos e do oficial Ernesto Silva. Foram para Pirapora, em Minas Gerais. Depois seguiram até Formosa, no Estado de Goiás: “em Formosa, fomos, em companhia do prefeito, a

²¹ Conforme Silva, 1997. p. 60 e 61

²² Conforme Silva, 1997. p. 62

um determinado ponto de onde todas as águas caídas se distribuem indistintamente para os três grandes sistemas fluviais do Brasil: o Amazonas, o São Francisco e o Paraná – Paraguai”. (Silva, 1997, p, 76).

Após deixarem Formosa, pousaram em Planaltina, também em Goiás. Foram recebidos com grande festa pela população, mas lá permaneceram por pouco tempo. Em seguida, tomaram “a estrada que liga Planaltina a Luziânia, precaríssima, por onde trafegam ônibus diariamente, ligando Anápolis a Formosa e Luziânia.” (Silva, 1997, p, 76)

Chegaram então ao sítio Castanho, um dos cinco definidos pelo Relatório de Belcher. Era o ponto mais alto de todos os visitados. A vista do horizonte era a mais bela que já haviam experimentado. Acreditou o Marechal Mário Travassos que aquele seria o local mais adequado para erguer a nova capital, conforme relata Silva:

Permanecemos por alguns minutos, extasiados, e nos sentimos pequeninos ante a amplidão do céu azul do planalto fascinante, ante a antevisão da cidade moderna a ali se erguer, dentro em breve...

Mas, naquele momento, não podíamos emitir sequer qualquer opinião sobre o local a ser escolhido. A paisagem era magnificente, o panorama lindíssimo, mas outros fatores deveriam ser considerados e não era possível nos definirmos apenas pela primeira impressão.

Desde então, ao assistir ao espetáculo deslumbrante daquele horizonte, ao sentir na face a brisa fresca do planalto, ao contemplar o feio e inexpressivo cerrado, que, paradoxalmente, nos encanta e seduz, ao experimentar o clima seco, saudável, magnífico da terra em que pisávamos, sentimo-nos apaixonados pela região e uma voz íntima nos dizia que ali mesmo, naquele cerrado, no centro da fazenda Bananal, é que a capital seria construída.

Silva, 1997, p. 76-77.

A implantação da nova capital ocorreu de fato no Governo JK. Com o *slogan* de campanha “Cinquenta anos em Cinco”, JK venceu as eleições presidenciais de 1955, propondo levar o país ao desenvolvimento, através do seu *Plano de Metas*, do qual a construção de Brasília foi incluída após as 30 metas contidas nesse Plano, (Brum, 1997, p. 235).

Eixos como energia, transporte, alimentação, industrialização, compunham o Plano de JK e a “*construção de Brasília*, a meta-síntese, incluída depois da elaboração do Plano, por vontade pessoal do Presidente”. (Benevides, 1979, p. 210 e Campos, 1994, p. 319, apud Brum, 1997, p. 235). E “segundo estimativas, já que não há registros completos, a construção de Brasília teria consumido entre 2,5% a 3,0% do Produto Interno Bruto (PIB) da época”. (Brum, 1997, p. 235).

2.4 – Início do Planejamento Regional

Uma das características do Brasil, na virada do século passado foi o planejamento. Na esteira dos investimentos de infraestrutura e sociais, o Brasil é conhecido pelo forte planejamento iniciado na Era Vargas e continuado pelo Plano SALTE²³, no governo Dutra (1946-1951) e coroado pelo Plano de Metas do Governo JK.

No que tange especialmente ao Planalto Central brasileiro, as iniciativas dos governantes federais podem ser sintetizadas na melhoria do transporte e na infraestrutura. Ainda pela construção de Goiânia e nos anos 70, Goiás foi também contemplado pelo I PND (1970 a 1974) e pelo II PND (1975 a 1979)²⁴.

Brasília é um caso a parte. Considerada a meta síntese do Plano de Metas do Governo JK, a cidade expandiu nas décadas seguintes em razão da forte migração, criando entornos dentro e fora do Distrito Federal.

Todo esse planejamento contribuiu para a formação do Eixo Brasília – Anápolis - Goiânia, o que justifica a análise passo a passo de todas as ações citadas.

A região Centro-Oeste, antes de se impor no cenário nacional como nova fronteira agrícola, era vista com um grande espaço vazio.

No planejamento federal, foi atribuída à Região Centro-Oeste a função de produzir alimentos e matérias primas integradas às atividades industriais, voltadas para o consumo interno e também para a exportação. a “revolução do cerrado transformou-se em bandeira para uma nova ordem econômica capaz de solucionar

²³ Primeira proposta de planejamento econômico realizado no Brasil. Desenvolvido durante o Governo de Gaspar Dutra em 1948, representava a soma de sugestões de vários ministérios, dando ênfase especial à saúde, alimentação, transporte e educação.

²⁴ Goiás foi alvo de diversos planejamentos e contemplado por programas como o Prodoeste, Pladescos e Polocentro, que trouxeram considerável desenvolvimento para a infraestrutura viária e, sobretudo, a modernização da agricultura.

os grandes problemas nacionais” (Sudeco, 1981).

A região Centro-Oeste possuía mão - de - obra suficiente e sua grande extensão de terras permitia não só o desenvolvimento das atividades primário exportadoras, como também servia de alternativa para a desconcentração industrial do país.

O planejamento que estava sendo proposto buscava a consolidação do Centro-Oeste no “Âmbito de uma divisão regional do trabalho, centrada nas funções primário-exportadoras.” (Pimes, 1984, p. 448).

Esta estratégia de desenvolvimento para o Centro-Oeste pretendia a consolidação da região como primária exportadora, através das atividades agropastoris e mineradoras, em escala empresarial. Pretendia ainda a definição de áreas com fortes potencialidades, sobretudo agrárias, e o uso da tecnologia na ocupação do espaço regional. Com isso buscavam atrair os excedentes populacionais de outras regiões, através da implementação de infraestrutura existente e com isso colocar a região como alternativa para a descentralização industrial do país.

Em 1943 é criada a Fundação Brasil Central, com o propósito de consolidar e expandir a Marcha para o Oeste. Em 1960, com a transferência da capital federal para o Centro-Oeste, a região “transformou-o em frente econômica, através da incorporação de novas áreas à economia nacional”, (Sudeco, 1981).

Brasília ligou a região Centro-Oeste às demais regiões do país através da malha de rodovias. Tornou-se pólo de atração migratória e ao mesmo tempo se tornou o centro das decisões políticas e administrativas do país, e o Estado de Goiás, em especial, “desde as primeiras manifestações no sentido de efetivar a mudança da Capital da República, localizada em seu território, tem experimentado transformações socioeconômicas relevantes”. (Sudeco, 1981).

2.4.1 – Sudeco

Na tentativa de acelerar o desenvolvimento do Centro-Oeste, em 1967, durante o Governo Costa e Silva, foi criada a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste²⁵ – Sudeco – órgão responsável por planejar e gerir as políticas a serem implantadas na região. De início foram realizadas pesquisas “com o fim de

²⁵ Entidade vinculada ao Ministério do Interior.

conhecer o potencial econômico da região, e a definição das áreas apropriadas para o desenvolvimento planejado com a fixação de pólos de crescimento” (Braga, 1998, p.96). A Sudeco teve seu modelo inspirado nas demais superintendências instaladas em outras regiões do país, onde o exemplo mais evidente era o da região Nordeste, com a Sudene.

A recém criada superintendência procurou adequar sua estrutura administrativa à nova realidade econômica, social e política do Centro-Oeste, que se projeta como uma Região de afirmação estratégica, exatamente por ser a sede do comando político-administrativo do País e por se delinear como produtora de alimentos”. (Ministério do Interior, 1981, p.6).

As propostas para o desenvolvimento da região se deram através de sete Programas Especiais, que se destinavam a promover a integração espacial do Centro-Oeste, através do fortalecimento econômico e social, deste novo processo de ocupação, pelo qual a região passava.

Os programas foram sendo desenvolvidos na Região Centro-Oeste, dentro dos grandes planos nacionais do Governo Federal, sobretudo dentro dos I e II PND. No I PND, os grandes projetos relevantes, para o objeto de estudo deste trabalho, que é o Eixo Goiânia - Anápolis - Brasília, foram o Prodoeste e Pladesco, conforme descritos a seguir.

2.4.2 - Prodoeste – Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste

Este programa foi implantado entre os anos de 1972 e 1974, quando o Presidente do Brasil era Emilio Médici. Trouxe para o Centro-Oeste grandes investimentos estruturais, construindo uma malha viária, por onde escoaria a produção. Com este Programa, “foi construído um sistema de eixos rodoviários atravessando as principais áreas de produção agropecuária e os principais centros da região, ligando-os aos sistemas de transporte dos Estados do Sudeste e do Sul do país”. (Oliveira, 2002). O Prodoeste realizou ainda obras de saneamento e a retificação de cursos d’águas.

2.4.3 - Pladesco – Plano de Desenvolvimento Econômico e Social do Centro-Oeste.

As diretrizes governamentais no planejamento do desenvolvimento do Centro-Oeste, contidas no Pladesco, elaborado em 1972, no governo do então presidente Médici, estavam concentradas nas áreas prioritárias, onde suas potencialidades reais já estavam definidas: reforço na abertura de vias, para o escoamento da mão de obra e da produção, melhoria nas condições de habitação nos núcleos urbanos de grande porte e nos prováveis aglomerados urbanos em formação e a elevação do PIB regional em relação ao PIB nacional, com a elevação do coeficiente médio de utilização da força de trabalho regional e a elevação da renda regional e melhoria na sua distribuição.

Tais diretrizes foram desdobradas em objetivos-metas que consistiam no crescimento econômico global, elevando a participação do PIB regional, conforme tabela abaixo.

Tabela 1 – Metas a serem atingidas até 1980.

Diretriz	Atual	Meta
Crescimento Econômico Global	3,7%	5,0%
Participação da indústria	6,0%	10%
Expansão do emprego	-	50%
População urbana atendida por rede de água tratada	22%	80%
População urbana atendida por rede de esgoto	18%	50%
Demanda por moradia	-	10%

Fonte: Pimes/IPEA/UFPE, 1984

Conforme se percebe na tabela acima, a intenção deste plano era elevar o PIB local de 3,7% para 5% do PIB nacional. Pretendia ainda o crescimento dos setores produtivos, através da elevação da participação do setor industrial de 6% para 10% do PIB nacional, até 1980; promover a expansão do emprego, através da elevação do coeficiente médio de utilização da força de trabalho para 50% até 1980; da expansão dos equipamentos urbanos, com a elevação do número de pessoas atendidas com água tratada – de 22% para 80% - e rede esgoto – de 18% para 50%; atender no mínimo 10% da demanda habitacional existente, através do sistema financeiro da habitação; e como última meta, o progresso social e a distribuição de renda, buscando atingir e manter um mínimo de 60% da população com renda per capita igual ou superior à renda média regional daquela década.

2.5 - II PND

O II PND, elaborado na administração de Geisel, entre 1975 e 1979, delimitou áreas prioritárias dentro da Região Centro-Oeste, constituindo o rebatimento espacial das diretrizes socioeconômicas definidas para o este região. Foram definidas treze áreas onde “as atividades a serem desenvolvidas, além de atenderem às prioridades regionais, visam, precipuamente, a transformá-las em sistemas econômicos dinâmicos, pela indução da industrialização e da produção que seus recursos naturais tornarem viáveis em face da demanda dos mercados” (Pladesco – Minter/Sudeco, 1973, pag. 85, apud Pimes 1984, p.452).

Tais áreas programas foram definidas “a partir de suas potencialidades efetivas e de seus níveis de adequação do ponto de vista de suas respectivas situações econômica e social, e ainda de suas condições potenciais de desenvolvimento.” (Pimes, 1984, p. 449).

Com isso a intervenção no Centro-Oeste polarizou fundamentalmente sobre o parcelamento de áreas prioritárias para a atuação governamental. Porém, afora este programa espacial das áreas selecionadas, inexistia uma concepção estratégica para o desenvolvimento regional.

Faltou um planejamento integrado da região, como o que foi visto nas demais regiões do país. O planejamento estratégico destas áreas programas foi o único instrumento relevante para o equacionamento do problema das desigualdades regionais. Estava voltado para o contexto nacional ou inter-regional, desagregado em objetivos específicos com programação prioritários.

Às áreas definidas para a intervenção no II PND, no entanto, foram diferentes das selecionadas por ocasião do Pladesco, porém também eram espaços que se definiam “por elevada potencialidade, visando a consolidar as diretrizes e objetivos estabelecidos para a unidade regional do ponto de vista de suas articulações com o sistema econômico nacional” (Pimes, 1984, p.455).

Esperava-se objetivamente que estas áreas passassem a integrar nacionalmente às demais áreas de produção, com a intensificação da agropecuária e a industrialização. Assim, constituiria um novo corredor de exportação e ainda à reorientação das correntes migratórias com o assentamento das populações rurais e urbanas.

No II PND, a intervenção do planejamento regional deu-se através de cinco programas espaciais:

1. Polamazônia,
2. Polocentro,
3. Região Geoeconômica de Brasília,
4. Pantanal Matogrossense – PRODEOAN,
5. Região da Grande Dourados - PRODEGRAN.

Neste trabalho, onde o objetivo é estudar o Eixo de Desenvolvimento Goiânia -Anápolis-Brasília, interessa - nos apenas o segundo e o terceiro programas propostos pelo II PND, Polocentro e Região da Geoeconômica de Brasília.

2.5.1 - Polocentro – Programa de Desenvolvimento dos Cerrados

Com o objetivo de promover o desenvolvimento e a modernização das atividades agropecuárias da Região Centro-Oeste, em 1975, foi lançado o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados, que além da Região Centro-Oeste, também abrangia o Estado de Minas Gerais:

O POLOCENTRO (Programa de Desenvolvimento dos Cerrados) foi bastante explícito em seus objetivos e teve como orientação única a modernização das atividades agropecuárias no Centro-Oeste e oeste de Minas Gerais. Distinguiu-se dos demais pela natureza tipicamente setorial: não visou extrapolar metas marcadamente de timbre econômico e estruturou-se em algumas atividades básicas, especificamente na dotação de infra-estrutura, pesquisa agropecuária e concessão de linhas de financiamento rural.

Estevam, 1994, p. 157.

As pesquisas realizadas pela SUDECO apontavam que as potencialidades do cerrado exigiam “o emprego de uma tecnologia própria, de elevada capitalização, com práticas intensivas de correção e fertilização.” (SUDECO, 1979, p. 168).

Com isso o Polocentro, pretendia incorporar 37 milhões de hectares de Cerrado na produção agropecuária, entre os anos 1975 e 1979. Sendo que até 1977, pretendia investir dois bilhões de Cruzeiros e ainda previa créditos adicionais para os programas de crédito agropecuário. Três milhões de hectares eram

destinados para atividades agropecuárias, o restante da área seria destinada a pesquisa e experimentações agrícolas, também com créditos adicionais. “O programa deverá, entre outras coisas, cobrir integralmente as áreas de pesquisa, experimentação, e promoção agropecuária, florestamento e reflorestamento, assistência técnica e crédito rural orientado, fortalecimento da infraestrutura básica de apoio (estradas vicinais, eletrificação rural, armazenagem, comercialização, etc.)” (Pimes, 1984, p. 456). Em “matéria de infraestrutura, as ações desenvolvidas pelo POLOCENTRO estiveram concentradas nos setores de armazenagem, estradas e energia”. (Estevam, 1994, p. 157).

Este programa promoveu grande incentivo à pesquisa e às experiências na agropecuária. “Dentro da concepção de pólos de desenvolvimento que orientou os programas de desenvolvimento do governo federal entre 1975 e 1979, o Polocentro selecionou áreas dotadas de infraestrutura e com potencial para a expansão da agropecuária.” (Oliveira, 2002).

As linhas de créditos do Polocentro foram amplas e bastante atrativas, favorecendo a exploração empresarial, dentro das áreas selecionadas, sendo, dessa maneira, o principal instrumento desse Programa: “A diversidade das linhas de crédito, bem como as taxas de juros subsidiadas, estimularam grande número de interessados a instalarem-se nos cerrados” (Estevam, 1994, p. 158).

No entanto, a baixa fertilidade dos solos do Cerrado exigia o emprego de alta tecnologia e de um expansivo investimento de recursos financeiros para uma constante implantação de assistência técnica que no final daria um montante financeiro necessário, maior que a quantidade total que o governo dispunha para todo o país. Diante disso, em função da magnitude financeira dos custos orçados, optou-se por metas mais “modestas”. Ainda foram delimitadas determinadas áreas que deveriam corresponder a alguns interstícios urbanos de maior capacidade de polarização e também no âmbito de áreas especiais destinadas à implantação de projetos pilotos com repercussão econômica e regional.

2.5.2 - Programa Especial de Desenvolvimento da Região Geoeconômica de Brasília

Brasília foi construída num grande vazio demográfico. Rodeada por áreas de economia de subsistência, provocou impactos de várias naturezas para a região,

levando o Governo Federal a envolver diversas áreas administrativas para promoção de seu desenvolvimento equilibrado.

Sobre a construção de nova Capital Federal, no meio desse grande vazio, afirmou Paulo Dante Coelho, que:

Como cidade administrativa por excelência, o elevado grau de consumo de Brasília, principalmente de produtos do setor primário, proporcionou benefícios imediatos às áreas circunvizinhas, notadamente do sul do Estado de Goiás. Entretanto, a escala rápida da implantação de Brasília, evidenciou a incapacidade dos diferentes setores da economia periférica à Capital de responder aos estímulos de sua criação: processo rudimentar de produção, falta de um suporte (econômico, financeiro, tecnológico) para o desenvolvimento da produção nos níveis desejados; industrialização de produtos primários incipientes, além de níveis insatisfatórios de qualidade de vida e de atendimento social.

Coelho, 1977, apud Pimes, 1984, p. 460.

A falta de capacidade de suporte efetivo para assentar a população da nova capital, foi agravada significativamente pelo grande número de imigrantes, sobretudo nordestinos, que chegavam à cidade. Na década de 1960/1970, a taxa de imigração de Brasília foi de aproximadamente 14,4% ao ano e “nesta perspectiva, os problemas inerentes a um processo de urbanização mais que proporcional às condições disponíveis, passaram a incidir sobremaneira na estrutura urbana recém instalada, alargando em particular para as populações periféricas a distância entre a oferta e a demanda de equipamentos coletivos.” (Pimes, 1984, p. 461).

Diante da necessidade de organizar o fluxo migratório para a região, o Governo adotou medidas na tentativa de equilibrar o desenvolvimento da região:

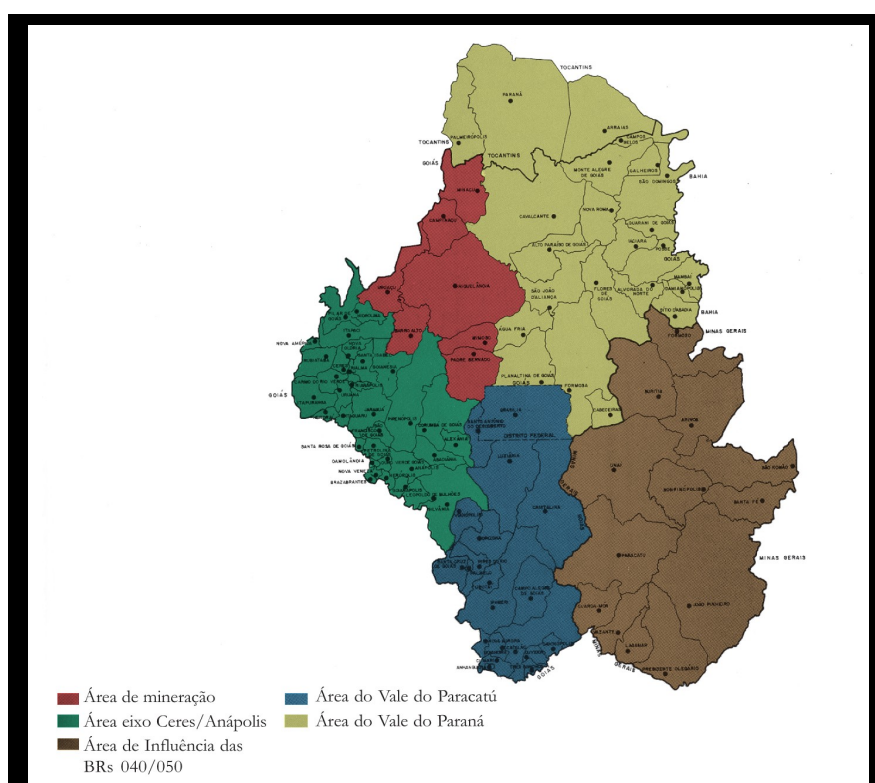
Consolidada a idéia da intervenção extrapolando a malha urbana de Brasília, ações foram executadas no sentido de delimitar as áreas de maior pertinência. Os procedimentos desenvolvidos no sentido de definir a base espacial da atuação foram preconizados, destacando-se em particular a proposição emanada do governo do Distrito Federal em 1972, a partir do que foi criado, um Grupo de Trabalho que começou a operar em 1973.

Pimes, 1984, p.462.

Com os objetivos de minimizar o fluxo migratório dirigido para a região de Brasília, reduzir a pressão feita pela população residente na área envoltória do Distrito Federal, devido à ausência dos serviços sociais básicos e com a intenção de promover a integração e o fortalecimento da economia da região, este grupo de trabalho era composto por representantes do GDF - Governo do Distrito Federal, Secretaria de Planejamento do Estado de Goiás, Sudeco, Saren, Codeplan da Fundação Rural do Estado de Minas Gerais.

Com o objetivo de oferecer condições mais equilibradas para o desenvolvimento da região onde se instalara a Capital da República, e integrar a região periférica ao Distrito Federal ao progresso de toda a região, como previsto no II PND, “selecionou-se cinco áreas programas, contínuas, possíveis de compor o Programa da Região Geoeconômica de Brasília. As áreas selecionadas foram: eixo Ceres – Anápolis, área de influência das BRs 040 e 050, área de mineração, vale do Paranã, em Goiás, e a dos Chapadões de Paracatu, em Minas Gerais”. (Pimes, 1984, p.463). Estas áreas “foram selecionadas por sua esperada capacidade de transmitir e multiplicar efeitos setoriais diretos e indiretos”. (Pina, 1981). A figura abaixo ilustra cada uma destas áreas:

Figura 2 – Região Geoeconômica de Brasília – Áreas Programas



Fonte: Codeplan, 1992

A área de influência da região geoeconômica de Brasília, conforme a Figura 2 incluía parte do território de Goiás, todo o Distrito Federal e ainda parte dos Estados de Minas Gerais e Tocantins. Em cada uma dessas áreas, seriam realizados estudos para aprofundar os conhecimentos referentes à população, à educação, à saúde, ao solo, à aptidão agrícola, aos recursos minerais, ao saneamento, à situação dos setores de produção e à infraestrutura econômica.

O Programa previa recursos na ordem de Cr\$ 1.600 milhões, para o período de 1975 a 1977. Deste montante, a metade seria financiada pelos governos dos Estados de Minas Gerais, Goiás e do Distrito Federal. Previa a instituição de linha especial de créditos aos setores agropecuário e agroindustrial. As aplicações desses recursos, segundo relata os estudos da Equipe Pimes/UFPE, deveriam abranger:

Os setores de educação, saúde, saneamento ambiental, geração e transmissão de energia elétrica, transporte rodoviário, mineração, telefonia, desenvolvimento rural e agroindustrial, inclusive estudos de oportunidades industriais. (...) O programa dará ênfase especial à execução de programas de fortalecimento de núcleos urbanos selecionados e à ampliação da infraestrutura física da área. Nesse sentido, será promovida a hierarquização dos centros urbanos de influência subregional e reforçada a interligação de núcleos e áreas de produção, através de melhoria do sistema regional de transporte e comunicações.

Pimes, 1984, p.463.

Procurando reverter o efeito polarizador de Brasília, “durante um quinquênio, a Sudeco, através do Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília, aplicou recursos da ordem de 1,5 bilhões de cruzeiros em infraestrutura socioeconômica na região” (Pina, 1981). Verificou-se que, em virtude desta significativa aplicação de recursos, houve um relativo crescimento na economia da região. “Entretanto, a utilização mais intensiva de seu potencial transformou-se num desafio. E o aceitamos. Assim, promovemos encontros e seminários realizados com técnicos da Sudeco e dos órgãos federais e estaduais envolvidos com o planejamento deste espaço geoeconômico e concluímos por uma proposta de reorientação da intervenção no mesmo, com a finalidade precípua de promover uma

participação mais dinâmica da Região, no processo de desenvolvimento do País.” (Sudeco, 1981).

O resultado desta avaliação levou a definição de que todo o esforço deveria se convergir para a problemática de Brasília e sua área de influência. Os problemas identificados diziam respeito:

- ao excessivo ritmo da concentração populacional,
- à descontinuidade da absorção de mão - de - obra no mercado de trabalho e em especial na construção civil,
- à formação de núcleos populacionais marginalizados,
- à insuficiência na estrutura produtiva de sua área de influência, que tornava o abastecimento de Brasília dependente de regiões mais distantes, elevando o custo de vida,
- à tendência de concentração de renda, que levaria a região a um desequilíbrio,
- à inexistência de estrutura adequada, para os serviços sociais, em sua área de influência.

Ao tomar consciência de tais problemas a Sudeco passou a planejar propostas que viabilizasse a ocupação produtiva da região, “com ênfase para a expansão do binômio emprego-renda, e transformará o entorno de Brasília em alternativa para a fixação de populações, proporcionando-lhes oportunidades econômicas satisfatórias, e, por outro lado, protegendo e preservando as características de Brasília como Capital Federal”. (Sudeco, 1981).

Assim, novas áreas foram nucleadas e nelas implantados projetos integrados de desenvolvimento, transformando os municípios selecionados em cidades-diques²⁶, garantindo assim a não metropolização de Brasília.

As ações que previam o melhor aproveitamento das potencialidades regionais eram:

²⁶ Programa desenvolvido pelo Governo Federal para tentar conter a migração para as capitais

- Complementação do DAIA, em Anápolis, com maiores incentivos para a identificação de novas potencialidades industriais e da substituição de importações.
- Reestruturação fundiária para o abastecimento do Distrito Federal, dotada de um programa de assentamento, assistência técnica, pesquisa agropecuária, irrigação, crédito rural, dentre outros.
- Fortalecimento e valorização da economia regional, através de incentivos de atividades agroindustriais, com o aproveitamento das matérias primas locais.
- Melhoria da rede de estradas vicinais, para facilitar os acessos e escoar a produção.
- Ampliação da rede elétrica, fazendo que esta chegue aos pequenos povoados e também da eletrificação para as propriedades rurais.
- Promoção do desenvolvimento urbano, por meio do fortalecimento dos pequenos municípios, através da ampliação dos equipamentos urbanos, de assistência técnica e de capacitação institucional administrativa.
- A aplicação de investimentos maciços em 10 municípios imediatamente periféricos ao Distrito Federal, para reduzir a pressão das populações periféricas.

Para a implantação de tantas ações, desta magnitude, os recursos disponibilizados pelo Governo Federal eram insuficientes. Para solucionar este problema, foi adquirido empréstimo junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, na ordem de 122 milhões de dólares.

As avaliações referentes a este programa, relatam que a preocupação estava voltada para conter o ritmo explosivo de crescimento por qual passava a região, nas décadas de 1960 e 1970. - Reproduziam os modelos recentes da urbanização brasileira, demandando políticas de geração de emprego e renda dentre outras.

A taxa de crescimento da região, nos anos de 1960 e 1970 foram de 4,8% ao ano e mantida esta taxa, teriam que “providenciar até as duas décadas vindouras, condições materiais para assentar um total aproximado de 8,5 milhões de habitantes, dos quais 2 milhões no Distrito Federal, 500 mil nas áreas de transição, 2,5 milhões de habitantes urbanos nas áreas-programas e 3,5 milhões em meio rural” (Coelho, apud Pimes, 1984, p.522). Já em 1984 este Programa revelava “uma

medida de urgência diante da escala de atração que a Capital Federal passou a imprimir” (Pimes, 1984, p. 522).

Por ser Brasília uma cidade artificial, portanto uma “decisão imposta, materializada de maneira acelerada e desconectada com as formas de organização socioeconômica e espacial a nível regional” (Pimes, 1984, p. 522), convencionou-se, portanto a decisões político administrativas de escalas nacionais. E ao lado disso, sua urbanização de alto padrão arquitetônico foi bastante restritivo e seletivo. Como “consonância, produziu-se um espaço urbano cujo conteúdo urbanístico estendeu (embora não fosse desejado) suas restrições, tanto do ponto de vista social (não é lugar residencial para força de trabalho de baixa renda), quanto econômico; na medida em que, compulsoriamente excluiu-se a possibilidade de se introduzir as funções urbano-industrial.” (Pimes, 1984, P. 522-523).

Porém, este projeto urbanístico socioeconômico adotado para Brasília, promove privilégios às funções terciárias, fazendo com que as soluções para os problemas da cidade, encontrem-se fora de suas fronteiras, na área de seu entorno, que abriga a população de baixa renda, ou seja, a classe trabalhadora, que serve a cidade em seus serviços gerais.

O governo do Distrito Federal utilizou grande parte dos recursos do FUNDEF²⁷ que deveria ser utilizado para o desenvolvimento de toda a região geoeconômica de Brasília, apenas dentro da área do Distrito Federal, inclusive incentivando a industrialização, fugindo do anteriormente planejado, de que para esta região não seriam levadas indústrias, conforme podemos constatar nos estudos da Pimes:

...se constata que na programação da FUNDEF, desde o ponto de vista do Programa, é que recursos originalmente destinados ao fortalecimento desta região estejam sendo aplicados em grande parte dentro das fronteiras do Distrito Federal, que apesar de suas inúmeras necessidades, proporciona a seus habitantes um elenco de serviços em quantidade, qualidade e abrangência muito maiores que os disponíveis na região, especialmente na área de influência de Brasília. Pode ser também que esse desvio de recursos da região para o DF esteja favorecendo a industrialização de Brasília, ao incrementar economias externas em seu território, aumentando o descompasso existente entre o DF e sua região geoeconômica.

Pimes, 1984, p. 524, 525.

²⁷ Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal.

As ações adotadas pelo poder público, na tentativa de conter a migração para a região da nova Capital Federal, foram basicamente de natureza econômica e política. Muitas vezes confrontaram interesses dos estados envolvidos, fato que poderia ser evitado “na medida em que se proporcionasse ao Centro-Oeste uma estratégia de desenvolvimento regional consistente (objetivos e meios) e ainda uma maior articulação entre os instrumentos de intervenção (em particular dos programas espaciais), sobretudo no que tange aos objetivos comuns a uma ocupação equilibrada da referida região” (Pimes, 1984, p. 525).

A definição de áreas como uma estratégia específica, dentro do Programa Espacial de Desenvolvimento da Região Geoeconômica de Brasília, definiu o Eixo Ceres – Anápolis como uma das prioridades. Compreendia os municípios localizados no eixo da BR 153, entre os dois centros, que se despontavam como polarizadores do desenvolvimento. A área já dispunha de infraestrutura relativamente desenvolvida e um significativo mercado consumidor, formado pela existência ali de aproximadamente 638 mil habitantes em 1975. Anápolis já despontava como o principal centro industrial e comercial, antes mesmo de receber o DAIA, e Ceres apontava-se como o principal núcleo de apoio às atividades agropecuárias.

Os setores elencados para receberem investimentos dentro da Região Geoeconômica de Brasília foram: educação, saúde, saneamento e melhoria urbana, transporte, energia, comunicações, desenvolvimento rural, desenvolvimento agroindustrial e apoio logístico.

Porém, alguns setores foram penalizados e não receberam o total dos investimentos previstos. O mais atingido foi o de transportes, seguido por desenvolvimento rural e energia, que receberam valores parciais do inicialmente previsto. Os demais setores receberam o investimento total e em alguns casos, até um pouco mais, conforme demonstra a Tabela 2:

Tabela 2 – Região Geoeconômica de Brasília – Investimentos Programados e Liberados 1975 – 1977

Programas	Aplicações Federais (CR\$ 1.000.000,00)		
	Indicadas	Programadas para o período de 1975/1977	Liberações no Período 1975/1977
Educação	71,0	76,7	76,1
Saúde	31,0	36,9	36,9
Saneamento e melhoria urbana	85,0	96,6	96,9
Transporte	223,0	207,1	137,8
Energia	127,0	77,0	68,6
Comunicações	21,0	9,8	6,0
Desenvolvimento rural	219,0	175,0	127,4
Desenvolvimento Agroindustrial	35,0	43,8	43,8
Apoio Logístico	-	3,2	3,2

Fonte: MENO/RGEB/n. 03/78 – IPEA/IPLAN

O Eixo Ceres-Anápolis foi contemplado com cerca de 32% dos recursos disponíveis, entre os federais e os estaduais, para o período 1975/1977, os dados indicam que a distribuição setorial dos recursos federais na área Ceres-Anápolis, privilegiou os segmentos relacionados com o desenvolvimento industrial e rural (42% do total), conforme a Tabela 3:

Tabela 3 – Região Geoeconômica de Brasília – Aplicação segundo as Áreas – Programas e Fontes de Recursos

Áreas - Programas	Valor (Cr\$ 1.000.000,00)			
	Realizadas em 1975/1976		Realizadas em 1977	
	Recursos Federais	Outros	Recursos Federais	Outros
Eixo Ceres-Anápolis	147,8	63,8	45,5	57,6
BRs 040/050	56,4	5,6	27,3	10,5
Mineração	46,6	0,5	11,9	15,0
Vale do Paraná	75,8	0,5	20,8	4,0
Paracatu (MG)	106,6	55,8	53,3	81,5

Fonte: IPEA – elaboração do autor

Grande parte dos recursos federais destinados para o Eixo Ceres-Anápolis, neste período, foi para a implantação e consolidação do DAIA.

O Programa da Região Geoeconômica de Brasília foi um instrumento importante para o equacionamento de problemas graves que já projetavam para o distrito Federal. O mais sério destes problemas foi o indício da forte migração por qual passava a região e a qual se projetava para ela.

O Programa, no entanto, não apresentou “modalidades de intervenção bem articuladas a um nível de detalhamento rigoroso a ponto de transmitir a preocupação dominante que é com o desenvolvimento harmônico das áreas envolvidas, seja do

ponto de vista das relações intersetoriais, seja ainda no que tange àquelas de natureza mais espacial (rural e urbano)” (Pimes, 1984, p. 546).

Devido ao cenário que se desenhava para a região, e a falta de prioridade para um planejamento que permitisse seu desenvolvimento harmônico, “é importante salientar que a região geoeconômica de Brasília possivelmente mais do que qualquer outra área objeto de tratamento espacial, exige, pelas suas características de ocupação econômica, demográfica e de seus aspectos estratégicos, uma maior sistematização entre os objetivos e meios a serem manipulados. Nesta linha, a visão regional é mais acertada, considerando-se naturalmente os desdobramentos sociais e econômicos com vistas à modalidade mais equilibrada de ocupação da área” (Pimes, 1984, p. 547).

Capítulo 3

Interrupção e Retomada do Planejamento Federal

A década de 1980 deu ao Brasil a transição do regime militar para a volta do regime civil de governo. Durante os dois governos desta década – João Figueiredo, o último governo militar, e José Sarney, o primeiro governo civil – houve profunda deterioração econômica e social do país. “O modelo de desenvolvimento baseado no processo de substituição de importações, que atingiu seu auge na década de 1970, esgotou-se no início da década de 1980 e nada se fez em toda essa década no sentido de reestruturar a economia brasileira em novas bases.” (Alcoforado, 1998, p. 14). Nem a forte coalizão de forças que articulou a mudança do regime militar para o civil foi capaz de gerar condições para a introdução de um novo modelo de desenvolvimento para o país.

Os anos posteriores à derrocada do regime militar foram marcados por forte desmonte e interrupção do planejamento público. O que se viu no Brasil, foi cada vez mais, a ausência do Governo Federal em determinados setores, principalmente em ações do estado nas questões estruturais. Coincidentemente com a abertura econômica e o processo de globalização, alguns autores denunciaram que a nação brasileira estava fragmentando-se.²⁸

A iniciativa privada foi ganhando maior espaço e sendo responsável por ações estratégicas, até então de responsabilidade do Estado. Empresas públicas essenciais foram desaparecendo ou privatizadas. A manutenção dos bens públicos e de toda a infraestrutura já instalada, não foram mais realizadas e o que se viu foi uma completa deterioração da máquina estatal.

Evidentemente, a situação nacional, manifestava-se nas diversas regiões brasileiras. Neste capítulo, será mostrado a realidade brasileira no período de 1985 a 2006, passando pelos Governos de José Sarney – 1985 a 1989, Fernando Collor de Melo – 1990 a 1992, Itamar Franco – 1993 e 1994, os dois governos de FHC – 1995 a 2002 e o Programa de Aceleração do Crescimento, proposto pelo Presidente Lula – Luis Inácio Lula da Silva.

Em seguida, será apresentada a realidade específica do Centro-Oeste, onde particularmente constatou-se um certo desleixo do Eixo, onde as propostas e políticas públicas, objeto de estudo deste trabalho, foram inexistentes ou não se concretizaram.

²⁸ Ver Carlos Américo Pacheco, 1998, por exemplo.

Por fim, será mostrada a retomada do planejamento federal para a Região Centro-Oeste e em especial para o Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, com demonstração das ações do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, lançado em 2007.

3.1 – Contexto Político e Econômico Nacional - 1985 a 2002

Os anos 1980 foram marcados por transformações em todo o mundo. A revolução tecnológica e científica passa a comandar a dinâmica econômica mundial. Neste último aspecto, o Brasil, não acompanhou esta mudança. A crise era intensa e as atenções estavam voltadas para solução de problemas internos, “o modelo industrializante das décadas anteriores claudica a ausência de investimentos, degrada a infraestrutura econômica, deteriora os serviços sociais, dificulta que as empresas acompanhem os avanços que seguem se efetivando em outros países. Acumulando atrasos e aumento a concentração de renda.” (Araújo, 2000, p. 22).

Com todos os olhares voltados para a crise, não houve espaço para retomada do planejamento do Estado. O tradicional modelo de desenvolvimento nacional estava esgotado e não se conseguia gerar um novo. Não existiam metas definidas. No final dos anos 1980, “não se havia conseguido construir uma articulação de forças sociais e políticas capaz de formular e implementar um programa adequado e viável. Assim, ao longo de mais de uma década não se gerou um novo projeto (modelo) de desenvolvimento para o país, com possibilidade de tornar-se hegemônico.” (Brum, 1997, p. 438).

Os anos 1990 começam com a posse de um novo Presidente, Fernando Collor de Melo. Inicia-se o período da implantação de um projeto neoliberal, defendido pelo novo presidente. O neoliberalismo reduziu o papel do Estado. Com isso, o que se viu foi que o “desmonte do setor público avança atingindo também o aparato de produção de ciência e tecnologia essencialmente público no Brasil, e construído ao longo de muitos anos, a duras penas.” (Araújo, 2000, p. 23). Com tais decisões, o Brasil esteve, de certa forma, na contramão do mundo. Os países emergentes, em desenvolvimento, cada vez mais investiam em conhecimento e planejamento. Nesse aspecto, o Brasil, ampliava o seu atraso.

3.1.1 – Início da “Nova República”²⁹

O primeiro governo civil a assumir, após o período militar, tinha muitas preocupações. A Nova República buscava promover as mudanças necessárias para a construção do Estado de Direito Democrático, como: restabelecer as eleições diretas para Presidente da República e prefeitos das capitais, permitir voto aos analfabetos, legalização dos partidos políticos, retirada das intervenções aos sindicatos, dentre outras³⁰. Era um período de abertura democrática: “O período da redemocratização do país culminou com a eleição (1986) e os trabalhos da Assembléia Nacional Constituinte (1987/1988) e a promulgação da nova Constituição da República Federativa do Brasil (cinco de outubro de 1988). Esta estabeleceu os princípios da federação e do municipalismo, fortalecendo o poder dos estados e municípios, que haviam sido enfraquecidos no período militar.” (Brum, 1997, p. 401).

No campo da economia, os problemas também eram muitos. A equipe econômica do presidente eleito Tancredo Neves³¹ identificou graves problemas que deveriam ser atacados de imediato: a inaceitável recessão econômica, elevada inflação – acima dos 200% ao ano, alta dívida interna e forte déficit do setor público e por fim a elevadíssima dívida externa e seus juros. O país praticamente estava sob o domínio do Fundo Monetário Internacional – FMI.

As ações definidas por aquele governo, eram diretamente voltadas para o ataque às questões econômicas e não planejaram o país para o desenvolvimento econômico. Pretendia gerar mais empregos para assim promover o crescimento do país. No diagnóstico elaborado pela equipe econômica, a geração de emprego deveria vir acompanhada do aumento progressivo dos salários, para com isso, elevar o padrão de vida dos trabalhadores. O combate à inflação deveria ser rigoroso. Propuseram ainda a redução do déficit público, o controle da dívida interna e o equacionamento da dívida externa. Pretendiam também, que a transferência de capital para o exterior fosse de maneira a não prejudicar o crescimento econômico da Nação. Enfim, “o governo civil pretendia, agora, ao mesmo tempo, crescimento

²⁹ Nome como ficou conhecido o período que caracterizou a retomada da democracia no Brasil, à partir de 1985.

³⁰ O Regime Militar não permitia ainda eleições diretas para Presidente da República e prefeitos das Capitais, áreas de segurança nacional e instâncias hidrotermais.

³¹ Na véspera de ser empossado, Tancredo Neves é hospitalizado, vindo a falecer dias depois. Desta forma, assumiu em seu lugar, o vice presidente José Sarney.

auto-sustentável, geração de empregos, distribuição de renda e controle das dívidas externa e interna.” (Brum, 1997, p. 403).

Em fevereiro de 1986, o Presidente José Sarney, lança um novo plano econômico. O Plano Cruzado chegou trazendo importantes mudanças na economia do país e na vida da população:

O Plano Cruzado promoveu uma reforma monetária radical. Foram as seguintes as principais mudanças: a) substituição do cruzeiro por uma nova moeda – o cruzado - , na proporção de mil por um; b) extinção da indexação, pela eliminação da correção monetária; c) congelamento dos contratos, das hipotecas e dos aluguéis por um ano e dos preços por prazo indeterminado; d) reajuste dos salários pelo seu valor médio dos últimos seis meses anteriores, mais um abono de 15% para o salário mínimo e 8% para os demais salários, a vigorar a partir de 1º de março de 1986; e) os reajustes posteriores seriam automáticos (“gatilhos”) sempre que a inflação atingisse 20%; f) livre-negociação entre empregadores e empregados na data do dissídio coletivo de cada categoria, para a obtenção de aumentos salariais maiores, desde que tais aumentos não fossem repassados aos preços dos produtos ou serviços; g) criação do seguro-desemprego.

Brum, 1997, p. 405.

A tarefa que se impunha, para a estabilização, não era nada fácil. Ao tentar juntar fatores difíceis de conciliação em planos desta natureza, como o combate a inflação e a tentativa de crescimento econômico e distribuição de renda, surgiram falhas e o Plano Cruzado fracassou. Deste modo, para alguns autores, “sua elaboração, seu lançamento e sua administração estiveram impregnados de certa dose de inexperiência, amadorismo, incompetência, irresponsabilidade, ingenuidade, auto-suficiência, voluntarismo e messianismo.” (Brum, 1997, p. 407).

Com o fracasso, pelo menos em parte, do Plano Cruzado, o governo caiu em descrédito. Na tentativa de recuperar a imagem, Sarney adotou novas medidas radicais, como a suspensão do pagamento dos juros da dívida externa, e até trocou a equipe econômica, assumindo o Ministério da Fazenda, Bresser Pereira. Em meados de 1987, a nova equipe lança um novo plano econômico, porém, o chamado *Plano Bresser* encontrou débil ressonância nos agentes econômicos e na sociedade. Com mais este fracasso, novamente é trocado o ministro da Fazenda, assumindo desta feita Mailson da Nóbrega. Com todo o desgaste sofrido nas

tentativas anteriores, a nova equipe econômica optou pela adoção de medidas mais brandas. A chamada *política do feijão com arroz*, como ficou conhecida, “revelava a impotência do governo para reverter o quadro econômico em processo de deterioração, contentando-se em administrar a crise em agravamento, com o único propósito de evitar a hiperinflação e um colapso total da economia.” (Brum, 1987, p. 416).

Para combater a persistente taxa inflacionária e garantir sua sobrevivência até o final de seu mandato, o Governo propõe um novo pacote de medidas econômicas. O Plano Verão, lançado em janeiro de 1989, trazia consigo “medidas de caráter emergencial, de curta duração, com o propósito de conseguir chegar ao fim do mandato em 15 de março de 1990.” (Brum, 1987, p. 416).

A esperançosa Nova República foi encerrada em março de 1990 e poderá ser lembrada como um período de grandes frustrações na vida dos brasileiros. Deixou avanços políticos na construção de instituições democráticas. Mas não obteve o mesmo êxito na economia. “O controle da inflação, a retomada do crescimento econômico, o equacionamento das dívidas externa e interna, a redistribuição de renda e o enfrentamento de outros problemas não só avançaram como a situação deles se deteriorou sensivelmente. A crise brasileira era mais profunda do que se pensava.” (Brum, 1997, p. 417).

3.1.2 – Fernando Collor e o Projeto Neoliberal

Depois de empossado, Collor colocou em prática duas grandes ações. Primeiramente era preciso derrotar a inflação, que atingia a casa dos 80% ao mês. A outra era “introduzir o modelo neoliberal na economia brasileira como resposta ao esgotamento do modelo de substituição de importações que prevaleceu no pós-guerra, com a inserção do Brasil na economia mundial e a adoção de políticas de privatização de empresas estatais.” (Alcoforado, 1998, p. 15).

Assim, para derrotar a inflação, o Governo lançou dois planos econômicos. O primeiro foi o Plano Collor I e o segundo o Plano Collor II. Porém, “a grande guinada estava embasada no pensamento neoliberal e consistia na reorientação do desenvolvimento brasileiro e na redefinição do papel do Estado. Esboçava-se um novo projeto nacional. Tratava-se de promover a passagem de um capitalismo tutelado pelo Estado para um capitalismo moderno, baseado na eficiência e na

competitividade”. (Brum, 1997, p. 475). Um Estado moderno significava um Estado privatista. A eficiência dos serviços era delegada a terceiros. A responsabilidade de promover o desenvolvimento sai da esfera estatal e vai para a iniciativa privada. Era o neoliberalismo sendo implantado no Brasil.

Para facilitar o andamento deste modelo, o governo adotou algumas medidas no sentido de “desregulamentar a economia, através da redução do excesso de exigências burocráticas que dificultavam a ação das empresas e inibiam os negócios.” (Brum, 1997, p. 476). Ainda, promoveu o processo de abertura da economia nacional, reduzindo tarifas e importação, obrigando que as empresas nacionais, concorressem com as multinacionais. Collor alegava que isto forçaria a modernização das empresas brasileiras. Promoveu ainda ações no sentido de “reduzir o tamanho e a presença direta do Estado na economia, através da privatização de empresas estatais; tornar mais competitiva as exportações brasileiras, através da reforma (privatização) dos portos e da redução dos custos de embarque e desembarque; promover o equilíbrio das contas públicas, através de uma reforma tributária e do reajuste fiscal.” (Brum, 1997, p. 476). Por tudo isso, acreditou o governo estar tornando o país mais atrativo aos investimentos externos.

Os Planos econômicos de Collor promoveram fortes intervenções do Estado na economia. Já no primeiro ano, houve confisco de cerca de 70% dos depósitos existentes nas contas correntes e poupanças da população. Porém, “apesar do arrojo das medidas adotadas, a comunidade internacional recebeu o Plano Collor com frieza, principalmente por seu caráter heterodoxo e por não confiar na sua eficácia. Internamente, desacreditou a poupança e provocou uma profunda recessão na economia, com queda de 4,3% do PIB, em 1990, e continuidade nos dois anos subsequentes.” (Brum, 1997, p. 476).

Tabela 4 – Crescimento do Produto Interno Bruto, Inflação e Balança Comercial – 1990 a 1992.

Ano	Crescimento do PIB (%)	Inflação (%)	Exportação mi U\$	Importação mi U\$	Saldo mi U\$
1990	-4,3	1,476,6	31.414	20.661	10.753
1991	0,3	480,2	31.620	21.041	10.579
1992	-0,8	1,158,0	35.793	20.554	15.239

Fonte: Banco Central do Brasil, apud Brum, 1997, p. 478.

O desastre do Governo Collor, na economia, ficou evidente ao se analisar os dados da tabela acima. Fracassou no combate à inflação. A redução das taxas de

importações ocasionou a elevação das mesmas, colocando em risco a indústria nacional. O país mergulhou em mais uma recessão. Collor perdeu credibilidade e com isso sua capacidade de tomar iniciativas para encontrar uma saída viável. Diante desta situação, optou por “aderir ao Consenso de Washington e ajustar-se junto aos credores para renegociação da dívida externa, sem conseguir avanços significativos.” (Brum, 1997, p. 478). O conhecido Consenso de Washington foi assinado pelo Ministério de Relações Exteriores e esta temática será tratada adiante, no tópico referente ao Presidente Fernando Henrique Cardoso.

Em meio a este fracasso econômico, o Governo Collor estava também mergulhado em diversos escândalos de corrupção. No último ano de seu mandato, passou praticamente envolvido em se defender das acusações e do processo de *impeachment* que o Congresso Nacional moveu contra ele. Para não ser tirado do cargo, Collor renunciou no final de 1992.

3.1.3 – Governo Itamar Franco e o Plano Real

Itamar Franco foi eleito vice-presidente na chapa com Fernando Collor e assumiu após a renúncia do titular. Seu governo propunha dois compromissos básicos: “resgatar a ética na administração pública (e na política) e preparar o país para a implantação de um plano de estabilização econômica, com possibilidade de sucesso.” (Brum, 1997, p. 479).

Ao mesmo tempo, no Congresso Nacional aconteceu um grande movimento de dimensão ética. Parlamentares foram denunciados pelas Comissões Parlamentares de Inquéritos – CPI, vindo a renunciar ou serem caçados. A equipe do primeiro escalão do governo era relativamente fraca para coordenar as mudanças das quais o país precisava passar. Para alguns autores³², o Presidente também não estava muito preparado para ocupar o cargo. Porém, em maio de 1993, o sociólogo Fernando Henrique Cardoso é nomeado Ministro da Fazenda. Sua ascensão proporcionou razoável notoriedade ao governo. Na prática, FHC exercia funções de primeiro ministro, e no mês seguinte à sua posse lançou o PAI – Plano de Ação imediata. Este plano deu mobilidade ao governo, sinalizando o que se pretendia a curto, médio e longo prazo.

³² Ver Brum, 1997, p. 479.

O governo pretendia promover um rigoroso combate à inflação, mantendo-a em níveis baixos, como nos países desenvolvidos. Dar continuidade ao processo de abertura da economia, capacitando o país para o processo de globalização. Promover uma sustentada retomada do crescimento econômico; e de forma duradoura. Combater a situação de pobreza e miséria que massacrava grande quantitativo de brasileiros. E, por fim, garantir a manutenção da estabilidade política, através da manutenção da democracia.

Um novo programa de combate a inflação e estabilização da moeda estavam sendo preparados. Para que esse programa desse certo, era necessário adotar algumas medidas, tais como:

- Romper com a política recessiva iniciada por Collor e assim promover o crescimento moderado da economia;
- Conter os gastos públicos e ao mesmo tempo tornar a máquina administrativa mais eficiente;
- Continuar ampliando as reservas cambiais do país;
- Renegociar a dívida externa.

Com isso, o Governo começou a preparar uma estratégia de plano econômico que pudesse garantir a estabilidade do país. Em dezembro de 1993 foi anunciado o Plano Real:

O Plano Real teve por objetivo estabilizar a moeda e recuperar-lhe a confiança, atacando as causas básicas da inflação. O êxito na consecução desse objetivo imediato representaria o primeiro passo – fundamental – para a nova etapa de desenvolvimento econômico e social, em bases sustentáveis e duradouras. Depois de mais de uma década de sucessivos fracassos e incertezas, o país passaria a ter um rumo, definindo-se as linhas gerais de um novo projeto nacional, em bases consistentes e com possibilidade real de implementação.

Brum, 1997, p. 482.

O Plano Real foi implantado por etapas. Inicialmente, promoveu um ajuste fiscal no país, através do combate ao déficit público, aproximando receita de despesas. Por quatro meses a economia foi indexada através da URV – Unidade

Real de Valor. E, finalmente, em julho de 1994, foi novamente alterada a moeda, passando a vigorar o Real.

Ao contrário dos planos anteriores, a inflação foi finalmente debelada do Brasil. Até o final de 1998 a estratégia utilizada foi a âncora cambial. De 1997 em diante, o Governo passou a utilizar, como âncora, as metas de inflação. Desde Itamar Franco, a questão da estabilização monetária deixou de ser um dos problemas fundamentais da economia brasileira, principalmente com as medidas tomadas pelo seu sucessor Fernando Henrique Cardoso.

3.2 – Governo FHC e a Proposta de Planejamento dos Grandes Eixos

Os anos FHC – 1994 a 2002 – entrarão para a história do Brasil como uma era de grandes mudanças. Seu governo operou um conjunto de medidas que transformou a sociedade, a economia e o Estado, encampando diversos projetos a partir de um novo paradigma, o neoliberalismo.

As reformas liberais do Estado começaram com Collor, em 1990. Mas foi FHC que aderiu ao Consenso de Washington, dando feições mais estratégicas a este conjunto de medidas, vindas dos maiores organismos financeiros internacionais. Dessa forma, o Brasil passa a fazer parte do conjunto de países que adotam explicitas políticas neoliberais, ditadas pelos organismos multilaterais. O Consenso de Washington será abordado neste trabalho, em tópico específico, logo a diante.

Ao assumir o comando do país, FHC já encontrou um governo mais organizado. Sua passagem pelo Ministério da Fazenda, no Governo de Itamar Franco, quando implantou o Plano Real, já dava ao país certo equilíbrio econômico. A inflação já estava sob rígido controle e coube a FHC e sua equipe, continuar as ações do Plano Real e reverter a estrutura atrasada que dominava a máquina estatal. Para os reformistas, a economia e a sociedade estavam bastante atrás em termos técnicos e econômicos, exigidos pela economia globalizada. A incerteza causada pelos anos de inflação descontrolada e os sucessivos fracassos dos planos econômicos, deixara o país neste atraso tecnológico e social.

A principal preocupação de FHC era o controle da inflação. A estabilidade daria confiança ao Governo e devolveria ao país condições para implantar um ciclo de crescimento econômico, que há tempos não existia mais. E foram as

experiências dos planos fracassados dos governos passados que fez com que o Real se tornasse sucesso.

FHC sabia que era necessário remodelar o Estado para uma nova proposta de desenvolvimento econômico e social. Era fundamental buscar caminhos concretos que superassem o nacional desenvolvimentismo dos anos 1930 e 1970. Neste sentido, a política econômica foi proposta de forma diferenciada, dos exemplos anteriores, e ainda com maior intensidade. Esta política foi o instrumento racional de todas as mudanças estruturais, que atingiu as esferas econômicas, sociais e políticas do país.

A política econômica de FHC foi bastante complexa e apresentou várias estratégias. Mudanças profundas na ordem social foram propostas a partir de pesada política fiscal, monetária, de privatizações e nova abertura econômica. Na visão liberal de FHC, o Estado brasileiro já havia esgotado seu papel de promotor do desenvolvimento. Caberia agora ao Estado, apenas o papel de orientador do desenvolvimento. Tal visão estava bastante distante das posições defendidas pelos governos que o antecederam.

A reforma do Estado, no Governo FHC passou por uma ampla política de privatizações, que já haviam sido iniciadas por Collor. Mas para FHC, as privatizações tornaram-se prioridades. Os motivos alegados para a venda de importantes estatais eram banais como desafogar o Estado de grandes tarefas ou simplesmente obter recursos extras para engrossar o caixa do Tesouro Nacional. O patrimônio público, sobretudo o industrial, construído a duras penas, em longas décadas da história do Brasil, foi rapidamente vendido³³.

Esta política de desmonte do Estado, não ficou apenas na esfera da União. Fortes pressões foram investidas sobre os governos estaduais, no sentido de também venderem suas estatais. Em praticamente todos os Estados da federação foram vendidas empresas públicas, sobretudo os bancos, deixando os Estados sem instituições financeiras para financiar seu desenvolvimento. Assim, a política de privatizações de FHC configurou-se em todo o país.

Mesmo com todas as medidas neoliberais defendidas por FHC, que prometia levar o país a um desenvolvimento inédito em sua história, o que se viu foi que seu governo chegou ao final³⁴, imerso em um novo choque financeiro. O dólar estava

³³ Conforme Araújo, 2000.

³⁴ Cabe ressaltar que FHC cumpriu dois mandatos consecutivos de 4 anos cada. No final de seu primeiro mandato, o Congresso Nacional aprovou Emenda Constitucional que favorecia a ocupantes

depreciado, a taxa de risco do país estava em dois mil pontos e a inflação anual, com base no IPC – índice de preços ao consumidor estava na casa dos dois dígitos.

Apesar disso, não se pode negar que FHC conseguiu estabilizar a economia. Outras reformas também avançaram. Porém no campo do planejamento do desenvolvimento econômico, não ocorreram avanços. FHC, no início do segundo mandato, propôs o planejamento estrutural brasileiro a partir de Grandes Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENIDs. A análise do ENIDs será abordada em tópico adiante, logo após o tópico sobre o consenso de Washington.

3.2.1 - Consenso de Washington.

O Consenso de Washington representa um conjunto de medidas, composta de dez regras básicas, formuladas em novembro de 1989, por economistas de instituições financeiras como o Fundo Monetário Internacional - FMI, Banco Mundial - BIRD, Departamento de Estado do Tesouro dos Estados Unidos e do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID. Foi inicialmente elaborado para solucionar as questões econômicas da América Latina e posteriormente levado às demais nações em desenvolvimento do mundo.

Pertencente ao conjunto de reformas neoliberais, foi centrado exclusivamente na desregulamentação dos mercados, na abertura comercial e financeira e na redução do tamanho do papel do Estado.

O Embaixador Paulo Nogueira Batista, assim sintetiza o Consenso de Washington:

Apresentado como fórmula de modernização, o modelo de economia de mercado preconizado no consenso de Washington constitui, na realidade, uma receita de regressão a um padrão econômico pré-industrial caracterizado por empresas de pequeno porte e fornecedoras de produtos mais ou menos homogêneos. O modelo é o proposto por Adam Smith e referendado com ligeiros retoques por David Ricardo faz dois séculos. Algo que a Inglaterra, pioneira da Revolução Industrial, pregaria para uso das demais nações, mas que a ela mesma não seguiria à risca. No Consenso de Washington prega-se também uma economia de mercado que os próprios Estados Unidos tampouco praticariam ou praticam (...). O modelo

de cargos do Executivo, a concorrerem à reeleição, nas eleições de 1998. Fato que gerou muito polêmica no país, mas que tornou-se válido.

ortodoxo de *laisse-faire*, de redução do Estado à função estrita de manutenção da 'lei e da ordem' - santidade dos contratos e da propriedade provada dos meios de produção – poderia ser válido no mundo de Adam Smith e David Ricardo, em mercados atomizados de pequenas e médias empresas gerenciadas por seus proprietários e operando em condições de competição mais ou menos perfeita; universo em que a mão-de-obra era vista como uma mercadoria, a ser engajada e remunerada exclusivamente segundo as forças da oferta e da demanda; uma receita, portanto, de há muito superada e que pouco tem a ver com os modelos modernos de livre empresa que se pratica, ainda que de formas bem diferenciadas, no Primeiro Mundo.

Batista, 1995, p. 113-120, apud, Negrão, 1998, p. 41.

As consequências “entre outras coisas, pulverizou as economias da Argentina, do México, empobreceu mais ainda as populações já pobres dessa e de outras regiões, atolou a Rússia recém saída do comunismo num pântano de privatizações e corrupção, comprometeu seriamente a capacidade de ação e reação do Estado brasileiro diante das sucessivas crises mundiais, e destroçou as economias asiáticas nos anos de 1997/1998. Pode-se dizer também que nas bordas desse consenso os Estados Unidos criaram seu maior contingente de pobreza, em termos absolutos, de toda sua história.” (Aguiar, 2010).

3.2.2 - Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENIDs.

No início dos anos 2000, sob alegação de ineficiência e corrupção, as superintendências regionais de desenvolvimento, foram extintas. Para substituí-las, “entram em cena os ENIDs (Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento). Foram estabelecidos 12 ‘eixos’, propondo uma nova regionalização do país, que responderam, grosso modo, aos vetores de exportação e investimentos de infraestrutura econômica, primando pela integração competitiva e pela articulação com os corredores de exportação.” (Arrais, 2007, p. 189-190)

Esta proposta foi resultante de estudo realizado pelo Ministério do Planejamento em parceria com o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e traçou a radiografia dos grandes problemas nacionais e das oportunidades que o país oferecia a cada região. O objetivo maior era propiciar o desenvolvimento social e econômico, a integração nacional e internacional, o

aumento da competitividade, reduzindo as desigualdades econômicas e sociais. Uma vez que possibilitou uma melhor compreensão do Brasil, o Governo poderia definir caminhos para o desenvolvimento econômico e social, através dos Eixos.

A partir deste estudo, foram criados os ENIDs. Este conceito surgiu pela primeira vez, no Plano Plurianual de 1996 a 1999. Foi uma tentativa de traçar uma estratégia de desenvolvimento para o Brasil. Cada Eixo foi estudado em separado sob o ponto de vista dos diversos conceitos de desenvolvimento sustentável. Ao todo, estavam previstos no Plano Avança Brasil – do segundo Governo de Fernando Henrique Cardoso – 12 eixos de integração e desenvolvimento, como demonstrado na Figura 3:

Figura 3 – Mapa dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento



Fonte: BNDES, 2000.

Como se pode perceber na figura, a proposta de Eixos, assim como da RIDEs, ultrapassa os limites dos Estados, pois considera a geografia econômica do país e com isso apresenta uma nova ótica para tratar os desequilíbrios.

Cada Eixo estava entendido como categoria espacial e funcional. A metodologia adotada pelo estudo buscou os elementos necessários para identificar

as melhores oportunidades de investimento em infraestrutura econômica e social dentro de cada Eixo.

As políticas foram pensadas de modo integrado. A construção de uma ferrovia, por exemplo, deveria estar ligada a projetos de rodovias, hidrovias, portos, energia elétrica e telecomunicações que também se associavam aos investimentos voltados para o desenvolvimento social, para a absorção de tecnologias e preservação do meio ambiente.

Esta estratégia organizada em torno dos Eixos representou uma novidade no planejamento federal brasileiro. As discussões desta proposta “propiciou o debate das perspectivas de desenvolvimento nacional no plano espacial catalisando parte dos anseios presentes nas unidades da federação. Ao fazê-lo, realçou o caráter político das decisões governamentais, contribuindo para revalorizar o instrumento vigente de planejamento.” (Galvão e Brandão, 2003).

O critério utilizado para a definição destes Eixos pareceu ser o mais adequado. Buscava promover a integração dos espaços nacionais e a inserção competitiva do Brasil nos mercados externos. Foram consideradas quatro variáveis para definição destes eixos: a malha multimodal de transportes, a hierarquia funcional das cidades, a identificação dos centros dinâmicos e por fim os ecossistemas presentes no território brasileiro.

Embora o governo tenha afirmado que neste estudo foram utilizadas as mais modernas técnicas de planejamento para redesenhar o mapa do país, “a proposta demonstra a orientação para o mercado e a leitura sistêmica que resvala na forma e não na essência do desenvolvimento brasileiro”. (Sposito, 2004).

A lógica desta proposta se assemelha muito com a proposta dos pólos de desenvolvimento de Perroux, como se pode constatar em Egler (1999):

(...) é notório que a concepção dos eixos representa uma redefinição logística e uma ampliação espacial da noção dos pólos de desenvolvimento, bastante generalizada no discurso oficial do planejamento brasileiro durante os anos setenta. A grande diferença está em que para a visão dos pólos o destaque estava nos lugares, isto é, nos centros regionais, de onde se difundiria o crescimento polarizado através das redes que os conectava a outros lugares.

Nos eixos de desenvolvimento, o foco se deslocou para as redes, cuja integração e modernização passam a ser fundamental para a dinamização

dos lugares, o que significa em linguagem geoeconômica, privilegiar os fluxos em relação aos estoques. Esta visão poderia estar coerente com as novas formulações de logística no que diz respeito ao aumento da velocidade e a eficiência dos sistemas multimodais de transportes e comunicações, entretanto nada está dito que signifique um ganho efetivo na renda e na qualidade de vida dos lugares, cuja posição na estrutura espacial poderia, tanto ser reforçada, como assumir uma situação marginal.

Egler, 1999.

Este estudo resultou numa nova regionalização do Brasil, pois os Eixos foram definidos para além das fronteiras territoriais dos Estados, seguindo as bacias hidrográficas, “por essas razões, queremos discordar da metodologia que produziu o desenho dos eixos de desenvolvimento do governo FHC no mapa do Brasil porque o conceito de eixo de desenvolvimento deve ser discutido associado à noção de logística com todas as suas determinações”. (Sposito, 2004).

Esta proposta não prosperou e finalizou com o término do governo FHC. O Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, estava situado dentro do Eixo Araguaia-Tocantins, cujo detalhamento vem a seguir.

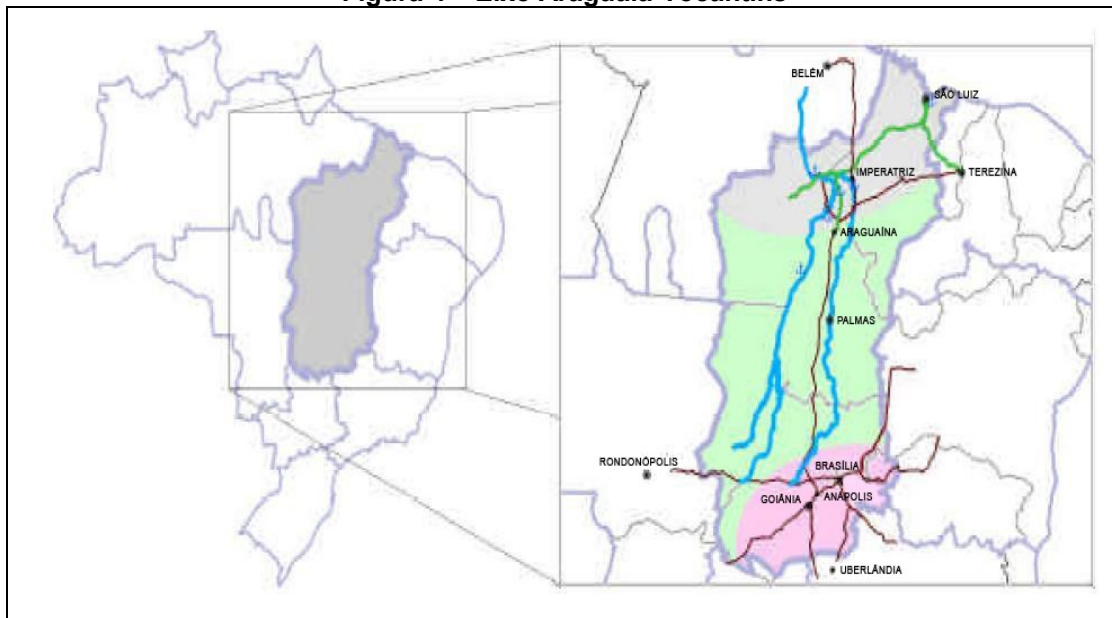
3.2.3.1– Eixo Araguaia Tocantins

Dentro dos ENIDs, para o território do Centro-Oeste, foram planejados dois eixos: Oeste e Araguaia-Tocantins. Mesmo com forte influência de planejamento estratégico, os “ENIDs tinham como objetivo identificar oportunidades, potencialidades e os obstáculos ao desenvolvimento do território brasileiro”. (Arrais, 2007. p. 190). No entanto, o previsto neste planejamento, não se concretizou. No Eixo Araguaia-Tocantins, foi proposta uma estrutura muito grande composta de hidrovias, ferrovias e rodovias. Propunha um desenvolvimento Norte-Sul da Região, enquanto as demandas e os problemas estão no sentido Leste-Oeste, “na verdade, ao desconsiderar o vetor urbano industrial Leste-Oeste (Cuiabá-Goiânia-Anápolis Brasília), a proposta desvia o olhar dos problemas sociais dessa região”. (Arrais, 2007. p. 192).

O Eixo Araguaia-Tocantins possui área aproximada de 1.375.000 km². Esta área corresponde a 16% do território nacional e possui um “notável potencial hídrico, seu ecossistema predominante é o cerrado. Delimita-se com seis dos demais oito

eixos, evidenciando, assim, a sua condição de fator de integração entre as diversas regiões, notadamente o Norte e o Centro-Sul.” (BNDES, 2003).

Figura 4 – Eixo Araguaia-Tocantins



Fonte: BNDES, 2000.

Na Figura 4, se visualiza a extensão do Eixo. Sua área engloba 522 municípios, incorporando na totalidade os territórios dos Estados de Goiás, Tocantins e Distrito Federal. Seu forte dinamismo populacional, em 1996 correspondia a 8,2% da população nacional, em conformidade com o IBGE, porém, “apesar disso, o eixo apresenta ainda uma densidade populacional média relativamente baixa, 9,4 hab/km², bastante inferior à média nacional.” (BNDES, 2003).

Como a proposta de Eixos foi elaborada para uma grande extensão territorial, praticamente nenhuma intervenção foi realizada. Considerando as oportunidades de investimentos existentes apenas no Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, ainda assim, pouco se concretizou no período.

Em termos econômicos, o estudo apontava que o Eixo Araguaia-Tocantins deveria ampliar seu papel no contexto da economia nacional. Com potencial promissor, apresenta crescimento econômico de alguns setores acima da média. Para isso, era necessário implantar ações para ampliar a fronteira agrícola, através da expansão da infraestrutura de transportes e energia e ainda atrair população para

seu território. Nos termos da infraestrutura econômica, o programa governamental apontava que:

Notadamente quanto ao sistema viário, o corredor multimodal Ferrovia Carajás / Ferrovia Norte-Sul / Hidrovia Araguaia-Tocantins é a porta de saída que credencia o eixo como exportador privilegiado de grãos (mesmo que originários em outro eixo). A Hidrovia, que já conta com investimentos do programa “Brasil em Ação” para ampliar seu potencial de navegação e adequar os terminais intermodais necessários será concretizada. A capilaridade do sistema viário que dará suporte à hidrovia deverá ser alavancada através de novos investimentos, principalmente no Estado do Tocantins.

BNDES, 2003.

A mais promissora das oportunidades foi a Ferrovia Norte-Sul. Uma histórica reivindicação de políticos, empresários, agricultores e moradores em geral dos Estados do Pará, Maranhão, Tocantins e Goiás. Esta ferrovia deveria ligar a região de Carajás-PA ao porto de Santos-SP, passando por Anápolis.

Outro relevante investimento do Governo Federal para este Eixo seria o da Usina de Corumbá IV, na cidade de Luziânia-GO, próximo ao Distrito Federal. Esta usina seria capaz de gerar 20% da energia consumida pelo DF.

Outra intervenção importante seria A Plataforma Logística em Anápolis. O Projeto pretendia estruturar a cidade para fornecer “à iniciativa privada moderna tecnologia de produção, armazenamento, embalagem e distribuição, proporcionando competitividade à produção goiana no mundo globalizado.” (Goiás, 2002c, p. 15 apud Arrais, 2007. p.198).

Os demais projetos relevantes para este Eixo eram de iniciativa dos Governos de Goiás, do Distrito Federal ou da iniciativa privada, em parceria com os governos, e resumiam-se nos seguintes:

Lago de Bela Vista – nas proximidades de Goiânia, foi planejado para reforçar o abastecimento de água da região metropolitana de Goiânia.

Pólo de Informática do DF – propunha a implantação e a consolidação de empresas de tecnologia no DF.

Teleporto da Serrinha – de iniciativa do Governo goiano, pretendia criar em Goiânia um pólo para o desenvolvimento e negócios de alta tecnologia para as telecomunicações, lazer e serviços.

Trem Veloz Goiânia-Brasília – um mega projeto, que contava com a participação de empresas européias e que pretendia construir linha férrea de alta velocidade, à exemplo dos trens bala existentes em outras partes do mundo.

Com exceção da Plataforma logística de Anápolis, nenhum dos demais projetos foi adiante no período até 2010. Nem o Governo Federal, nem os governos de Goiás e do Distrito Federal e tampouco a iniciativa privada foram capazes de realizar os investimentos estruturais planejados e apresentados em suas propostas de governo.

3.2.4 – O Fluxo Migratório para Brasília e a Criação da RIDE

A criação do Distrito Federal e o surgimento de Brasília, em 1960, na Região Centro-Oeste, “representou um marco na política de desenvolvimento e ocupação territorial que buscava acelerar o processo de expansão da fronteira agrícola na direção do interior do território, ao tempo em que deslocava o centro de decisões políticas nacionais para uma posição estratégica em relação às demais regiões do país.” (Ministério da Integração, 2003).

Brasília alcançou seu objetivo. Sua fundação trouxe consigo, para o Planalto Central, uma rede de rodovias que permitiu ligar a região às demais do país. O Centro-Oeste passou a ser ligado diretamente às capitais do Sudeste e a Belém, na região Norte. Nos anos subsequentes, novas áreas do Centro-Oeste foram incorporadas ao processo produtivo do país. Deste modo, o Distrito Federal tornou-se um novo pólo de desenvolvimento regional e nacional, iniciando-se assim, o processo de mudança na característica do Centro-Oeste, que era de um grande vazio demográfico, anterior à fundação de Brasília.

As conseqüências desta política não tardaram a aparecer. Inicialmente projetada para abrigar 500 mil habitantes até o ano 2000, Brasília rapidamente alcançou esta marca e os problemas começaram a se tornar latentes. Motivados pelas “promessas” de “novas oportunidades” que Brasília despertava no imaginário

das pessoas, logo “contingentes demográficos, formados em sua maioria por indivíduos despreparados para a vida urbana e para o ingresso no mercado de mão-de-obra dinâmico” (Ministério da Integração, 2003) começou a chegar à cidade.

O fluxo migratório para esta região era formado, sobretudo pelos funcionários públicos que acompanharam a mudança do governo. E ainda pelos trabalhadores das empresas que se instalavam na cidade e também por aqueles em busca das “novas oportunidades”.

Nos anos 1970, registrou-se a fixação de expressiva parcela desse contingente migratório, nas cidades goianas, que faziam divisa com o Distrito Federal, “notadamente Luziânia e seu então distrito de Santo Antônio do Descoberto, iniciando-se um processo paralelo de ocupação urbana, concorrente com as demais cidades-satélites do Distrito Federal, por uma população de baixa renda.” (Ministério da Integração, 2003, p. 12-13).

A intensa urbanização por qual passava a região, avança por áreas anteriormente destinadas à preservação ambiental ou para o lazer. Deslocava-se também as atividades rurais ali presentes. “O fenômeno, que não é distinto dos processos de formação de Regiões Metropolitanas do país, pode ser ilustrado como uma espécie de *transbordamento* não planejado da cidade” (Ministério da Integração, 2003, p. 13) e possuem características e impactos semelhantes aos demais casos.

A expansão urbana nesta região, sempre apresentou níveis superiores às demais regiões do país. O agravante é que os fluxos econômicos não conseguem acompanhar o ritmo elevado de demanda. A infraestrutura pública, presente neste cinturão que circunda o Distrito Federal, também sempre foi insuficiente. Necessidades de serviços de saúde, educação, lazer, dentre outros, exerce forte impacto sobre a capital federal.

A constituição federal de 1988 permitiu a descentralização e abriu as portas para a participação da sociedade civil nas articulações regionais da União sobre os complexos geoeconômicos e sociais, visando o desenvolvimento regional e a redução das desigualdades. Desta forma, em 1998, foi criado através de Lei Complementar Federal, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE DF/GO. Esta foi a primeira RIDE implantada no Brasil e sua criação pretendia reduzir as desigualdades regionais causadas pela alta concentração

urbana em volta do Distrito Federal e diminuir as pressões pelas demandas por serviços públicos.

Por contemplar municípios de mais de uma unidade federativa, a RIDE propõe uma forma de atuação mais ampla que as das regiões metropolitanas. Dentre os objetivos da RIDE estavam a articulação das ações administrativas da União, dos Estados e dos Municípios, para a execução de projetos que promovam a dinamização econômica do cinturão pouco desenvolvido e bastante habitado, que circunda o Distrito Federal.

Os recursos destinados à RIDE visavam promover o desenvolvimento global e destinam-se essencialmente a sistemas viários, transporte, geração de empregos, saneamento básico, educação, saúde, assistência social, cultura, dentre outros. Porém, os resultados de suas políticas ainda não são notados, e a realidade é que, os problemas em sua área de abrangência têm se tornado cada vez mais graves.

3.3 - O Planalto Central Brasileiro e o “Desleixo do Eixo”

Sem a intervenção do Governo Federal, certamente a estrutura do Planalto Central brasileiro não seria a mesma. Nesta região estão localizados os três principais núcleos populacionais da região Centro-Oeste: Goiânia, Anápolis e Brasília, localizados em espaço próximo e geograficamente entrelaçados.

O início desta estruturação surgiu com as políticas públicas implantadas pelo Governo Federal, nos anos 1970 e primeiros anos da década de 1980, como já visto no segundo capítulo.

Esta estruturação possibilitou a formação do Eixo que é composto pela Região Metropolitana de Goiânia - RM, Microrregião de Anápolis e Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE DF/GO. A RM é formada por 20 municípios, conforme a Lei Complementar 78 de 25 de março de 2010, aprovada pela Assembléia Legislativa do Estado de Goiás. A Microrregião de Anápolis, conforme define a Secretaria de Planejamento do Estado Goiás, é também composta por 20 municípios e a RIDE GO/DF, além de englobar todo o território do Distrito Federal, ainda abrange 19 municípios do Estado de Goiás e três de Minas Gerais, conforme demonstrado no quadro abaixo.

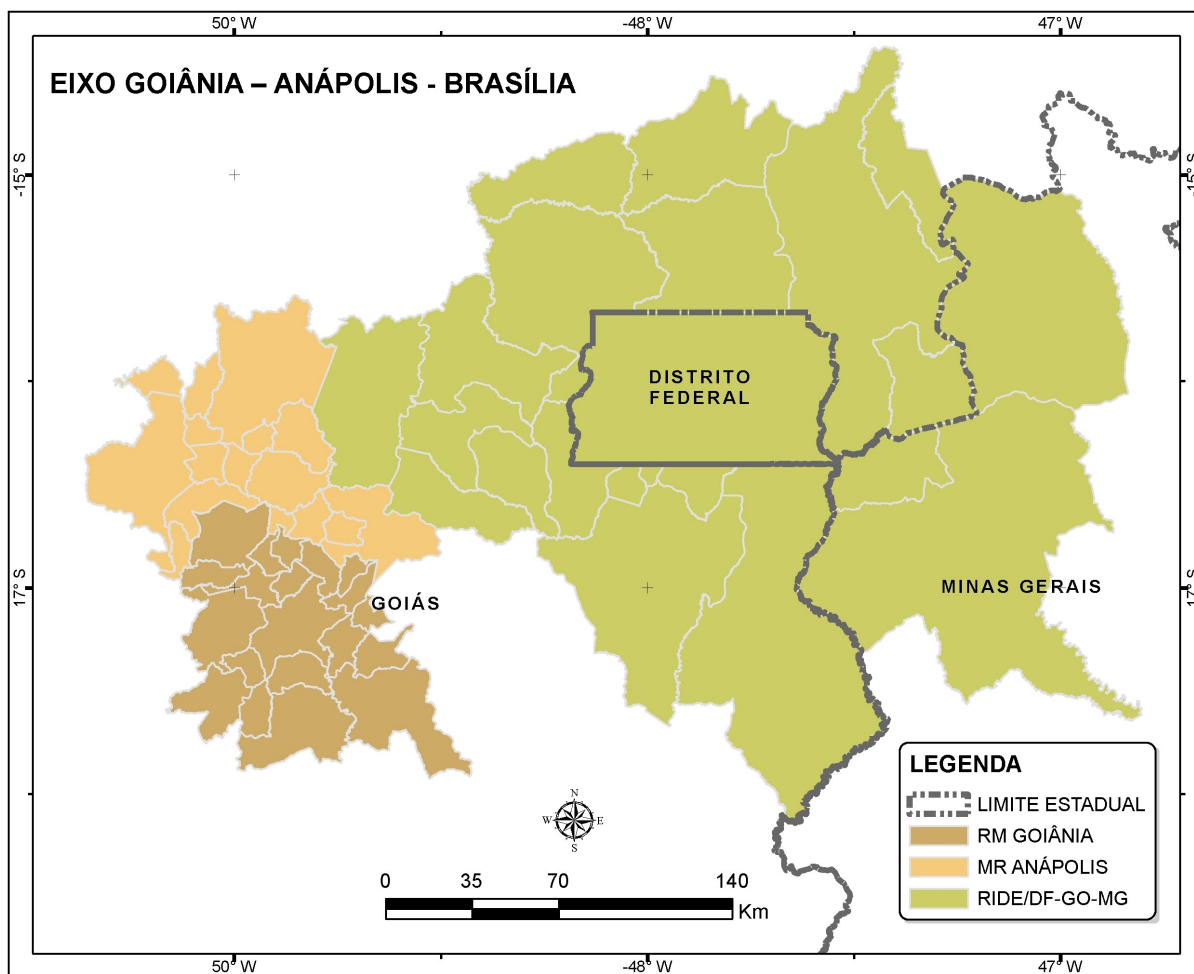
Quadro 1 – Municípios que compõem o Eixo Goiânia – Anápolis – Brasília

Região Metropolitana de Goiânia	Microrregião de Anápolis	RIDE - Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno de Brasília.
Abadia de Goiás	Anápolis	Abadiânia – GO
Aparecida de Goiânia	Aracu	Água Fria de Goiás – GO
Aragoiânia	Campo Limpo de Goiás	Águas Lindas de Goiás - GO
Bela Vista de Goiás	Damolândia	Alexânia – GO
Bonfinópolis	Heitorai	Brasília – DF
Brazabrantes	Itaberaí	Buritis – MG
Caldazinha	Itaguari	Cabeceira Grande – MG
Caturai	Itaguaru	Cabeceiras – GO
Goianápolis	Itaçu	Cidade Ocidental – GO
Goiânia	Jaraguá	Cocalzinho de Goiás – GO
Goianira	Jesúpolis	Corumbá de Goiás – GO
Guapo	Ouro Verde de Goiás	Cristalina – GO
Hidrolândia	Petrolina de Goiás	Formosa – GO
Inhumas	Santa Rosa de Goiás	Luziânia – GO
Nerópolis	São Francisco de Goiás	Mimoso de Goiás – GO
Nova Veneza	Taquaral de Goiás	Novo Gama – GO
Santo Antônio de Goiás		Padre Bernardo – GO
Senador Canedo		Pirenópolis – GO
Terezópolis de Goiás		Planaltina – GO
Trindade		Santo Antônio do Descoberto – GO
		Unai – MG
		Valparaíso de Goiás - GO
		Vila Boa – GO

Fontes: Assembléia Legislativa do Estado de Goiás, SEPLAN/GO, Ministério da Integração Nacional

A mencionada Lei que ampliou a Região Metropolitana de Goiânia incluiu os municípios de Brazabrantes, Caturai, Inhumas e Nova Veneza nesta Região. Porém, tais municípios são considerados pela SEPLAN/GO, como sendo da Microrregião de desenvolvimento de Anápolis. Neste trabalho, será considerada a Lei Complementar n. 78/2010. Portanto o Eixo em estudo possui 58 municípios nos estados de Goiás e 3 em Minas Gerais e ainda todo o Distrito Federal.

Figura 5 – Mapa do Eixo Goiânia – Anápolis – Brasília



Fonte: Sistema Estadual de Estatística e de Informações Geográficas de Goiás – SIEG e IBGE.

Em laranja escuro esta a RM de Goiânia, em amarelo ocre a MR de Anápolis e em verde, toda a extensão da RIDE GO/DF, que abrange parte dos Estados de Goiás e Minas Gerais e ainda toda a área do Distrito Federal, que é a área de maior abrangência territorial dentro do Eixo.

Para entendimento da complexidade das relações intra-Eixo é importante uma retomada da estruturação e das políticas públicas responsáveis pelo atual perfil regional.

Em 1960, com a transferência da capital federal para o Centro-Oeste, a região passou a ser ligada às demais, através de uma malha de rodovias. Tornou-se pólo de atração migratória e ao mesmo tempo o centro das decisões políticas e administrativas do país. O Estado de Goiás, em especial, desde as primeiras manifestações no sentido de efetivar a mudança da Capital da República, para seu território, passou por transformações socioeconômicas relevantes.

Na tentativa de acelerar o desenvolvimento do Centro-Oeste, em 1967, conforme demonstrado no Capítulo 2, o Governo Federal criou a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste³⁵ – SUDECO – órgão responsável por planejar e gerir as políticas a serem implantadas na região. Esta superintendência procurou adequar sua estrutura administrativa à nova realidade econômica, social e política do Centro-Oeste que se projetava como Região de afirmação estratégica, exatamente por ser a sede do comando político-administrativo do País e por se delinear como produtora de alimentos.

A proposta para o desenvolvimento da região estava posta através dos sete Programas Espaciais, que se destinavam a promover a integração espacial do Centro-Oeste, através do fortalecimento econômico e social deste novo processo de ocupação, pelo qual a região passava. Estes programas foram desenvolvidos, dentro dos grandes Planos Nacionais de Desenvolvimento do Governo Federal - I PND e II PND. Três destes programas³⁶ estavam diretamente voltados para a região que hoje estudamos como Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília, como já demonstrado.

Na década de 1990, a Sudeco foi extinta, justo no momento em que a região do Eixo mais necessitou de políticas públicas, devido a forte migração que se intensificava, conforme pode-se perceber na Tabela 5:

Tabela 5 - População Residente no Eixo – 1970 – 2010.

Aglomerados	1970	1980	1991	2000	2010
RM de Goiânia	509.570	897.382	1.312.739	1.743.297	2.082.875
Microrregião de Anápolis	250.014	307.664	352.080	408.484	466.792
RIDE DF/GO	761.961	1.520.026	2.161.709	2.958.196	3.574.040
TOTAL	1.521.545	2.725.072	3.826.528	5.109.977	6.123.707

Fonte: Censos Demográficos – IBGE.³⁷

De fato, dos anos 1970 para os anos 1990, houve uma explosão demográfica, principalmente nos aglomerados da Região Metropolitana de Goiânia e da RIDE DF/GO. Em todo o período, demonstrado na tabela, na Região Metropolitana de Goiânia a população quadruplicou. Na Microrregião de Anápolis, quase duplicou. Na RIDE DF/GO, a população quase quintuplicou e, em todo o Eixo, multiplicou-se quatro vezes. A maior parte da população residente no Centro-Oeste estava habitando

³⁵ Entidade vinculada ao Ministério do Interior.

³⁶ Prodoeste, Pladesco e Programa Especial de Desenvolvimento da Região Geoeconômica de Brasília.

³⁷ A RIDE DF/GO com a atual composição só passou a existir após 1998. Portanto, os dados da tabela considera a população dos municípios que já eram emancipados deste então.

dentro do Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, conforme está demonstrado na tabela abaixo.

Tabela 6 - População Residente na Região Centro-Oeste x População Residente no Eixo 1970 – 2010

Ano/Censo Demográfico	Total do CO	Total do Eixo	Varição (%)
1970	4.629.640	1.521.545	33
1980	7.003.515	2.725.072	39
1991	9.427.601	3.826.528	41
2000	11.636.728	5.109.977	44
2010	13.677.475	6.143.915	45

Fonte: Censos Demográficos - IBGE

Em 1970, a Região Centro-Oeste possuía 4.629.640 habitantes, de acordo com o IBGE. Portanto, os 1.521.545 habitantes do Eixo representavam pouco mais de 1/3 da população residente na região. Já em 1991 essa proporção chegara à quase 40% da população total do Centro-Oeste. O Censo Demográfico de 2010 indica 13.677.475 pessoas residentes na Região Centro-Oeste. Isso significa que, se o Eixo é habitado por 6.143.915 de pessoas, já está nele contido quase a metade da população do Centro-Oeste.

Até os anos 1970, os fluxos migratórios dirigiam-se, sobretudo, para as metrópoles existentes na Região Sudeste. Contudo, estas cidades já estavam saturadas e com retração na geração de emprego industrial. Tal fato, “fez com que esses fluxos regredissem, e se direcionassem para a mais nova região de fronteira do país, a Região Centro-Oeste. Como a atividade agropecuária, embora em franco desenvolvimento devido às suas peculiaridades, não conseguia absorver esses migrantes, o seu destino final passou a ser os centros urbanos.” (Miragaya, 2001). Porém, ocorre um fato peculiar a este Eixo. Com a exceção de Anápolis, todas as demais cidades que o compõem são consideradas de pequeno porte, tendo população inferior a 150 mil habitantes. Esta peculiaridade é de elevada importância para agravar os problemas presentes na região. Este reduzido número de cidades de porte intermediário provoca na região a ocorrência do fenômeno da macrocefalia urbana:

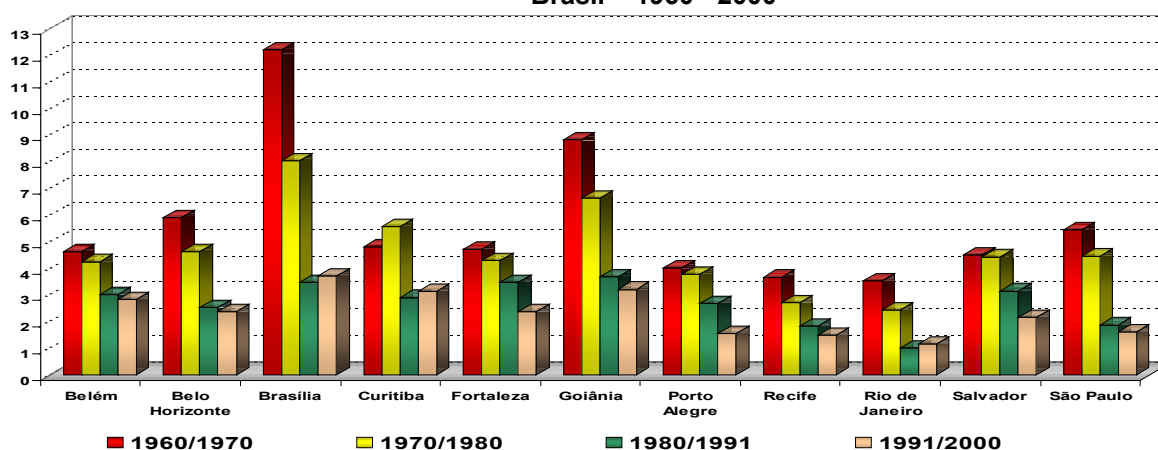
De fato, temos na região duas áreas metropolitanas, Brasília, com 2,75 milhões de habitantes, e Goiânia, com 1,6 milhões. Num patamar abaixo, a aglomeração urbana de Cuiabá, com 700 mil. O quarto principal centro

urbano, a aglomeração urbana de Anápolis, com cerca de 320 mil pessoas, fica no eixo Brasília-Goiânia, e, abaixo dela, os principais centros regionais estão na faixa de 100 a 200 mil habitantes. É precisamente essa disparidade de dimensão entre as duas metrópoles e os principais centros regionais que configura a macrocefalia urbana na região.

Miragaya, 2001.

Porém, esta não é a única particularidade desta rede urbana. As duas metrópoles do Centro-Oeste, Goiânia e Brasília, destacam-se dentre todas as demais regiões metropolitanas do Brasil, por ser as que apresentam maior taxa de crescimento da população, conforme demonstrado no Gráfico 1:

Gráfico 1 - Taxas Médias de Crescimento Anual da População nas Áreas Metropolitanas – Brasil – 1960 - 2000



Fonte: Censos Demográficos – IBGE

O fator que certamente contribuiu para que as Regiões Metropolitanas de Goiânia e Brasília despontem com as que apresentam maior taxa de crescimento se deve ao fato de que nas demais regiões metropolitanas do país houve um maior incremento populacional das cidades médias, o que fez com que a taxa de crescimento populacional desacelerasse.

O censo 2000 do IBGE apresenta dados que comprovam o elevado índice de migração para os Estados de Goiás e o Distrito Federal. Em 2000 os imigrantes representavam 25,9% da população do Estado de Goiás e 53,0% da população do Distrito Federal. Ou seja, em Goiás um quarto de sua população é proveniente de outros Estados ou de outros países e no Distrito Federal, mais da metade de sua população também veio de fora. Dos imigrantes residentes no Distrito Federal,

17,8% são originários de Minas Gerais e 13% de Goiás. Os Estados nordestinos, juntos com Goiás e Minas Gerais são responsáveis por 71% dos imigrantes residentes no Distrito Federal. Como na época da fundação de Brasília, populações, sobretudo nordestina, partiam para lá em busca de novas oportunidades, o que ocorre ainda nos dias atuais, estas pessoas continuam a contribuir com a cidade.

A razão de considerar o aglomerado formado por estes núcleos como Eixo, deve-se ao fato deles se alinharem geograficamente, englobando parte dos Estados de Goiás e Minas Gerais e ainda o Distrito Federal. Além do que, a utilização do termo Eixo se deve-se ao fato de o movimento desse aglomerado acontecer de forma simultânea – para frente ou para trás – como se estivessem conectados.

Para Arrais (2007), a temática do Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília é colocado pelos atores governamentais e empresariais “como um projeto regional e, portanto, sua análise pode levar à compreensão do jogo de disputa em torno da recente produção da região urbana Centro-Goiano”. (Arrais, 2007. p. 188-189).

Ainda, conforme Arrais, as discussões acerca deste Eixo de Desenvolvimento são pautadas por duas vertentes: “A primeira refere-se às mudanças operadas nas últimas décadas no modo de o Estado pensar o ordenamento territorial, e a segunda guarda relação com os projetos esboçados pelo *Brasil em Ação e Avança Brasil*, programas do Governo FHC, especialmente na compreensão dos chamados Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”. (Arrais, 2007. p. 189).

As cidades de Goiânia, Anápolis e Brasília, mantêm um giro sincronizado. A partir de políticas públicas implementadas pelo Governo Federal, adquiriram conjuntamente, velocidade, porém sem controle, das políticas públicas de sua criação, posto que não tiveram continuidade. Atualmente o setor público almeja interferir com maior potência na busca de crescimento econômico e de maiores ganhos sociais. Em outros termos, tenta novamente impulsionar o Eixo, através do PAC, que será abordado no próximo tópico. Por esta razão, a analogia de Eixo tem sentido para análise desse território.

Em 1999 o IPEA, juntamente com o IBGE e Unicamp, realizaram estudo intitulado *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil*, que apresentou doze sistemas urbanos regionais dentro do país. Dentre eles, o Eixo Goiânia-Brasília, que conforme este estudo, “dos núcleos urbanos importantes, relativamente próximos, exercem funções complementares e não devem ser tratados

separadamente, existindo uma relação peculiar entre a massa populacional (Brasília e seu Entorno) e a potência de polarização (Goiânia). Esta forma especial foi denominada de complexo territorial de Brasília-Goiânia”. (IPEA/IBGE/UNICAMP, 1999, apud Miragaya, 2001).

O Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, exerce forte influência sobre uma vasta área do território nacional:

O sistema urbano-regional de Brasília-Goiânia se estende sobre uma vasta porção do território nacional, incluindo o Planalto Central e sua fronteira oeste, e que forma a região de influência das duas metrópoles regionais. Subordinando o Sistema de Cuiabá, o sistema de Brasília-Goiânia ocupa uma área superior a 1,6 milhões de km², envolvendo toda a região Centro-Oeste, com exceção do Mato Grosso do Sul (polarizado pela metrópole paulista), mas acrescido de parcelas do território de outros Estados (noroeste de Minas Gerais, oeste da Bahia, sul do Maranhão e do Piauí, e sudeste do Pará).

Miragaya, 2001.

Embora não existam pesquisas que confirmem a interdependência entre estas cidades, os poucos dados levantados, provam que elas caminham juntas. Goiânia, Anápolis e Brasília, a cada nova contagem da população ou senso demográfico, apresentam elevados índices de crescimento neste aspecto. O PIB, IDH e outros índices que atestam o desenvolvimento, também caminham juntos nestas três cidades.

A atividade econômica predominante nestas cidades é a prestação de serviços. Mesmo o Estado de Goiás tendo sua origem na agricultura e se despontar no Brasil como potência do agronegócio, nas cidades de Anápolis e Goiânia a produção agrícola nunca foi predominante. A Tabela 7 mostra o PIB das três cidades, por setor da economia:

Tabela 7 – PIB VA, por Setores da Economia, nos Municípios de Brasília, Goiânia e Anápolis – 1999, 2002, 2008.

Cidade	1999			2002			2008		
	Agro.	Ind.	Serv.	Agro.	Ind.	Serv.	Agro.	Ind.	Serv.
Brasília	0,2	5,3	94,5	0,5	5,9	93,6	0,4	6,3	93,3
Goiânia	0,15	17,88	81,98	0,14	18,51	81,35	0,12	17,18	82,70
Anápolis	1,22	24,86	73,92	1,85	34,11	64,04	0,81	42,67	56,52

Fonte: SEPLAN-GO.

Anápolis, devido ao DAIA, onde está instalado um diversificado parque industrial, vem aos poucos aumentando sua participação no PIB da indústria. Goiânia e Brasília, mesmo tendo presença de importantes indústrias, são os serviços que representam a maior parte da riqueza gerada por elas.

Quanto ao IDH, as três cidades apresentam elevação no desenvolvimento humano de sua população. Na tabela abaixo, está demonstrado o IDH municipal, apurado em 1991 e 2000, referentes à qualidade de vida da população, a renda, longevidade e educação:

Tabela 8 – IDHM por Renda, Longevidade e Educação das Cidades de Brasília, Goiânia e Anápolis – 1991 e 2000

Município	IDHM, 1991	IDHM, 2000	IDHM Renda 1991	IDHM Renda 2000	IDHM Longevidade 1991	IDHM Longevidade 2000	IDHM Educação 1991	IDHM Educação 2000
Brasília	0.799	0.844	0.801	0.842	0.731	0.756	0.864	0.935
Goiânia	0.778	0.832	0.755	0.813	0.718	0.751	0.862	0.933
Anápolis	0.721	0.788	0.684	0.721	0.67	0.754	0.81	0.889

Fonte: PNUD, 2000.

Os valores referencias do IDH-m variam de 0 a 1. A ONU considera como desenvolvido um país, Estado ou município que apresentar IDH superior a 0,8. Pode-se perceber pelos dados acima que em 1991, Brasília, Goiânia e Anápolis possuíam índices inferiores ao aceitável pela ONU, no quesito qualidade de vida da população. Nos termos renda e educação, somente Brasília apresenta índice aceitável em 1991. No levantamento apurado em 2000, Brasília e Goiânia ultrapassaram os 0,8 na qualidade de vida, tendo Anápolis acompanhado esse crescimento, mas ainda ficando abaixo do aceitável. Mesmo caso se repete em relação à renda. Goiânia e Brasília superam o aceitável pela ONU, acompanhadas por Anápolis, que mesmo ficando inferior a 0,8 variou de 0,684 em 1991 para 0,721. Em longevidade, as três cidades ficaram abaixo do tolerável, em 2000. Porém em educação, as três mantiveram o índice acima do aceitável, ficando Brasília e Goiânia acima do 0,9.

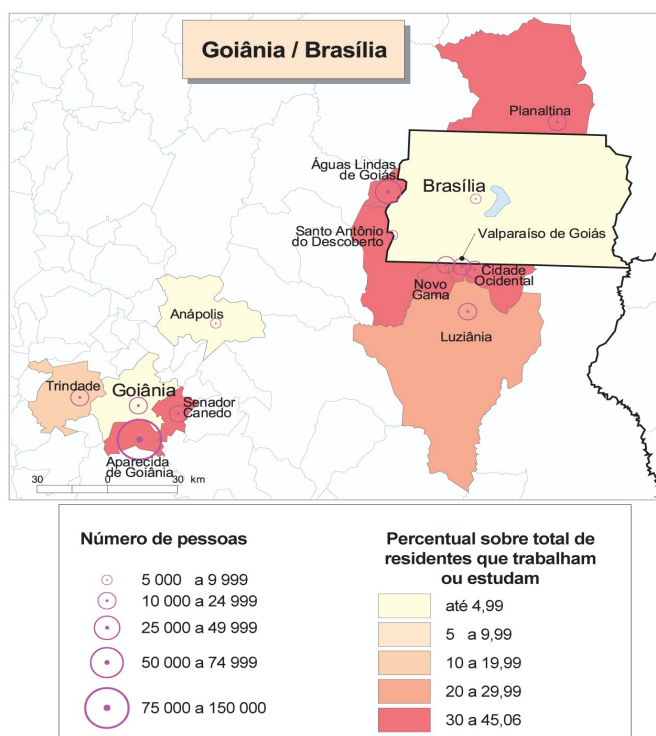
Além de todos estes indicativos, que comprovam o desenvolvimento conjunto de Goiânia-Anápolis-Brasília, a infraestrutura homogênea, existente no interior do Eixo, é suficiente para considerar estes aglomerados como Eixo de Desenvolvimento. Elas estão ligadas por rodovias de alta capacidade com pista dupla, que facilita o escoamento da diversificada produção industrial. Possuem uma cadeia de núcleos urbanos, de diferentes tamanhos situados nas proximidades das

vias de transportes. Uma ferrovia está sendo implantada. E existem projetos em estudos para a implantação de trens de passageiros ligando Goiânia a Brasília. As três cidades ainda comunicam entre si e com as demais existentes nos aglomerados, por telefone, internet, graças à rede de fibra óptica existente.

Outro fator importante a considerar, e que demonstra a relação entre as cidades, é o deslocamento realizado pela população, para estudar ou trabalhar fora do município de seu domicílio. As pesquisas referentes ao movimento pendular³⁸ são de grande importância para a elaboração do planejamento regional. Os dados obtidos nestas pesquisas demonstram a integração funcional entre as localidades. Eles servem de referência para elaborar políticas públicas que melhorem o sistema de transporte entre as cidades, proporcionando menores custos e tempo, por exemplo, e com isso proporcionar melhor qualidade de vida aos usuários.

O IBGE em 2000 pesquisou o movimento pendular em diversas regiões metropolitanas no país. A Figura 6 ilustra o fluxo existente no Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília.

Figura 6 – Movimento Pendular Existente no Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília



Fonte: IBGE, 2000

³⁸ Deslocamento das pessoas de suas residências para seus locais de trabalho ou estudo.

A figura acima mostra que na RM de Goiânia ocorre fluxo de mais de 50 mil pessoas que deixam as cidades de Aparecida de Goiânia, Senador Canedo e Trindade para trabalharem em Goiânia, ou o inverso, pessoas que saem da capital para trabalhar nestas cidades. Também é grande o fluxo de pessoas que deixam Anápolis para trabalhar ou estudar em Goiânia, saem de Goiânia para trabalharem ou estudarem em Anápolis, já que a cidade é um importante pólo universitário da região.

Na região da RIDE DF/GO, o fluxo de estudantes ou trabalhadores que deixam as cidades goianas de Luziânia, Cidade Ocidental, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto, Planaltina e Águas Lindas, que são mais próximas ao Distrito Federal, é bastante considerável. Porém, neste caso, não ocorre da mesma forma que entre Goiânia e Anápolis. O número de pessoas que deixam Brasília para trabalharem fora do Distrito Federal é pequeno e fica entre cinco e dez mil pessoas.

Embora não existam pesquisas que comprovam, mas a movimentação é percebida diariamente nas estradas, rodoviárias e aeroportos. Pode-se afirmar que é bastante o fluxo de pessoas que se deslocam entre estas cidades. Sejam pessoas que moram na RM de Goiânia e vão diariamente a capital, não apenas para trabalhar ou estudar, mas também para efetuar compras, consultas médicas ou qualquer outra necessidade. O mesmo ocorre entre as cidades da microrregião de Anápolis que buscam a cidade maior, ou até mesmo a capital, para atender suas necessidades mais prementes.

De modo idêntico, entre Brasília, Anápolis e Goiânia, há um fluxo considerável de pessoas, que saem de uma cidade em direção a outra, sejam a negócios, atendimento de saúde, serviços, compras etc.

Considerando os dados mencionados, verifica-se que, no período houve uma verdadeira explosão demográfica na região. A migração continuou acelerada durante todo o período, aumentando a demanda por políticas públicas de caráter social.

Verificando-se também o dinamismo econômico alcançado, constatou-se a necessidade de um amparo governamental com referência a infraestrutura regional. Grandes projetos, que escapam aos interesses imediatos da iniciativa privada, ficaram indispensáveis.

Diante de tudo isso, a ausência de planejamento e de políticas públicas caracterizou certo desleixo com o Planalto Central brasileiro, em especial para o Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília.

3.4 – Retomada do Planejamento e o PAC.

A partir de 2007, o Governo Lula acenou com uma nova proposta de planejamento para o Brasil. Grande parte desse planejamento – conhecido por Programa de Aceleração do Crescimento, PAC – encontra-se em execução em diferentes partes do território nacional. No caso do Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, o PAC contempla e atende a diversas reivindicações históricas regionais. Ao contrário dos planos anteriores como os mencionados ENIDs – do Governo FHC – o PAC não estrangula e nem contradiz a conceituação de Eixo proposta neste trabalho.

Vale a pena retomar dois aspectos fundamentais – históricos e teóricos – antes de alinhar as políticas executadas, em execução e as previstas no PAC. No campo histórico, faz-se necessário a retomada da estruturação do Eixo e, no campo teórico, a revisita à conceituação de desenvolvimento regional e Eixo de desenvolvimento.

Em janeiro de 2007, o Governo brasileiro lançou o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, “contendo um conjunto de medidas que visam contribuir para a elevação das taxas de crescimento econômico do país, através do aumento do investimento em infraestrutura, do estímulo ao financiamento e ao crédito, da melhora do ambiente de investimento, da desoneração e aperfeiçoamento do sistema tributário e da adoção de medidas fiscais de longo prazo.” (DIEESE, 2007).

Através de um conjunto de medidas presentes no PAC, o governo brasileiro previa, na época de seu lançamento, um crescimento de 5% ao ano. Para alcançar as metas contidas no programa, o Governo Federal pretendia enfrentar alguns “pontos identificados como de estrangulamento do crescimento: insuficiência de infraestrutura – principalmente de energia e transporte – e baixo nível de crédito e de recursos para o financiamento dos investimentos, além de aspectos regulatórios, fiscais e tributários.” (DIEESE, 2007).

O PAC organiza a ação do governo e incentiva os empreendimentos aprovados. Nos quatros anos em que deve existir prevê investimentos na ordem de

R\$ 503,9 bilhões em obras de infraestrutura logística, energética, social e urbana, com distribuição de renda, responsabilidade fiscal e sustentabilidade ambiental.

Este programa marca, sem dúvida, a retomada do papel do Estado como indutor do desenvolvimento e crescimento econômico. Ele propõe uma ação de governo planejada, “com vistas à retomada da capacidade orientadora do Estado na questão do crescimento econômico do país, através do incremento da taxa de investimento público e privado em áreas consideradas estratégicas”. (DIEESE, 2007). Com estas medidas, o Governo volta a ser o agente qualitativo na promoção das mudanças que levarão ao desenvolvimento.

No PAC estão contidas ações de curto, médio e longo prazo. Apresenta ainda regras mais claras para os investimentos.

Em fevereiro de 2010, o Governo divulgou o balanço de três anos de existência do Programa. No período de 2007 a 2009, foram executados 63% - R\$ 403,8 bilhões - do valor total previsto para ser investido até o final de 2010. De ações concluídas, o montante total é de R\$ 256,9 bilhões – 40,3% do total.

Os investimentos do PAC estão distribuídos em todas as partes do Brasil. Isso possibilita a redução dos desequilíbrios regionais. O PAC tem levado desenvolvimento para o campo e para as cidades, “os recursos destinados à urbanização de favelas, saneamento, transporte urbano, recursos hídricos e eletrificação rural alcançaram, até agora, R\$ 176 bilhões”.³⁹

Importantes ações do PAC, para o Centro-Oeste, estão concentradas no Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília. Conforme ilustra a Figura 7, no Estado de Goiás as obras mais impactantes, como a ampliação do aeroporto de Goiânia, duplicação de Rodovias e construções de hidrelétricas concentram-se dentro do Eixo.

³⁹ Comitê Gestor do PAC, março, 2010

Figura 7 – Infraestrutura Logística a ser Implantada pelo PAC – Estado de Goiás



Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010

A Ferrovia Norte-Sul, uma das mais importantes obras do PAC e sem dúvida a mais importante obra para a Região Centro-Oeste, liga os Estados do Pará a São Paulo. Corta todo o Estado de Goiás, sendo em Anápolis, no Porto Seco, instalado no DAIA, seu ponto alto. A duplicação da Rodovia BR 060 que liga Anápolis a Brasília, e também da BR 153, entre Aparecida de Goiânia e Itumbiara, divisa de Goiás com Minas Gerais. Todas estas obras são há muito reivindicadas pela classe política, empresarial e pela sociedade em geral e que agora, com o PAC encontrou respaldo e estão em execução. Dentre elas, a mais importante é a Ferrovia Norte Sul.

Figura 8 – Placa Indicando a Construção da Ferrovia Norte Sul, em Anápolis.

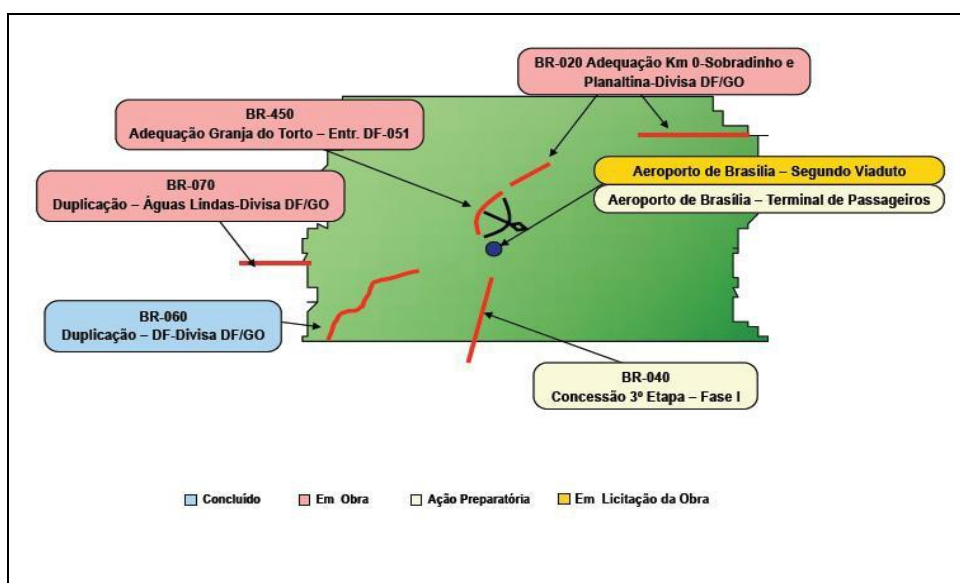


Imagem do autor.

A construção desta ferrovia, já está em fase avançada, na cidade de Anápolis, e tem a inauguração deste trecho, prevista para abril de 2011.

A Figura 9 ilustra os investimentos em infraestrutura logística, previstos pelo PAC para o território do Distrito Federal. O destaque é para a ampliação e duplicação de rodovias e ampliação do aeroporto internacional de Brasília. Este aeroporto é o único de categoria internacional da Região Centro-Oeste. No Distrito Federal, os investimentos do PAC estão focados na infraestrutura viária e na ampliação do aeroporto.

Figura 9 – Infraestrutura Logística a ser Implantada pelo PAC – Distrito Federal



Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010

Dos investimentos previstos e já executados pelo PAC, nos três anos de sua existência, e o que ainda será executado após 2010, em Goiás e no Distrito Federal, pode ser percebido na demonstração abaixo, separados por categoria:

Tabela 9 – Investimentos Previstos e Executados pelo PAC – Goiás 2007-2010 (Em R\$ mil)				
Eixo	Empreendimentos			
	Goiás		Distrito Federal	
	2007 - 2010	Pós 2010	2007 - 2010	Pós 2010
Logística	3.187,8	86,8	258,6	150,4
Energética	8.190,6	897,7	5.545,3-	-
Social e Urbana	5.456,0	-	-	-
Total	16.834,3	984,5	5.803,9	150,4

Fonte: Comitê Gestor do PAC - Balanço de três anos do PAC, 2010.

Como o PAC é um programa que não se encerrou em 2010, com fim do mandato do Presidente Lula, das ações efetuadas em seus três primeiros anos, muitas ainda restam o que fazer para os anos seguintes.

Quadro 2 - Empreendimentos Exclusivos – Distrito Federal – PAC 2007-2009 (Em R\$ mil)

Tipo	Subtipo	Empreendimento	Valores 2007-2010	Valores pós 2010
Aeroporto	Terminal de Passageiros	Reforma e ampliação do Aeroporto Internacional de Brasília	11,0	138,0
Rodovias	Adequação e duplicação	Duplicação de trechos das rodovias BR 020, BR 450 e 060 e ainda manutenção de sinalização de outras rodovias	247,2	

Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010

Observa-se que no Distrito Federal, os investimentos concentram-se principalmente na infraestrutura viária das Rodovias, com mais de 247 milhões destinados a recuperação, duplicação e sinalização.

Consideráveis também são os investimentos em saneamento básico, em especial, de residências, com a construção de sanitários para a população de baixa renda, principalmente na RIDE DF/GO. Na habitação popular, o PAC já tem realizado grandes investimentos na região, com mais de 700 milhões empregados, o que tem permitido também, a construção de casas para população de baixa renda. As tabelas referentes a estes investimentos, estão nos anexos.

O Quadro 3 apresenta uma síntese dos investimentos já realizados pelo PAC, dentro da área abrangida pelo Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília.

Quadro 3 – Obras do PAC no Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília – 2007- 2010

	RM de Goiânia	MR de Anápolis	RIDE DF/GO
Aeroporto	Construção do novo terminal de passageiros do aeroporto de Goiânia (227,9 mi)		Reforma de ampliação do terminal de passageiros e construção de viaduto para aeronaves (150,4 mi)
Ferrovia		Obras dos trechos da ferrovia Norte Sul, ligando Jaraguá a Anápolis em preparação o trecho de Anápolis até o Estado de SP (1,14 bi)	
Rodovias		Conclusão da duplicação da BR 060 entre Anápolis e o DF, (22,0 mi)	
			3ª etapa de concessão de rodovias federais – BR 040 – DF a Juiz de Fora MG (2.950bi)
		Obras de duplicação da BR 070 entre GO e DF (114,6 mi)	
			Adequação, duplicação, sinalização, manutenção das BRs 020, 040, 060, 251, 450 (3.317 bi)
Combustíveis Renováveis			Unidade de Bioenergia de Águas Emendadas (307 mi)
Geração de Energia Elétrica	Usina Termelétrica Goiânia II (140,0 mi)		
Transmissão de Energia Elétrica	Linha de transmissão de Trindade a Carajás-PA (7,5 mi) e de Trindade a Xavantes-MT (18,4 mi)		Integração de Serra da Mesa a Samambaia – DF (530,0 mi)
Recursos Hídricos	Conclusão das obras da Adutora João Leite, para o abastecimento de Goiânia (55,5 mi)		
Saneamento	Construção e equipamentos para galpões de triagem para catadores em Goiânia, Aparecida de Goiânia e Anápolis (2.183,3 bi)		
	Ampliação de SAA e implantação ou ampliação de SÉS, construção de adutoras. Execução de estações elevatórias, adutoras, reservatório, ampliação da ETA, e implantação da SÉS, em Anápolis (1.167.799,3 bi)		
Saneamento habitacional – FUNASA	Abastecimento de água, melhorias habitacionais, melhorias sanitárias domiciliares, esgotamento sanitário, resíduos sólidos, saneamento rural (14.524,4mi)		
Habitação	Elaboração do Plano Local de Habitação, urbanização, provisão habitacional, assistência técnica, desenvolvimento institucional, construção de unidades habitacionais (732.737 mi)		

Fonte: Comitê Gestor do PAC - Balanço de três anos do PAC – Fevereiro 2010

Esta demonstração reforça que os investimentos estão concentrados na infraestrutura viária de Rodovias, com mais de três bilhões destinados a recuperação, duplicação e concessões, e para a Ferrovia Norte Sul, já em fase acelerada de implantação, os recursos ultrapassam um bilhão de Reais.

CONCLUSÃO

O trabalho buscou evidenciar que as políticas públicas são imprescindíveis para o dinamismo socioeconômico do Planalto Central brasileiro.

No primeiro capítulo, mostrou - se a diversidade das teorias sobre região, localização e desenvolvimento, para inserir um conceito que melhor explicasse a socioeconomia do Planalto Central como Eixo de Desenvolvimento. Os efeitos para frente e para trás, de Hirschman, e a concepção de Eixo de Desenvolvimento foram adequados teoricamente para a análise de Goiânia, Anápolis e Brasília.

No segundo capítulo, a intenção foi comprovar que, a existência deste Eixo se deveu a ações do Governo Federal, responsável pelo seu dinamismo econômico e demográfico. Para tanto, revisitou - se os programas implementados como Prodoeste, Pladesco, Polocentro e Programa Especial de Desenvolvimento da Região Geoeconômica de Brasília, importantes para estruturação do Eixo.

No terceiro capítulo, o objetivo foi mostrar que no período houve uma interrupção no planejamento regional acarretando prejuízos para a estabilidade social e econômica do Eixo. Analisou - se as várias tentativas de realinhamento de programas, nos primeiros governos da Nova República, evidenciando sua ineficácia. Ainda, mostrou - se que a retomada do planejamento federal com o PAC é necessário e importante para a implantação da infraestrutura, o que possibilitará o desenvolvimento do Eixo.

Enfim, esta dissertação almejou defender que, a referência mais adequada para Goiânia-Anápolis-Brasília é a conceituação teórica de Eixo de Desenvolvimento.

BIBLIOGRAFIA

ALCOFORADO, F. *De Collor a FHC: o Brasil e a nova (des)ordem mundial*. São Paulo: Nobel, 1998.

AGUIAR, F. *Do consenso de Washington ao Consenso de Bruxelas*. São Paulo, 2010, disponível em www.cartamaiot.com.br acessado em 01/12/2010.

ANDRADE, M. C. de. *Espaço, polarização e desenvolvimento: uma introdução à economia regional*. São Paulo: Atlas, 1987.

ARAÚJO, T. B. *Brasil: desafios de uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional contemporâneo*. In: **Diniz**, C. C. org. *Políticas de desenvolvimento regional: desafios e perspectivas à luz da União Européia e do Brasil*. Brasília: Unb, 2007, p. 221 – 236.

_____. T. B. *Ensaios sobre desenvolvimento brasileiro: heranças e urgências*. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.

_____. T.B. *Segunda Conferência Nacional do Condraf*. Anais, Olinda-PE, 2008.

ARRAIS, Tadeu A. *A Região como Arena Política*. Goiânia: Ed. Vieira. 2007.

BIELSCHOWSKY, R. (org.) *Cinquenta anos de pensamento na CEPAL - uma resenha*. Em: *CEPAL*, v. 1, Rio de Janeiro: Record, 2000.

BORDO, A. *Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do Estado de São Paulo, Brasil*. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografia y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (79). Disponível em <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-79.htm>, acessado em 12 de dezembro de 2010.

BRAGA, M. L. S. *As políticas desenvolvimentistas e ambientais brasileiras e seus impactos na região dos cerrados*. In: **DUARTE**, L. M. G.; **BRAGA**, M. L. S. (Org.) *Tristes cerrados, sociedade e biodiversidades*. Brasília: Paralelo 15, 1998. p 93-123.

BRANDÃO, C. *O compromisso com a (n)ação em Celso Furtado: notas sobre seu sistema teórico-analítico*. *Revista Economia Ensaios*, Universidade Federal de Uberlândia, v. 20, 2007.

_____. C. *Território & desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2007.

BRASIL. Ministério do Interior. *I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972/1974): I PND*. Brasília, 1974.

_____. Ministério do Interior. *II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975/1970): II PND*. Brasília, 1979.

_____. *Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – BNDES*, cd room. Brasília, 2003.

_____. *Cadernos Desenvolvimento Urbano – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano 1*. Ministério das Cidades. Brasília, 2004.

_____. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: estudos básicos para caracterização da rede urbana*. IPEA, IBGE, UNICAMP, volume 01 Cidades. Brasília: IPEA, 2001.

_____. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: estudos básicos para caracterização da rede urbana*. IPEA, IBGE, UNICAMP, volume 02 Rede urbana. Brasília: IPEA, 2001.

_____. Ministério da Integração Nacional. Secretaria Extraordinária do Desenvolvimento do Centro-Oeste. *Proride – Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal*. Brasília, 2003.

_____. Ministério do Interior. *Ação da SUDECO no Espaço Goiano*. Exposição de René Pompéo de Pina na Assembléia Legislativa do Estado de Goiás. Brasília: Minter/SUDECO, Agosto de 1981.

_____. Ministério do Interior. *Centro-Oeste Brasileiro, aparato institucional*. Brasília: Minter/SUDECO, 1981.

_____. Ministério do Interior. *Estudo de desenvolvimento integrado da Bacia do Alto Paraguai –EDIBAP*. Brasília: Minter/SUDECO, 1979.

_____. Ministério do Interior. *Plano de Desenvolvimento da Região Centro–Oeste*. Brasília: Minter/SUDECO, 1986.

_____. Ministério do Interior. *Plano de Desenvolvimento da Região Centro–Oeste*. Brasília: Minter/SUDECO, 1986.

_____. Ministério do Interior. *Superintendência do Desenvolvimento da Região Centro-Oeste. A nova fronteira. Brasília*. Brasília: Minter/SUDECO, 1982.

_____. Ministério da Integração Nacional. Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional/IICA. *Política Nacional de Desenvolvimento Regional: o que tenho a ver com ela? A contribuição da PNRD para a construção de um Brasil de todas as regiões*. Brasília, 2008.

BRUM, A. J. *O Desenvolvimento Econômico Brasileiro*. Ed. Vozes/Unijui, 1997.

CANO, W. *Ensaios sobre a formação econômica regional do Brasil*. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2002.

_____. W. *Questão Regional e urbana no Brasil: alguns impasses atuais*. In: **Diniz**, C. C. *org. Políticas de desenvolvimento regional: desafios e perspectivas à luz da União Européia e do Brasil*. Brasília: Unb, 2007, p. 249 – 266.

_____. W. *Questão regional e urbanização no desenvolvimento econômico brasileiro pós-1930*. Anais do VI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Belo Horizonte, ABEP, 1988, vol. 2, pp. 67-80.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Avança, Brasil: proposta de governo*. Brasília, 1998.

CAVALCANTE, L.R.M.T. *Produção teórica em economia regional: uma proposta de sistematização*. Disponível no site: <http://www.desenbahia.ba.gov.br> Acesso em 03/05/2009.

CHAIA, V. **CHAIA**, M. *A dimensão política de Brasília*. Cadernos Metrôpoles, n. 20. Rio de Janeiro, p. 165 – 178, 2008.

CODEPLAN. Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central. *Do PERGEB à Ride*. Brasília, 1999. (mimeo).

_____. Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central. *Entorno do Distrito Federal: Programa Estratégico de Desenvolvimento*. Brasília, 1981.

CUNHA, L.A.G. *Sobre o conceito de região*. Revista de História Regional. n.2 (5), Ponta Grossa, PR, 2000.

DIEESE. *Principais Aspectos do Programa de Aceleração do Crescimento*. Nota Técnica nº. 41. Brasília, Janeiro 2007.

DINIZ, C. C.; **GONÇALVES**, E. *Economia do conhecimento e desenvolvimento regional no Brasil*. In **DINIZ**, C. C.; **LEMOS**, M. B. org. *Economia e Território*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

_____. C.C. *A questão regional e as políticas governamentais no Brasil*. – texto para discussão n. 159 – CEDEPLAC/FACE/UFMG. Belo Horizonte, 2001.

EGLER, C. A. G. *Eixos Nacionais de Desenvolvimento: Prováveis Impactos Ambientais*. Rio de Janeiro: CREA, 1999.

ESTEVAM, Luís. *O Tempo da Transformação*. Goiânia: Ed. UCG/Vieira, 2004.

FERNANDES, A. C.; **CANO**, W. *O movimento do pêndulo: justiça social e escalas espaciais no capitalismo contemporâneo*. In: **DINIZ**, C. C.; **LEMOS**, M. B. org. *Economia e Território*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

FERNANDES, D. *Notas sobre a Região Geoeconômica de Brasília*. Disponível em http://www.nepo.unicamp.br/textos/publicacoes/livros/migracao_urbanas/02pronex_03_Notas_sobre_Programas.pdf, acessado em 24/05/2009.

FERREIRA, H. J. *Anápolis, seu povo, sua vida*. Brasília: Gráfica do Senado, 1979.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. org. *Transformações Territoriais experiências e desafios*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010.

FREITAS, R. *Anápolis Passado e Presente*. Anápolis: Voga, 1995

_____. R. *Anápolis, História, Geografia, Economia: Passado e Presente*, Voga, 1995.

FURTADO, C. *A Fantasia Desfeita*. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

_____. *C. Criatividade e Dependência na civilização industrial*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

_____. *C. Desenvolvimento e Subdesenvolvimento*. Rio de Janeiro. Ed. Fundo de Cultura S. A. - 1963

_____. *C. Dialética do desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Fundo de Quintal, 1964.

GALVÃO, A.C.F.; BRANDÃO, C.A. *Fundamentos, motivações e limitações da proposta dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”*. In: **GONÇALVES, M.F.; BRANDÃO, C.A.; GALVÃO, A.C.F.** org. *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003.

GOIÁS. Secretaria Estadual de Planejamento. *Plataforma Logística Multimodal de Anápolis*. Goiânia, 2006

_____. Secretaria Estadual de Planejamento. *Revista Economia & Desenvolvimento*. Goiânia. Janeiro/Março de 2004.

_____. Secretaria Estadual de Planejamento. *Revista Economia & Desenvolvimento*. Goiânia. Outubro/Dezembro de 2007.

GUIMARÃES, E. N.; LEME, H. J. C. *A Região Metropolitana de Brasília no contexto regional*. In: **HOGAN, D. J.** et al (orgs.). *Migração e ambiente nas aglomerações urbanas*. Campinas: NEPO/UNICAMP: PRONEX, 2001.

HERNANDEZ, J. L. S. *El eje Irún-Aveiro: Geografía de um eje de desarrollo*. Salamanca, 1998.

MANTEGA, G. *Celso Furtado e o Pensamento Econômico Brasileiro*. *Revista de Economia Política*, São Paulo, vol. 9, n. 4, out – dez/1989.

MIRAGAYA, J.A *Região de Brasília-Goiânia: Formação, Problemas e Potencialidades*. In *Revista de Conjuntura* n. 5 jan/mar – 2001 (CORECON DF).

MONTEIRO, O. S. N. *Como Nasceu Goiânia*. Goiânia: Gráfica e Editora Líder, 1979

MOURA, R. *Arranjos urbano-regional no Brasil: uma análise com foco em Curitiba*. Tese de Doutorado em Geografia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

MOURA, R.; CARDOSO, N. A. *Agglomeração transfronteiriça: integração regional ou constituição de um enclave?* In: **FIRKOWSKI, O. L. C. F.** org. *Transformações Territoriais experiências e desafios*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010. p. 193 – 218.

MOURA, R.; FIRKOWSKI, O.L.C. *Metrópole e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum?* Encontro Nacional da ANPUR, 9. Anais. Rio de Janeiro: ANPUR, v. 1, p. 105 – 114, 2001.

MOYSÉS, Aristides. *Goiânia: metrópole não planejada*. Goiânia: Ed da UCG, 2004

NASSER, B. *Economia Regional, Desigualdade Regional no Brasil e o Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento*. Revista BNDES, Rio de Janeiro, V. 7, n. 14, p. 145 – 178, dez 2000.

NEGRÃO, J.J. *Para Conhecer o Neoliberalismo*. São Paulo: Publisher Brasil, 1998.

OLIVEIRA, A. A. *Análise dos impactos das políticas de desenvolvimento regional na Bacia do Alto Paraguai*. In: Jornada Científica de Economia e Administração do Centro-Oeste, 2002, Campo Grande/MS. Anais - UFMS, 2002.

PACHECO, C. A. *Fragmentação da nação*. Campinas: IE-Unicamp, 1998.

PALACÍN, L.; MORAES, M. A. S. *História de Goiás*. 7 ed. – Goiânia: Ed. UCG, Ed. Vieira, 2008.

PIMES. *Desigualdades Regionais no Desenvolvimento Brasileiro*. UFPE, Recife, 1984, vol. 03 e 04.

POLONIAL, J. *Anápolis nos tempos da ferrovia*. Dissertação de Mestrado, UFG, 1995.

_____. *J. Ensaio sobre a História de Anápolis*. Anápolis: AEE, 2000.

PONTES, B. *Os centros industriais do Estado de São Paulo*. Boletim Paulista de Geografia. 1974, nº 49, p.65-142.

SAINT-HILARIE, A. *Viagem à Província de Goiás*. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1975.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. 3ª. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SEN, A. K. *Desenvolvimento como Liberdade*. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

SILVA, E. *História de Brasília – Um Sonho, Uma Esperança, Uma Realidade*. Linha Gráfica Editora. Brasília, 1997.

SINGER, P. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1977.

SOUZA, N. J. *Desenvolvimento Econômico*. 2 ed. São Paulo: Atlas, 1995.

_____. *N. J. Desenvolvimento Polarizado e Desequilíbrios Regionais no Brasil*. Revista Análise Econômica UFRGS, Porto Alegre, n. 19, p. 29 – 59, mar. 1993.

SPOSITO, E. *A noção de território: uma leitura pela noção de desenvolvimento*. In. Anais do Seminário Nacional sobre Múltiplas Territorialidades. Canoas, RS, 2004.

_____. *E. Cidade, urbanização e metropolização*. Presidente Prudente-SP: FCT/UNESP, 1997.

SPOSITO, E; MATUSHIMA, M. K. *A dinâmica econômica no Estado de São Paulo: do paradigma de área ao paradigma de eixo de desenvolvimento*. In **SILVA, J. e SILVEIRA, M.** (org.). *Geografia econômica: temas regionais*. Presidente Prudente: FCT/UNESP/PPGG, 2002, p. 187-216.

SPOSITO, E.; BORDO, A. *As influências dos eixos de desenvolvimento na rodovia Washington Luis na estruturação econômica do município de Itápolis/SP*, disponível em <http://www.igeo.uerj.br/VICBG> - acessado em 13 de dezembro de 2010.

STEINBERGER, M. *Formação do aglomerado urbano de Brasília no contexto nacional e regional*. In: **PAVIANI, A.** (org.). *Brasília – Gestão urbana: conflitos e cidadania*. Brasília, Ed. UnB, 1999.

_____. M. *Região Centro–Oeste: uma visão geopolítica*. Revista Sociedade e Cultura, Universidade Federal de Goiás, v. 3, n. 1 e 2, jan/dez, p. 31-49. Goiânia, 2000.

VEIRA, C.R., ALBERT, C.E. e BAGOLIN, I.P. *Crescimento e Desenvolvimento Econômico no Brasil: uma análise comparativa entre o PIB per capita e os níveis educacionais*. Análise, Porto Alegre, v. 19, n. 1, p. 28-50, jan./jun. 2008.

Sites consultados

<http://www.corecondf.org.br>

<http://www.ibge.gov.br>

<http://www.seplan.go.gov.br>

<http://www.pac.gov.br>

<http://www.integracao.gov.br>

<http://www.opopular.com.br>

ANEXOS

Quadro 4 - Empreendimentos Exclusivos PAC – GO 2007-2009 (Em R\$ mil).

Tipo	Subtipo	Empreendimento	Valores 2007-2010	Valores pós 2010	Estágio
Infraestrutura Logística					
Aeroporto	Terminal de Passageiro	Novo terminal de passageiros do aeroporto de Goiânia	227,9	86,8	Em preparação
Ferrovia	Construção	Trecho Sul da Ferrovia Norte Sul – Anápolis /Porto Seco	107,0	-	Em obras
		Trecho Sul da Ferrovia Norte Sul – Ouro Verde / Anápolis	148,0	-	Em obras
		Trecho Sul da Ferrovia Norte Sul – Pátio de Jaraguá / Ouro Verde	155,0	-	Em obras
		Trecho Sul da Ferrovia Norte Sul – Pátio de Santa Isabel	234,0	-	Em obras
Rodovias	Adequação	BR 060/GO – Divisa DF/GO – Anápolis	22,0	-	Concluído
		BR 153/GO	10,7	-	Concluído
Infraestrutura Energética					
Combustíveis renováveis	Etanol	Unidade de Bioenergia de Águas Emendadas	307,0	-	Em obras
Geração de Energia Elétrica	Usina Termelétrica de Óleo	Goiânia II	140,0	-	Concluído
Infraestrutura Social e Urbana					
Recursos Hídricos	Água bruta	Adutora João Leite em Goiânia	55,5	-	Em obra

Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010.

Quadro 5 - Empreendimentos Regionais – PAC GO 2007-2009 (Em R\$ milhões).

Tipo	Subtipo	Empreendimento	Valores 2007-2010	Valores pós 2010	Estágio
Infraestrutura Logística					
Ferrovias	Construção	Trecho Sul da Ferrovia Norte Sul – Anápolis / Estrela D'Oeste SP	600,0	1.500,0	Em preparação
Rodovias	Concessão	Concessão da BR 040 – Brasília / Juiz de Fora MG	2.950,0	-	Em preparação
	Duplicação	Duplicação da BR 070 DF/GO	114,6		Em obra
Infraestrutura Energética					
Transmissão de Energia Elétrica	Linha de Transmissão	Trindade GO – Carajás PA	7,5	7,5	Em Licitação
		Trindade GO – Xavantés MT	18,4	18,4	Em Licitação
		Luziânia GO – Emborcação MG	286,7	-	Concluído
Combustíveis Renováveis	Alcoolduto e Poliduto	Alcoolduto Senador Canedo GO – São Sebastião SP	849,1	1.530,0	Em Preparação
Infraestrutura Energética					
Geologia e mineração	Gestão da informação	Gestão da informação geológica através do Dentro de Informações Geocientíficas abrangendo os estados de AM, BA, CE, DF, GO, MG, PA, PE, PI, RJ, RN, RO, RS, SP	25,0	22,0	Em execução
	Levantamentos	Levantamento Geológicos, da Geodiversidade, Geoquímicos, e Hidrogeológicos dos estados brasileiros	84,5	98,0	Em execução
Petróleo e Gás Natural	Pesquisa exploratória	Pesquisa e exploração na Bacia Sedimentar do Rio São Francisco, abrangendo os estados da BA, DF, DO, MG e TO	66,1	13,0	Em execução
Transmissão de energia elétrica	Linha de transmissão	Interligação entre a usina Serra da Mesa em GO e Samambaia, DF	530,0	-	Concluído

Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010.

Quadro 6 - Investimentos do PAC Saneamento – GO 2007 - 2009 (Em R\$ milhões).

Município	Tipo	Valor	Estágio
Águas Lindas de Goiás	Saneamento e urbanização – Barragem do Rio Descoberto	30.359,6	Em obra
Alexânia	Construção e equipamentos para galpão de triagem para catadores	184,5	Em preparação
Anápolis, Goiânia e Aparecida de Goiânia	Construção e equipamentos para galpão de triagem para catadores	2.183,3	Em preparação
Anápolis	Execução de estações elevatórias, adutoras, reservatório e ampliação de ETA	63.805,2	Em contratação
	Implantação de SÉS na sede do município	15.503,0	Em obra
Aparecida de Goiânia	Execução de reservatórios, estações elevatórias, adutoras, subadutoras e rede	30,179,3	Em contratação
	Ampliação de coletores, interceptores, elevatórios, linha de recalque, rede coletora e ligações	20.398,8	Em obra
Cidade Ocidental	Construção e equipamentos para galpão de triagem para catadores	164,6	Em preparação
Cristalina	Ampliação do SAA na sede do município	3.029,6	Em obra
	Construção e equipamentos para galpão de triagem para catadores	181,2	Em preparação
Formosa	Implantação de barragem de acumulação	23.217,6	Em obra
	Construção e equipamentos para galpão de triagem para catadores	321,6	Em preparação
Goiânia	Construção do sistema produtor João Leite	56.601,4	Em obra
	Ampliação de adutora de água tratada, booster e reservatório, em vários bairros	45.761,2	Em obra
	Execução de redes coletoras, interceptores, interligações, e estação elevatória	105.263,2	Em contratação
	Ampliação do SÉS na sede do município	60.633,9	Em obra
	Desenvolvimento institucional – aquisição de equipamentos para modernização do sistema	89.435,6	Em obra
Luziânia	Ampliação de produção, captação, estação elevatória, adutora e reservatório	134.279,9	Em obra
	Construção e equipamentos para galpão de triagem para catadores	214,0	Em preparação
Novo Gama	Ampliação de adutora, rede, e reservatório	10.560,4	Em obra
	Saneamento integrado e urbanização	28.752,2	Em obra
Planaltina	Ampliação do SÉS na sede do município	4.711,5	em obra
	Construção e equipamentos para galpão de triagem para catadores	164,6	Em preparação
RIDE GO	Elaboração de projeto básico para destino final de resíduos sólidos urbanos	1.206,6	Em obra
Sto Antônio do Descoberto	Ampliação da captação, estação elevatória, adutoras, reservatórios, distribuição e ligações, coletores e interceptores	24.010,3	Em obra
	Construção e equipamentos para galpão de triagem para catadores	491,1	Em preparação
Senador Canedo	Ampliação da rede de tratamento na sede do município	18.509,6	Em obra
Trindade	Ampliação e implantação de redes coletoras, ligações, interceptor, estação elevatória e linha de recalque	9.400,2	Em obra
Valparaíso de Goiás	Ampliação de adutora e reservatório na sede do município	23010,1	

Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010.

**Quadro 7 - Investimentos do PAC Saneamento FUNASA – GO 2007-2009
(Em R\$ mil).**

Município	Tipo	Valor	Estágio
Abadia de Goiás	Abastecimento de água e melhorias habitacionais	566,6	Em preparação
Abadiânia	Melhorias habitacionais	150,0	Em preparação
Água Limpa	Abastecimento de água	110,0	Em preparação
Águas Lindas de Goiás	Melhorias habitacionais	157,5	Em preparação
Alto Paraíso de Goiás	Abastecimento de água	878,4	Em preparação
	Esgotamento sanitário	5.031,0	Em obra
	Melhorias sanitárias habitacionais	206,3	Em preparação
Aparecida de Goiânia	Saneamento em áreas quilombolas	466,5	Em contratação
Cabeceiras	Melhorias habitacionais e sanitárias domiciliares	669,2	Em preparação
Cidade Ocidental	Melhorias habitacionais	170,2	Em preparação
	Saneamento em áreas quilombolas	1.946,7	Em construção
Cristalina	Resíduos sólidos	100,0	Em obra
Goianápolis	Abastecimento de água, esgotamento sanitário, melhorias sanitárias habitacionais	4.518,7	Em preparação
Goiânia	Melhorias sanitárias habitacionais	412,0	Em obra
Mimoso de Goiás	Melhorias habitacionais	156,4	Em preparação
Planaltina	Melhorias habitacionais	172,8	Em preparação
São Francisco de Goiás	Abastecimento de água	519,7	Em preparação
Taquaral de Goiás	Melhorias sanitárias habitacionais, abastecimento de água	391,7	Em obra

Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010.

Quadro 8 - Investimentos do PAC – Habitação – GO 2007 a 2009 – (Em R\$ mil).

Município	Tipo	Valor	Estágio
Abadia de Goiás	Elaboração do Plano Local de Habitação	31,5	Em preparação
Abadiânia	Elaboração do Plano Local de Habitação	31,5	Em preparação
Águas Lindas de Goiás	Elaboração do Plano Local de Habitação	63,9	Em preparação
	Urbanização	10,4	Em preparação
Alexânia	Elaboração do Plano Local de Habitação	61,8	Em execução
Alto Paraíso de Goiás	Provisão habitacional	456,0	Em obra
Anápolis	Elaboração do Plano Local de Habitação	63,0	Em preparação
	Urbanização	23,8	Em obra
Aparecida de Goiânia	Elaboração do Plano Local de Habitação	42,0	Em licitação
	Provisão habitacional e Urbanização	9,7	Em obra
Aragoiânia	Elaboração do Plano Local de Habitação	32,1	Em preparação
Bela Vista de Goiás	Elaboração do Plano Local de Habitação	61,8	Em preparação
	Provisão habitacional	931,3	Em obra
Bonfinópolis	Elaboração do Plano Local de Habitação	31,6	Em preparação
Cidade Ocidental	Elaboração do Plano Local de Habitação	65,3	Em licitação
	Urbanização	18,7	Em obra
Cristalina	Elaboração do Plano Local de Habitação	62,9	Em preparação
Formosa	Elaboração do Plano Local de Habitação	63,1	Em obra
	Provisão habitacional e Urbanização	637,2	Em obra
Goianápolis	Elaboração do Plano Local de Habitação	32,5	Em preparação
Goiânia	Assistência técnica	436,5	Em preparação
	Elaboração do Plano Local de Habitação	920,7	Em preparação
	Construção de unidades habitacionais	3.932,1	Em preparação
	Provisão habitacional e urbanização	131,9	Em obra
Inhumas	Provisão habitacional	680,5	Em obra
Jaraguá	Elaboração do Plano Local de Habitação	61,8	Em obra
	Provisão habitacional	337,6	Em obra
Luziânia	Urbanização	14,2	Em obra
Mimoso de Goiás	Assistência técnica	31,0	Em preparação
	Elaboração do Plano Local de Habitação	41,1	Em obra
Nerópolis	Elaboração do Plano Local de Habitação	31,6	Em preparação
Nova Veneza	Elaboração do Plano Local de Habitação	31,6	Em preparação

Novo Gama	Elaboração do Plano Local de Habitação	62,9	Em preparação
	Urbanização	5,7	Em obra
Padre Bernardo	Assistência técnica	31,0	Em preparação
	Elaboração do Plano Local de Habitação	61,4	Em obra
Pirenópolis	Elaboração do Plano Local de Habitação	62,7	Em preparação
Planaltina	Elaboração do Plano Local de Habitação	66,2	Em preparação
	Urbanização	13,2	Em obra
Sto. Antônio de Goiás	Assistência técnica	29,9	Em preparação
	Elaboração do Plano Local de Habitação	59,9	Em preparação
Sto. Antônio do Descoberto	Elaboração do Plano Local de Habitação	62,9	Em preparação
	Urbanização	13,3	Em obra
São Francisco de Goiás	Assistência técnica	40,7	Em preparação
Senador Canedo	Elaboração do Plano Local de Habitação	62,9	Em preparação
	Provisão habitacional e urbanização	3,3	Em obra
Taquaral de Goiás	Elaboração do Plano Local de Habitação	30,9	Em preparação
Terezópolis de Goiás	Assistência técnica	40,7	Em preparação
	Elaboração do Plano Local de Habitação	31,5	Em preparação
Trindade	Elaboração do Plano Local de Habitação	63,0	Em preparação
	Urbanização	4,6	Em obra
Valparaíso de Goiás	Elaboração do Plano Local de Habitação	94,4	Em preparação
	Urbanização	7,7	Em obra

Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010.

Quadro 9 - Outros projetos importantes do PAC – GO 2007 - 2009 (Em R\$ mil).

Tipo	Ação
Expansão da rede federal de escolas técnicas	Ampliação de 7 unidades do Instituto Técnico Federal
Expansão da rede federal de ensino superior	Ampliação de 2.460 vagas na universidade Federal de Goiás
Territórios da Cidadania	Investimentos de R\$ 227 milhões em infraestrutura na zona rural, cidadania e direitos da população rural e apoio a atividades produtivas.
Programa Nacional de Apoio à Agricultura Familiar – Pronaf	Investimento de R\$ 326,5 milhões, em 2008 e 2009, ampliando em 470,8% o valor investido em anos anteriores
Bolsa Família	Atendimento de 307.489 família, com R\$294,44 milhões por ano
Crescimento do Emprego	Ampliação em 17,8% na quantidade vagas ofertadas de empregos formais

Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010.

Quadro 10 - Investimentos do PAC Saneamento DF - 2007 - 2009 (Em R\$ mil).

Município	Tipo	Valor	Estágio
Águas Lindas de Goiás e RIDE DF	Implantação do SAA de Águas Lindas de Goiás e da Ride DF/GO	85,0	Em obra
Brasília	Ampliação de unidades, desenvolvimento institucional da CAESB, implantação do SAA.	284,7	Em execução
	Construção e equipamentos para galpão de triagem para catadores	3,9	Em preparação
	Apoio a OSCIPs de catadores - via FUNASA	1.500,0	Em preparação
RIDE DF	Ampliação de adutoras para o abastecimentos das cidades	101,0	Em obra
	Elaboração de projeto básico para destino final de resíduos sólidos urbanos	396,3	Em preparação

Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010.

Quadro 11 - Investimentos do PAC - Habitação – 2007 - 2009 (Em R\$ mil).

Município	Tipo	Valor	Estágio
Brasília	Construção de unidades habitacionais	1,2	Em preparação
	Provisão habitacional	2,3	Em preparação
	Urbanização	441,0	Em obra
	Elaboração de Plano Local de Habitação	300,0	Em preparação

Fonte: Comitê Gestor do PAC, 2010.

Quadro 12 - Relação de Empresas instaladas no DAIA – Anápolis.

Empresa	Ramo de Atividade
AB Farmoquímica Ltda	Distribuição de medicamentos
Aubos Moema Ind. e Com. Ltda	Aubos
Aubos Araguaia Ind. e Com. Ltda	Aubos
ADM do Brasil Ltda	Armazém
Agrocia Comercio e Industria Ltda	Produção de sal mineral proteinado
Alisul Alimentos S. A.	Ração animal
Baby Mania Fraldas	Fabricação de fraldas descartáveis
Beraca Sabará Quim. e Ingredientes Ltda	Hipoclorito de sódio
Brazmo Ind. e Comercio Ltda	Produtos químicos
Bracil Ltda	Artefatos de cimento
Bisnago ind. de Embalagens Ltda	Embalagens
Bio Brasil Biotecnologia Ltda	Kits de análises clínicas
Bunge Fertilizantes S. A.	Aubos Químicos
CIPLAN – Cimento Planalto S. A.	Concreto
CAOA Montadora de Veículos	Montadora de veículos
Carta Goiás Ind. e Com. de Papeis Ltda	Papéis higiênicos e celulose
Centro de Gemologia de Goiás - METAGO	Lapidação de pedas
Cartonagem e Litografia Anapolina Ltda	Embalagens em geral
Cecrisa Revestimentos Cerâmicos S. A.	Pisos e azulejos
CDA – Cia de Distribuição Araguaia	Beneficiamento de arroz
GUABI – Centro-Oeste Rações Ltda	Ração animal
Centro-Oeste Ind. Com. para Gazes Ltda	Equipamentos para gases
CEL Engenharia Ltda	Engenharia civil
Conpostes Pré Moldados Ind. Com. Ltda	Fabricação de postes
Contelhas Pré Moldados Ind. Com. Ltda	Fabricação de telhas
Construtora Riomax Ind. Com. Const LTDA	Premoldados
Colatex Ind. Com. Ltda	Argamassas
Concreto Redimix do Brasil S. A.	Central dosadora de concreto
Copa Limpa Ind. Têxtil Ltda	Industria têxtil
Champion Famoquímico Ltda	Medicamentos veterinários
Companhia Metalúrgica Paulista Ltda	Embalagens metálicas
Companhia Leco de Produtos Alimentícios	Fabricação de margarina
Conblocos Pré-Moldados Ind. Com. Ltda	Blocos e pisos
Dacopar – Ind. de Tubos Ltda	Tubos de concreto
Doce Vida Alimentos Ltda	Alimentos naturais
Engetubos Ind. de Concretos Ltda	Tubos de concreto
Embalagem Embalagens Lógicas Ltda	Embalagens plásticas
Extra Caps Comercial Ltda	Cosméticos
Elka Ind. de Conexões Hidráulicas Ltda	Conexões
EIC do Brasil Ind. Com. Ltda	Industria de alimentos
Embalagens Allbox Ltda	Cartonagem
Facchini Ltda	Carrocerias metálicas
FBM Ind. Farmacêutica Ltda	Medicamentos
Fundição e Torneadora Almeida Ltda	Ferros
Fertilizantes Centro-Oeste Ltda	Aubos químicos
Fersan Ind. Com. Ltda	Rações e proteínas
Fertilizantes Heringer S. A.	Aubos
Gráfica e Editora Faber Print Ltda	Embalagens
Gerbrás Química Farmacêutica	Insumos farmacêuticos
Granol Ind. Com. e Exportação S. A.	Esmagamento e refino de óleo de soja
Gravia Esquality Metalúrgica Ltda	Estruturas e esquadrias metálicas
Greenfarma Química e Farmacêutica Ltda	Medicamentos
Genix Ind. Farmacêutica Ltda	Medicamentos
Geolab Ind. Farmacêutica Ltda	Medicamentos
Goiás Pack Ind. Com. Ltda	Embalagens
Heri – Ind. Química e Farmacêutica Ltda	Medicamentos

Hering Têxtil S. A.	Confecção
Inaplá – Ind. Anapolina de Plástico Ltda	Mangueiras, conexões e sacolas
Inacel Ind. Nac. Condutores Elétricos	Fios condutores
Ind. Melcon do Brasil S. A.	Indústria farmacêutica
Isoeste Ind. de Isolantes Term. Ltda	Transf. de polietileno
Idealfarma Ind. Com. de Prod. Farmacêuticos	Embalagens para medicamentos
Iso Frio	Montagem de Câmara Fria
Indcom ambiental Ltda	Tratamento de resíduos
Indexer Ind. Com. de Máquinas Ltda	Industria farmacêutica
JBS Ind. Com. Ltda	Tanques de combustível
JRD Ind. Farmacêutica Ltda	Farmacêutica e cosméticos
Kelldrin Ind. Com. Agrícola Ltda	Produtos agrícolas
Laboratório Kinder Ltda	Produtos farmacêuticos
Laboratório Genoma Ind. Com. Ltda	Medicamentos
Laboratório Neo Química Ltda	Produtos farmacêuticos
Laboratório Neo Latino Ind. Farm. Ltda	Produtos farmacêuticos
Laboratório Teuto Brasileiro S. A.	Produtos farmacêuticos
Lasa Ind. Farmacêutica Ltda.	Produtos farmacêuticos
Lunel Eletricidade Ltda	Luminárias
Móveis German Ltda	Móveis de madeira
Macro Etiquetas e Adesivos Ltda	Etiquetas, rótulos e adesivos
Monier Tégula Ltda	Telhas
Megaplast Ind. Ltda	Plásticos
Metalúrgica Esperança Ltda	Esquadrias e carrinhos de mão
Metalúrgica Dobração	Corte e dobras em chapas
Metalúrgica Irmãos Ltda	Metalúrgica
MS Ind. Com. de Madeiras Ltda	Madeiras
Midway International Labs	Suplementos alimentares
Michigan Cards Technology	Fabricação de Cartões
Neo Marcas Ind. Com. Ltda	Alimentos e plástico
Pafisa Prem. Ind. Ltda	Pré moldados
Pallets Brasil Ltda	Fabricação de pallets
Pontes Ind. Metalúrgica Ltda	Estruturas metálicas
Plastix e Com. e Dist. De Plásticos Ltda	Reciclagem de plásticos
Plastubos Ltda	Indústria de plásticos
Polar Plast Ltda	Plásticos
Porto & Pereira Cozinha Industrial	Alimentação
Precon Goiás Industrial Ltda	Fibrocimento
Parafix Ind. Com. Fixadores Metal Ltda	Hastes e parafusos para telhas
Pharma Nostra Comercial Ltda	Insumos farmacêuticos
Roan Alimentos Ltda	Alimentos
Roche do Brasil	Distribuição de produtos farmacêuticos
Saint Gobain Quartzolit Ltda	Argamassas
Sauber Coet Ltda	Barcos e fibras de vidro
Sologran Ind. Com. Ltda	Aubos
Sulfago de Goiás	Sulfatos
Sotriço Ltda	Moinho
Tubolar Ltda	Embalagens plásticas
Tapon Corona	Tampas e laterais
Transporte Gabardo Ltda	Transportadora
Vitapan Ind. Farm. Ltda	Produtos Farmacêuticos

Fonte: Administração do DAIA, dezembro 2010.

Tabela 10 - PIB a preços correntes dos municípios que compõem a RM de Goiânia 2004-2008.

Municípios	2004	2005	2006	2007	2008
Abadia de Goiás	22 144	24 259	27 231	30 472	35 169
Aparecida de Goiânia	1 889 668	2 229 711	2 670 145	3 100 892	3 873 756
Aragoiânia	27 562	27 382	32 341	37 305	41 412
Bela Vista de Goiás	215 937	249 904	269 705	273 939	255 210
Bonfinópolis	25 505	25 455	30 201	35 405	31 666
Brazabrantes	20 800	19 886	24 961	22 541	31 240
Caldazinha	21 269	19 345	21 454	24 054	27 181
Caturai	20 993	21 359	22 909	26 882	34 557
Goianápolis	36 063	38 551	43 531	47 459	52 833
Goiânia	12 368 277	13 520 904	15 898 437	17 845 701	19 457 328
Goianira	132 457	135 148	157 056	171 909	167 724
Guapo	51 721	53 340	60 163	64 155	70 277
Hidrolândia	135 800	131 846	153 249	159 240	158 324
Inhumas	292 286	288 578	348 087	346 752	396 812
Nerópolis	198 819	213 660	257 745	258 315	275 789
Nova Veneza	41 933	43 219	47 422	52 558	58 654
Santo Antônio de Goiás	17 378	18 348	22 245	25 862	33 463
Senador Canedo	1 462 518	1 525 031	1 853 769	2 036 393	2 304 014
Terezópolis de Goiás	21 667	25 963	33 207	36 248	40 768
Trindade	392 745	429 211	518 508	580 379	644 772

Fonte: SEPLAN GO / IBGE.

Tabela 11 - PIB a preços correntes dos municípios que compõem a Micro Região de Anápolis 2004 – 2008.

Municípios	2004	2005	2006	2007	2008
Anápolis	2 547 567	2 823 516	3 776 061	4 677 124	6 265 480
Araçu	18 621	18 009	20 134	22 797	25 471
Campo Limpo de Goiás	23 598	22 045	23 577	25 839	32 477
Damolândia	13 969	14 044	15 935	16 561	19 254
Heitorai	13 232	13 567	15 949	20 236	24 981
Itaberai	240 883	248 132	270 731	310 021	391 936
Itaguari	19 823	20 339	22 327	25 301	30 616
Itaguaru	25 681	27 143	31 271	34 532	39 340
Itauçu	41 371	44 608	50 327	56 168	64 421
Jaraguá	169 834	186 663	212 292	253 062	288 003
Jesópolis	8 473	8 966	9 293	10 469	12 158
Ouro Verde de Goiás	24 849	23 344	25 153	27 455	30 906
Petrolina de Goiás	44 667	46 304	49 083	54 491	61 187
Santa Rosa de Goiás	15 311	14 628	15 201	16 401	18 531
São Francisco de Goiás	29 209	30 781	29 436	31 351	35 664
Taquaral de Goiás	14 792	15 396	17 181	20 996	27 674

Fonte: SEPLAN GO / IBGE

Tabela 12 - PIB a preços correntes dos municípios que compõem a RIDE DF/GO - 2004 – 2008.

Municípios	2004	2005	2006	2007	2008
Abadiânia GO	53 116	52 315	54 906	62 579	70 509
Água Fria de Goiás GO	66 109	57 309	59 092	71 397	105 970
Águas Lindas de Goiás GO	295 992	334 997	367 815	399 330	457 265
Alexânia GO	195 227	244 810	287 759	294 239	261 998
Brasília DF	70 724 113	80 526 612	89 628 553	99 945 620	117 571 952
Buritiz MG	226 175	237 829	199 881	215 890	359 338
Cabeceira Grande MG	73 561	100 082	105 523	99 931	118 201
Cabeceiras GO	86 213	69 583	62 613	75 343	92 201
Cidade Ocidental GO	135 991	156 524	170 448	175 625	193 818
Cocalzinho de Goiás GO	63 929	64 422	64 768	70 501	99 534
Corumbá de Goiás GO	40 772	42 142	44 932	50 907	56 526
Cristalina GO	545 476	576 871	478 053	586 260	766 104
Formosa GO	396 801	431 438	489 869	561 727	655 336
Luziânia GO	1 229 387	1 359 673	1 419 286	1 629 144	1 805 535
Mimoso de Goiás GO	19 481	16 314	15 175	19 562	24 625
Novo Gama GO	200 771	228 546	254 883	277 676	315 149
Padre Bernardo GO	101 606	100 801	106 953	123 690	147 806
Pirenópolis GO	89 244	94 535	104 546	114 523	160 708
Planaltina GO	215 634	237 384	256 542	293 962	341 635
S. Ant. do Descoberto GO	148 274	165 562	176 892	182 530	210 678
Unaí MG	811 430	830 594	777 081	973 744	1 333 944
Valparaíso de Goiás GO	337 291	377 774	443 820	491 813	579 169
Vila Boa GO	16 923	18 379	20 829	26 012	35 368

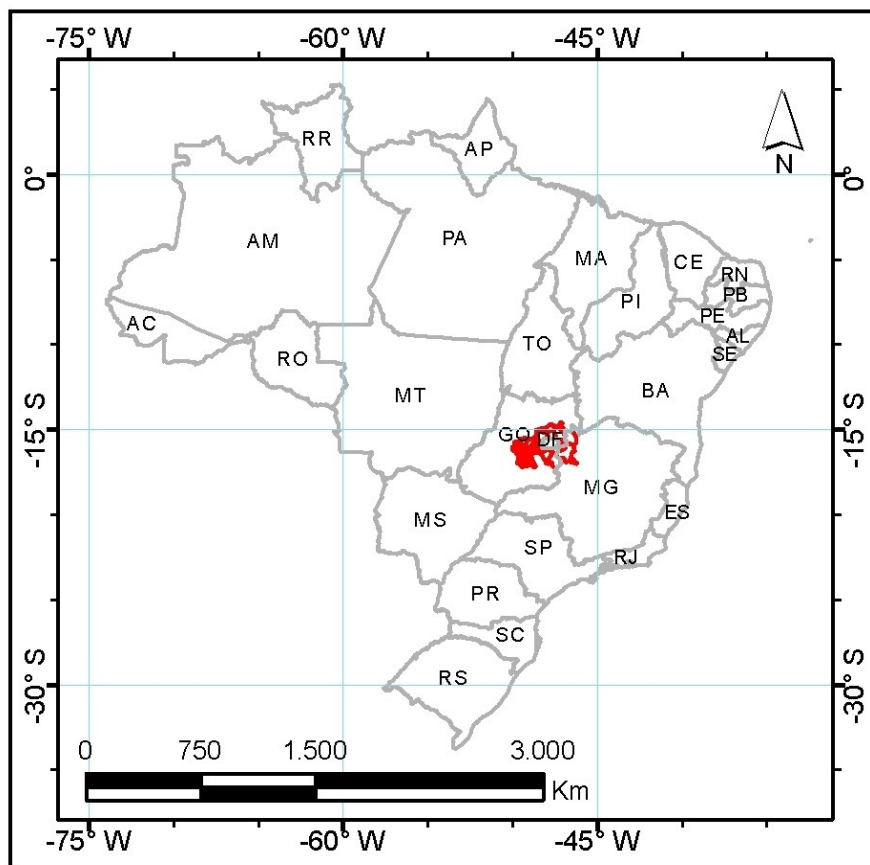
Fonte: SEPLAN GO / IBGE

Tabela 13 - Taxas Médias de Crescimento Anual da População nas Áreas Metropolitanas – Brasil 1960 – 2000.

RMs	1960/1970	1970/1980	1980/1991	1991/2000
Belém	4,63	4,25	3,02	2,82
Belo Horizonte	5,91	4,62	2,52	2,37
Brasília	12,21	8,03	3,47	3,72
Curitiba	4,81	5,58	2,91	3,13
Fortaleza	4,72	4,30	3,48	2,37
Goiânia	8,83	6,64	3,68	3,21
Porto Alegre	4,02	3,78	2,68	1,56
Recife	3,67	2,71	1,83	1,49
Rio de Janeiro	3,54	2,44	1,00	1,16
Salvador	4,50	4,43	3,15	2,15
São Paulo	5,44	4,46	1,87	1,62

Fonte: IBGE.

Figura 10 – Localização do Eixo, no Mapa do Brasil.



Fonte: SIEG e IBGE

Figura 11 - Rodovia BR 060 entre Goiânia e Brasília.



Imagem do autor

Figura 12 - Canteiro de obras da Ferrovia Norte Sul, em Anápolis.



Imagem do autor

Figura 13 - Pátio da coreana Hiunday, no DAIA, em Anápolis.



Imagem do autor

Figura 14 – Posto avançado da Receita Federal no Porto Seco em Anápolis.



Imagem do autor

Figura 15 - Placa indicando a presença de investimento federal em empresa instalada no DAIA.



Imagem do autor