

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO
TERRITORIAL

Rosenilda Maria de Moraes Silva

**O DESENVOLVIMENTO E AS POLÍTICAS DE INFRAESTRUTURA
VIÁRIA: GOIÁS, MATO GROSSO E A MICRORREGIÃO DE IPORÁ-
GO**

GOIÂNIA

2016

Rosenilda Maria de Moraes Silva

**O DESENVOLVIMENTO E AS POLÍTICAS DE INFRAESTRUTURA
VIÁRIA: GOIÁS, MATO GROSSO E A MICRORREGIÃO DE IPORÁ-
GO**

Pesquisa apresentada junto ao Curso de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial, Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC), como requisito parcial para a realização de um trabalho de conclusão de curso (TCC).

Orientadora: Dr^a Margot Riemann Costa Silva

GOIÂNIA

2016

S586d Silva, Rosenilda Maria de Moraes
O desenvolvimento e as Políticas de Infraestrutura
Viária [manuscrito] : Goiás, Mato Grosso e a Microrregião
de Iporá-GO / Rosenilda Maria de Moraes Silva.-- 2016.
127 f. ; 30 cm

Texto em português com resumo em inglês.
Dissertação (mestrado) -- Pontifícia Universidade
Católica de Goiás, Programa de Pós-Graduação STRICTO
SENSU em Desenvolvimento e Planejamento Territorial,
Goiânia, 2016

Inclui referências

1. Agroindústria - Aspectos políticos - Iporá (GO).
2. Desenvolvimento econômico - Aspectos sociais - Iporá (GO).
3. Infraestrutura (Economia). I. Silva, Margot Riemann Costa e. II. Pontifícia Universidade Católica de Goiás. III. Título.

CDU: 631.145(043)



Rosenilda Maria de Moraes Silva

O Desenvolvimento e as Políticas de Infraestrutura Viária: o Caso da Microrregião de Iporá em Goiás

Dissertação defendida no curso de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC Goiás, como parte das exigências para obtenção do título de mestre.

Aprovada em 22/03/2016 pela Banca Examinadora constituída pelos professores:

Prof. Dra. Margot Riemann Costa e Silva - Orientadora – PUC Goiás

Prof. Dr. Jeferson de Castro Vieira - PUC Goiás

Prof. Dr. João Batista de Deus - UFG

Goiânia,
Março, 2016

Primeiramente agradeço a Deus, por ter me dado a oportunidade de realizar mais esse sonho. Se hoje estou aqui para agradecer foi porque Deus esteve sempre presente em minha vida em todos os momentos, seja na alegria ou nas dificuldades e que nunca me deixou desanimar.

Agradeço a minha professora Margot Riemann orientadora, amiga e companheira em todos os momentos difíceis que passamos juntas e nunca deixou de me incentivar e acreditar em mim, mesmo quando eu não estava acreditando mais.

Ao meu médico Dr. Juiz de Paulo que muitas vezes disse que eu não havia condições de continuar, mais que nunca me proibiu e teve paciência, e ao mesmo tempo me entendeu e aceitou as minhas decisões.

Em especial a minha família que é a minha âncora, a qual eu amo tanto, meu marido Nirson José que passou várias noites comigo sem dormir e em casa sempre entendeu minha ausência. Aos meus amados filhos Raider Moraes e Reiller Moraes, que sempre me orgulharam e esteve presente comigo em todos os momentos.

Aos companheiros de mestrado em especial a querida e eterna amiga Aline que muitas vezes estudava meus trabalhos pensando que eu não tinha condições de apresentá-los e ao Marcos Aparecido pelo companheirismo.

Colegas do Engemed a vocês o meu carinho, pois muito contribuíram para que isso tudo fosse possível.

Juliana, Nayara e Renato de Assis os meus eternos agradecimentos a vocês que sempre estará guardado no meu coração.

Nayara que sempre não mediu esforços para me auxiliar, sem você jamais teria conseguido.

A todos os meus professores que muito contribuíram com seus ensinamentos, para que eu pudesse estar aqui agradecendo, Arístides Moysés, Jeferson, Deusa, Sérgio, Lucia e ao coordenador do mestrado professor Pasqualletto e a Luiza pelo carinho e atenção que sempre me recebeu.

A capes pela concessão de bolsa que muito contribuiu para a realização desta pesquisa.

A todos que me auxiliaram com está pesquisa, o meu carinho especial e a você José Humberto os meus agradecimentos especiais, pois é uma pessoa especial na minha vida.

Agradeço a Deus por tudo e por todos.

Meu muito obrigado!

Existem apenas duas classes sociais,
As dos que não comem e as dos que não
dormem,
Com medo da revolução dos que não
comem.

Milton Santos

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo descrever as políticas de desenvolvimento regional da região Centro-Oeste, em especial dos estados de Goiás e Mato Grosso. O Centro-Oeste se apresenta como área de moderna produção agroindustrial e forte dinamismo econômico, região considerada até recentemente como um vazio demográfico e como área vocacionada apenas para atividades agrícolas de subsistência, extrativismo e mineração rudimentar. Os investimentos públicos em infraestrutura dinamizaram a região a partir do Plano de Metas. As políticas de incentivo à modernização agrícola e à ocupação das áreas do cerrado impactaram em forte crescimento após a década de 1970. Nos estados do Mato Grosso e Goiás as transformações na agropecuária vêm diversificando o perfil econômico, contribuindo com o novo cenário da trilha do agronegócio, isso deve-se, sobretudo à importância da infraestrutura na malha rodoviária, que não tem acompanhado o desenvolvimento da região. Para fundamentar teoricamente esta pesquisa, recorreu-se a diversos autores. Entre os quais se destacam Moysés (2012), Arrais (2013), Silva (2012), Gomis (1998), Palacín e Moraes (2008), Estevam (1997), Barrat (2011) e Negret (2010), entre outros. A pesquisa também apresenta o perfil econômico e social da microrregião de Iporá, demonstrando os problemas que a mesma vem enfrentando a partir das deficiências da malha viária municipal e intermunicipal, impactando desde o escoamento da produção, até o transporte escolar, interferindo no desenvolvimento econômico e social da região.

Palavras-chave: Infraestrutura, Políticas de Desenvolvimento, Economia, Microrregião de Iporá.

Abstract

This research aims to describe the regional development policies of the Midwest, especially in the states of Goiás and Mato Grosso. The Midwest is presented as area of modern production and agroindustrial strong economic dynamism, region considered until recently as a demographic void and as an area dedicated only to agricultural activities of subsistence, extraction and rudimentary mining. Public investments in infrastructure streamlined the region from the Target Plan. Policies to encourage agricultural modernization and the occupation of the cerrado areas impacted by strong growth after the 1970s in the states of Mato Grosso and Goiás transformations in agriculture come diversifying the economic profile, contributing to the new scenario of the agribusiness track this is due mainly to the importance of infrastructure in the road network, which has not followed the development of the region. To theoretically support this research, we used the various authors. Among which stand out Moyses (2012), Arrais (2013), Silva (2012), Gomis (1998), Palacín and Moraes (2008), Estevam (1997), Barrat (2011) and Negret (2010), among others. The survey also shows the economic and social profile of the micro-Iporá, showing the problems that it is facing from the shortcomings of the municipal and intermunicipal road network, impacting from the production flow, to school transport, interfering with economic development and social region.

Keywords: Infrastructure, Development Policy , Economics , Iporá Microregion .

LISTA DE ABREVIACÕES

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

Apud – Citado por

CAB. – Cabeças

CAGED – Cadastro Geral de Empregados e Desempregados

CANG – Colônia Agrícola Nacional

CEASA – Central de Abastecimento do Estado de Goiás

CELG – Centrais Elétricas de Goiás

Cf – Conferir

CNT – Confederação Nacional de Transporte

CONTRAN – Controle de Fiscalização

COOMAFIR – Cooperativa Mista da Agricultura Familiar de Iporá e Região

COOPERTRAS – Cooperativa de Transporte Escolar Passageiro e Cargas

COOPROL – Cooperativa de produtores de leite de Iporá

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DNIT – Departamento Nacional de infraestrutura e Transportes

ECA – Estatuto da Criança e do Adolescente

EMATER – GO – Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado de Goiás

EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária

ET al – e outros (as)

FIEG – Federação das Indústrias do Estado de Goiás

FNDE – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação

FUNCER – Fundação Universidade do Cerrado

FUNDEF – Fundo de Manutenção e desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério

GCEA – Grupo de Coordenação de Estatísticas Agropecuárias

GO – Estado de Goiás

HA – Hectare

HAB. – Habitante

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS – Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias
IDD – Indicador de Diferença de Desempenho
IDEC – Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor
IDH – Índice de Desenvolvimento Humano
IDH-M – Índice de Desenvolvimento Humano dos Municípios
IMB – Instituto Mauro Borges
INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INPE – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
KG – Quilograma
Km – Quilômetros
L – Litro
LDB – Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional
MA – Estado do Maranhão
MB – Mauro Borges
MEC – Ministério da Educação
MS – Mato Grosso do Sul
MT – Estado do Mato Grosso
P. – Página
PA – Estado do Pará
PIB – Produto Interno Bruto
PNATE – Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento
PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
POLOCENTRO – Programas para o Desenvolvimento dos Cerrados
PR – Estado do Paraná
PROCEDER – Programa Nipo-Brasileiro para o Desenvolvimento do Cerrado
PUC/GO – Pontifícia Universidade Católica de Goiás
RAIS – Relação Anual de Informações Sociais
RH – Recursos Humanos
SECTEC – Secretaria de Ciência e Tecnologia do Estado de Goiás
SEDUC – Secretaria de Educação do Estado de Goiás
SEGPLAN – Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento
SENAT – Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SEPLAN – Secretaria de Estado de Planejamento
SEST – Serviço Social do Transporte

SIDRA – Sistema IBGE de Recuperação Automática

SIF – Serviço de Inspeção Federal

SP – Estado de São Paulo

SUDECO – Superintendência do Desenvolvimento do Centro Oeste

T - Tonelada

TC – Trabalho de Conclusão

TCC – Trabalho de Conclusão de Curso

TO – Estado de Tocantins

UDN – União Democrática Nacional

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Centro-Oeste: O Estado e o impacto regional.....	26
Quadro 2: Dados gerais do Estado de Goiás.....	47
Quadro 3: Vocação e potencialidades dos municípios da microrregião de Iporá-GO.....	72
Quadro 4: Relatório de Quilometragem e Translados.....	109

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Quantidade de produção de soja em toneladas – 2000 a 2013.....	38
Tabela 2: População recenseada por domicílio (Total/Percentual), ano 2007.....	42
Tabela 3: Estado de Goiás, Centro-Oeste e Brasil: Produto Interno Bruto a preço de mercado.....	49
Tabela 4: Estado de Goiás: Área, produção e rendimento médio dos principais produtos agrícolas / 2011-2012.....	50
Tabela 5: Estado de Goiás: Principais rebanhos, produção de leite e posição do ranking/Goiás – 2000/2011 (cabeças).....	52
Tabela 6: Evolução da taxa de crescimento populacional da microrregião de Iporá (%) referentes aos anos 2000 – 2010 – 2014.....	65
Tabela 7: Crescimento da população da Microrregião por faixa etária, 2000 - 2010.....	66
Tabela 8: Produto Interno Bruto da Microrregião de Iporá - PIB (R\$ MIL).....	68
Tabela 9: Perfil econômico da microrregião de Iporá-GO.....	70
Tabela 10: Produção Agrícola da microrregião de Iporá – Área Colhida (HA) - 2000/2012.....	77
Tabela 11: Rebanhos da microrregião de Iporá (Cab.), 2000 – 2012.....	80
Tabela 12: Pessoas de 10 ou Mais de Idade, por Nível de Instrução, Segundo os Municípios da Microrregião de Iporá que Sediam IES Públicas – Goiás – 2010.....	81
Tabela 13: Comparação de indicadores socioeconômicos dos municípios Microrregião de Iporá com o ranking dos municípios do Estado de Goiás e do Brasil em 2010.....	83
Tabela 14: Empregos da microrregião de Iporá por municípios – 2000 / 2014, Total (números).....	84
Tabela 15: Estado de Goiás: Flutuação do emprego, segundo as microrregiões – 2000 – 2010 – 2013.....	86
Tabela 16: Distribuição dos empregos formais nos grandes setores por microrregiões em Goiás – 2013 (Total).....	87
Tabela 17: Indicadores da agricultura familiar, estabelecimentos, área ocupada, valor de produção e números de trabalhadores no Brasil, Centro-Oeste, Goiás e na Microrregião de Iporá (2006).....	90

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Classificação geral das rodovias – Região Centro-Oeste.....	34
Gráfico 2: Goiás no Ranking Nacional - 2013.....	54
Gráfico 3: Estado de Goiás: Empregos gerados segundo atividades econômicas – 2011/2012.....	56
Gráfico 4: Evolução da população da Microrregião e do Estado de Goiás de 1981 a 2010	64
Gráfico 5: Centro-Oeste, Goiás: participação do Produto Interno Bruto a preços correntes no produto interno bruto a preços correntes da Microrregião de Iporá, referente aos anos 2000 a 2012.....	69
Gráfico 6: Área ocupada pelos estabelecimentos agropecuários na microrregião de Iporá-GO.....	75
Gráfico 7: Produção de Grãos da Microrregião de Iporá – (Total), 2009 - 2013.....	76
Gráfico 8: Produção agrícola da Microrregião de Iporá-Goiás de 2000 a 2013 (t).....	78
Gráfico 9: Taxa de analfabetismo, segundo as microrregiões do Estado de Goiás – 2010.	82
Gráfico 10: Evolução do número de cooperados e da produção de leite da COOMAFIR, 2011 – 2014.....	101

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de Evolução territorial do Centro-Oeste, nos respectivos anos 1940, 1950, 1970 e 1990.....	24
Figura 2: Mapa das rodovias – região Centro-Oeste.....	32
Figura 3: Mapa da localização da Microrregião de Iporá no Estado de Goiás e dos municípios que a compõem.....	60
Figura 4: Mapa da Microrregião de Iporá-GO, população urbana e rural, 2010.....	63
Figura 5: Mapa das rodovias vicinais e GO da Microrregião de Iporá-Goiás, 2015.....	94
Figura 6: Mapa da rodovia GO-060 nos municípios e sua respectiva microrregião de Iporá-GO, 2014.....	96
Figura 7: Caminhão boiadeiro sai da pista em acidente, na GO-174, região do Chapadão, a 75 Km de Iporá-GO, 2014.....	98
Figura 8: Caminhões de transporte de leite com tanques isotérmicos da COOPROL, 2015.....	102
Figura 9: Protesto dos produtores de leite em frente a CELG, Iporá-Goiás, 2015.....	103
Figura 10: Estrada e Ponte da Microrregião de Iporá-GO, 2015.....	104
Figura 11: Ônibus, Micro-ônibus, Kombi da Microrregião de Iporá-GO, 2014.....	110

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
CAPÍTULO 1 – POLÍTICAS PÚBLICAS E TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS	21
1.1 – Dinâmica Territorial Brasileira.....	21
1.2 – Políticas públicas e o desenvolvimento da região Centro-Oeste.....	23
1.3 – O papel das rodovias no processo de ocupação do território Centro-Oestino.....	29
CAPÍTULO 2 – A TRILHA DO AGRONEGÓCIO NO CENTRO-OESTE: O ESTADO DO MATO-GROSSO E O ESTADO DE GOIÁS	36
2.1 – O estado do Mato-Grosso.....	36
2.2 – O estado de Goiás.....	43
CAPÍTULO 3 – A MICRORREGIÃO DE IPORÁ-GOIÁS	60
3.1 – Microrregião de Iporá-GO: desenvolvimento, possibilidades e limites.....	60
3.2 – Aspectos Demográficos.....	62
3.3 – Perfil Produtivo.....	67
3.4 – Distribuição de terras e produção agropecuária.....	74
3.5 – Indicadores Sociais.....	80
3.6 – Agricultura Familiar na Microrregião de Iporá-GO.....	88
3.7 – Rodovias Estaduais e Vicinais: o transporte de carga e escolar da microrregião de Iporá-Goiás.....	91
3.8 – O Transporte escolar no município e na microrregião de Iporá.....	105
CONSIDERAÇÕES FINAIS	114
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	118

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa discute um dos muitos olhares daquilo que, desde a década de 1960, pesquisadores têm remetido a muitos estudos e reflexões: o desenvolvimento. Logo, o título desta pesquisa, cognominada *O desenvolvimento e as políticas de infraestrutura viária: Goiás, Mato Grosso e a Microrregião de Iporá-GO*, objetiva descrever as políticas de desenvolvimento regional da região Centro-Oeste, em especial do estado de Goiás, especificando a economia do estado, e relatando os impactos desta na infraestrutura e economia da Microrregião de Iporá-GO.

Assim, ao resgatar a historicidade das políticas de desenvolvimento regional do Brasil, analisamos os planejamentos e a organização do território goiano, trabalhando em consonância com os históricos da malha viária e a importância da mesma dentro do contexto econômico-social específico.

Seguindo essa mesma lógica de raciocínio, ao se refletir sobre a questão das políticas de planejamento territoriais frente ao desenvolvimento, nos remetemos ao processo de construção e efetivação das rodovias como fonte de integração, ou não das regiões do Brasil, especificadamente da região Centro-Oeste.

Na oportunidade, após reconstruir o cenário que antecede a implementação da GO 060 viu-se a necessidade de analisar os aspectos positivos e negativos que a mesma traz no interior das sociedades que ela abrange, bem como conhecer o cotidiano da sociedade ruralista e os percalços enfrentados pela mesma quanto a ineficiência da infraestrutura viária.

Para tanto, apoiados no campo teórico-metodológico que dispõe o mestrado de Desenvolvimento e Planejamento Territorial, sobretudo no que se refere ao complexo debate a cerca da construção e implementação da GO-060, procuramos inicialmente, entender as dimensões que tocam as políticas e interesses públicos frente ao desenvolvimento, bem como quais foram os esforços tomados em prol da melhoria da infraestrutura para com o grande e pequeno produtor rural e suas dimensões na sociedade, a malha viária na procura pelo lucro.

Para verificar o processo de desenvolvimento econômico do estado de Goiás e da Microrregião de Iporá-GO, realizou-se uma análise histórica do processo de contextualização e transformação da economia, enfatizando a ocupação de Goiás, as políticas de

desenvolvimento do Estado, o agronegócio e a economia goiana, fatores esses que contribuíram para o crescimento econômico do estado de Goiás, destacando a Microrregião de Iporá.

A problemática em questão se diz respeito a microrregião de Iporá-GO, do qual vêm apresentando diversos problemas, que transforma-a em uma região estagnada, haja visto que mesmo tendo sido beneficiada com as políticas desenvolvimentista dos anos de 1960, através de ações que contribuíram com o desenvolvimento da região, a situação da microrregião ainda se encontra com sérios problemas de infraestrutura. Porém essas mesmas políticas desenvolvimentistas foram as que de certa forma excluíram a população da microrregião de Iporá-GO que vive no campo e do campo. Então, caberia perguntar: o que o Estado e o poder público têm feito para melhorar a situação de abandono e esquecimento que a microrregião de Iporá-GO se encontra hoje?

Diante de várias situações que comprovem a estagnação da microrregião de Iporá-GO expostas ao decorrer desta pesquisa, enfatizamos que para buscar melhorias para a microrregião é preciso a participação e ação do Estado juntamente com o poder público local na realização de ações voltadas para a educação, políticas compensatórias destinadas aos empreendimentos solidários locais e ao mesmo tempo atuar com políticas inovadoras e de incentivos capazes de integrar o poder público e a sociedade tanto urbana quanto rural, reduzindo assim os gastos com a burocracia e aumentando os gastos com investimentos.

Com base nos argumentos supracitados é que dividimos esse estudo dissertativo em três capítulos, a saber:

No primeiro capítulo intitulado *Políticas públicas e transformações territoriais* buscou-se realizar um levantamento bibliográfico tendo como foco um estudo sobre diferentes experiências de planejamento nacionais e estaduais, desenvolvimento regional e os conceitos de território e regionalização.

Em relação ao levantamento bibliográfico, é importante destacar que existe uma bibliografia considerável sobre o tema, dentre os quais podemos citar: Santos (2002), Marx (1986), Arrais (2013), Cano (1998), Barat (1978), Couto e Silva (1981), Raffestin (1903), Almeida (2005) e entre outros. Desta forma, essas bibliografias abordam de forma geral os diversos conceitos de planejamento, território e regionalização, destacando-se na escala nacional e regional. Assim enfatizamos sobre a região Centro-Oeste e a importância das rodovias para o desenvolvimento da mesma.

No segundo capítulo intitulado *A trilha do agronegócio no Centro-Oeste: O Estado do Mato Grosso e o Estado de Goiás* destacam-se a cerca dos biomas do cerrado e do desmatamento no estado do Mato Grosso, enfatizando o agronegócio e a modernização da agricultura, do qual tem provocado um reordenamento territorial do estado. Em relação ao estado de Goiás realizou um estudo minucioso sobre a formação do estado, sua ocupação e as políticas de incentivo do governo, evidenciando o desenvolvimento econômico de Goiás.

No terceiro capítulo intitulado *A Microrregião de Iporá-GO*, foram apresentados os dados sobre a infraestrutura, a economia, e a configuração socioespacial, destacando-se os limites e possibilidades da malha viária, do setor agropecuário, da economia, do transporte de carga e escolar e suas peculiaridades.

CAPÍTULO 1: POLÍTICAS PÚBLICAS E AS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS

1.1 - Dinâmica territorial brasileira

Ao analisar o conceito de território nos defrontamos com uma série de evoluções capazes de explicar as várias faces e significados deste termo. Para o geógrafo alemão Friedrich Ratzel (1844-1904), o território definia-se pela propriedade, era um espaço possuído e dominado por uma comunidade ou por um estado. Marx, um teórico alemão do século XIX reforça o pensamento de Ratzel, enfatizando que o território não se define pelo simples domínio, mas sim pelo uso, ele afirma que “o que faz com que uma região da terra seja um território, é o fato das tribos ali caçarem”. Para Marx (1986, p.87) em sua obra “O Capital” o trabalho qualifica o espaço formando um território.

Nos debates teóricos recentes, destaca-se o geógrafo brasileiro Milton Santos que afirma que “o Território configura-se pelas técnicas, pelos objetos e coisas, pelo conjunto territorial e pela dialética do próprio espaço” (SANTOS, 2002a).

Pela complexidade aqui relatada em definir o termo território, destacamos que buscamos os conhecimentos e definições próprias dos estudos geográficos, políticos e econômicos, que colocam em discussão uma concepção de território apresentado como processo de construção, para o qual não é aceito somente uma delimitação espacial, capaz de apresentar marcas geológicas e produção de recursos naturais; mas também a de que território é o que abrange as impressões das relações de poder e a participação da sociedade.

Na concepção de Raffestin (1993, p. 144), “[...] o território se apoia no espaço, mas não é o espaço. É uma produção a partir do espaço. Ora, a produção, por causa de todas as relações que envolvem, se inscreve num campo de poder [...]”, é, portanto, marcado pelas relações de poder.

Para Arrais (2013):

O poder, portanto, encontra-se na gênese analítica do conceito de território. Ele resulta de relações assimétricas entre atores sociais com força desigual na arena política, o que significa que não ocorre no vazio; dessa forma um dos objetivos da análise territorial é revelar como essas ações se manifestaram territorialmente (ARRAIS, 2013, p. 18).

Neste sentido, devem ser consideradas as ações de grupos econômicos que utilizam do poder para pressionar o Estado, com objetivo de organizar um território para uso e fruto de seus próprios interesses. Castro citado por Arrais (2013) apresenta um argumento que reforça esse conceito:

Afinal, se o poder, enquanto essência da capacidade para fazer ou para obter algo não está restrito a lógica e ao aparato estatal, o poder político territorialmente centralizado está. Neste sentido, todas as geografias do poder dobraram-se á necessidade de incorporar a forma Estado. Mas mesmo com esta incorporação elas muitas vezes empobreceram as potencialidades explicativas dos fenômenos políticos territorialmente institucionalizados, quando não consideraram a extensão e os limites das relações antinômicas e complexas, porém não mutuamente exclusivas, que existem entre estatais burocráticas, atores econômicos financeiros e atores sociais na constituição do território (CASTRO apud ARRAIS, 2013, p. 21) .

Para Wilson Cano (1998), o território brasileiro no final do século XIX e início do século XX estava organizado em regiões isoladas economicamente, situação que se refletia na malha viária, articulada em sistemas regionais estanques.

Com a ascensão industrial da região Sudeste em meados do século XX, a integração do território brasileiro passa a ser assunto amplamente discutido. Para Barat (1978, p. 73) e Carlos (2007, p. 75-76) o desenvolvimento no Brasil veio de fato a acontecer após a criação das grandes rodovias, principalmente após 1950, “tornando o Brasil um continente a gravitar economicamente em torno de um polo, deixando de ser um conjunto de ilhas culturais e econômica dispersas”.

Para tanto, o território brasileiro passou a configurar-se como um “um vasto arquipélago”, formado por um núcleo central (São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro), três penínsulas (regiões Nordeste, Sul e Centro-Oeste) e uma “ilha perdida” (Amazônia), condicionando a circulação entre o núcleo central (Couto e Silva, 1981, p. 275).

Entre 1940 a 1960 o processo de ocupação e uso do território foi fortemente influenciado por ações governamentais, com finalidade de integrar o território. Nesse sentido, vale ressaltar dois planos de desenvolvimento e infraestrutura, que se destacaram. Primeiramente o Plano Salte no Governo Dutra (1946-1950), com a construção da rodovia Rio - São Paulo (denominada Presidente Dutra) e a conclusão da Rio - Bahia. Em segundo lugar o Plano de Metas (Governo JK, 1956-1960) que, entre outras obras rodoviárias, construiu a Belém – Brasília, de grande impacto para a região Centro Oeste.

Quanto ao conjunto das ações governamentais, sua característica foi, no entanto, a descontinuidade, uma vez que interesses de diversos grupos em diversas esferas, estaduais, regionais e federais, interferiam travando o andamento dos projetos a cada período histórico.

Ocorreu um processo de desconstituição operacional e ou instrumental devido ao contínuo dismantelamento dos alardes institucionais que, na segunda metade do século passado, foram fixadas pelo governo federal para conceber e introduzir políticas, planos e projetos objetivando o ordenamento territorial e a redução das desigualdades regionais. Assim, houve um esvaziamento de função e sentido de agências e órgãos regionais e/ou federais, de maneira que se transformassem em articuladores de interesses paroquiais e de reprodução das elites constituídas.

Segundo a visão de Mézaros (2009), nos anos 80, o país amargou uma longa crise denominada de “Ajuste Estrutural”, sendo de alcance mundial resultando em forte exclusão socioeconômica e fragmentação territorial, que termina se firmando na década de 1990 nas formas contemporâneas da globalização.

Na virada do século, o debate sobre território passou a ser decisivo e ao mesmo tempo, urgente. Fazia-se necessário uma recomposição teórico-conceitual, política e cultural para repensar uma nação que no início do milênio parecia navegar à deriva, carente de alianças políticas e sociais capazes de contagiar e convencer quanto à importância de se elaborar um projeto nacional realmente integrador e capaz de atender as demandas que a sociedade almejava.

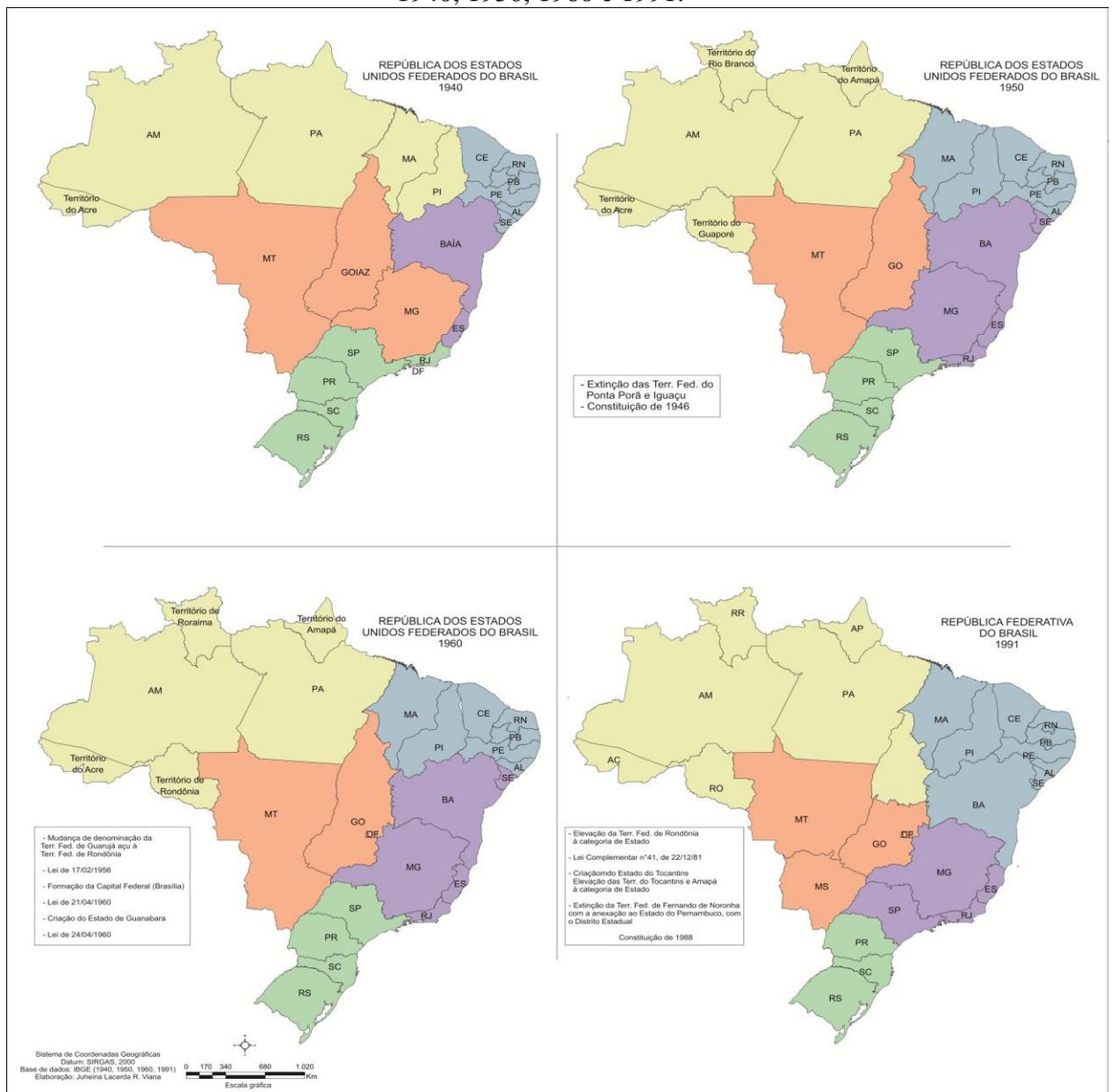
1.2 – Políticas públicas e o desenvolvimento da região Centro-Oeste

A região Centro-Oeste, é composta por quatro unidades federativas: Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Dentre as cinco regiões brasileiras é a segunda mais extensa, com uma área de 1.606.415,2 km², que corresponde a 18,9% do território nacional. Conforme o Censo de 2010 a região Centro-Oeste se apresenta com o menor número de população do Brasil, com 14.058.094 habitantes e densidade demográfica de 8,75 habitantes por km², sendo que a maior parte da população é urbana (88,8%). Sua participação no PIB Nacional em 2013 era de 9,12% totalizando R\$ 484.614 milhões e segundo os dados do PNUD, em 2010 o IDH médio era de 0,710.

Na economia, o destaque é a agricultura comercial, com predomínio dos cultivos de soja, arroz, milho, café e algodão e um parque industrial ainda incipiente.

A ocupação do território centrooestino sofreu mudanças estruturais significativas ao longo do século XX em função das alterações nos limites regionais e estaduais ocorridos em sua estrutura territorial desde a década de 1940 até 1980 (Figura 1).

Figura 1: Mapa de Evolução territorial do Centro-Oeste, nos respectivos anos 1940, 1950, 1960 e 1991.



Fonte: IBGE, 2015.

A dinâmica territorial da Região Centro Oeste teve seus alicerces definidos nas novas políticas de planejamento do Brasil do século XX. Segundo Santana (2012), o maior impulso veio ocorrer nos anos 1940, fruto do ideário desenvolvimentista, que hegemonizava a política econômica latino-americana.

Se durante séculos a região Centro-Oeste foi mantida a margem da formação econômica e territorial brasileira, em função de fatores históricos e físicos, da década de 40 em diante o crescimento econômico e demográfico do país modifica esta situação ao introduzir novas perspectivas e induzir sua articulação à economia e espaço nacionais (SANTANA, 2012, p. 29).

A determinação do Estado em atuar como principal agente estruturador da região se deu a partir da década de 1930, em específico com a política intitulada “Marcha Para o Oeste”. Outra ação de destaque foi a construção da nova capital de Goiás, Goiânia, na década de 1930, a qual veio a se tornar um importante núcleo urbano nos anos de 1950, ultrapassando 100 mil habitantes.

Partindo do pressuposto de que as políticas integracionistas surgem para sustentar o desenvolvimento do país é válido lembrar que na região Centro-Oeste, não foi diferente. À ocupação espontânea do território ao longo do século XIX e XX, seguiu as políticas de construção de rodovias, interligando espaços isolados e políticas de incentivos fiscais, na atualidade, o mais importante instrumento de atração de capitais privados.

Um conjunto de ações governamentais impactou tanto no desenvolvimento da malha viária, como na urbanização da região Centro-Oeste (Quadro 1).

Quadro 1 – CENTRO-OESTE: O ESTADO E O IMPACTO REGIONAL

Programas		Período	Impacto Regional
Marcha para o Oeste	Expedição Roncador Xingu	1943 1949	Ação de interesse militar, um dos objetivos, a colonização pontual da vertente oeste do Araguaia. Ação que desbravou o Centro-Oeste para reconhecimento e implantação das primeiras estradas. Impactou no meio ambiente.
	Edificação de Goiânia	1943 1967	Substituiu a Expedição Roncador – Xingu, intervindo, também, no território goiano por meio do estímulo à colonização. Impactou em toda a região, pois Goiânia passou ser um novo polo da economia regional.
I Plano Nacional de Viação e o primeiro plano nacional propriamente rodoviário		1944 1948	Fortaleceu o crescimento na agropecuária e estimulou o crescimento econômico através do aumento de produção, redefinindo o papel do estado e a reestruturação das indústrias. Porém, impactou as questões de escoamento da produção pela falta de infraestrutura do modal rodoviário.
CANG (Colônia Agrícola Nacional)		1958 1975	O programa de colonização federal causou impacto na migração e alterou a estrutura agrária da porção norte do Mato Grosso Goiano. Modificando os limites municipais impactando diretamente na construção da posterior malha viária
Plano de Metas		1956 1961	Acelerou o processo de migração para a região Centro-Oeste, através dos investimentos em infraestrutura e implantação da malha rodoviária ligando a região ao centro econômico.
Construção de Brasília		1960	Estimulou a migração, a fragmentação municipal, o mercado de consumo regional e a circulação rodoviária, com impacto no leste e nordeste goianos e na dinâmica populacional de todo o Centro-Oeste.
I PND ¹ e II PND ²		1967 e 1970	PND: tinha por meta o crescimento econômico e seu objetivo era preparar a infraestrutura para o desenvolvimento do Brasil nos setores de transportes e telecomunicações. Impactou na crise do petróleo. II PND: finalidade de estimular a produção de insumos básicos, bens de capital, alimentos e energia. O milagre econômico impactou diretamente na dívida externa do Brasil, no crescimento da produção, nas políticas públicas e na privatização na malha ferroviária.
Polocentro ³		1970	Impactou diretamente nas áreas de infraestrutura de escoamento e armazenamento da produção agropecuária, recuperação de áreas, início da irrigação e o crescimento populacional em específico em algumas cidades da microrregião de Canarana. Meio ambiente e conflito agrário.
Cachoeira Dourada		1967 1990	Atendeu a demanda de energia do estado de Goiás e do Distrito Federal e fortaleceu diretamente a microrregião de Iporá.

Fonte: ARRAIS, 2012.

Nota: Organizado pela pesquisadora.

¹ I Plano Nacional de Desenvolvimento do Centro-Oeste.

² Desenvolvimento e planejamento voltados para regiões específicas do país.

³ Programas de desenvolvimento dos cerrados, alterando a estrutura produtiva.

Portanto, entre 1940 a 1990 o processo de ocupação e uso do território foi influenciado por diversas ações governamentais cujo objetivo era de integrar o território.

O seu crescimento mais significativo foi resultado de investimentos públicos principalmente em infraestrutura efetivada a partir do Plano de Metas, incorporando a região ao mercado nacional com atividade agrícola intensiva em capital.

O Plano de Metas visava a superação dos pontos de estrangulamento da economia com investimentos em infraestrutura, além da interiorização da economia, a partir da construção da nova capital, Brasília. A construção de Brasília provocou um enorme fluxo populacional, atraindo migrantes de toda parte do País, inclusive do entorno de Goiás e Minas Gerais, gerando no interior do país uma área de grande adensamento populacional. Segundo o relatório “Goiás no contexto nacional 2012”, ressalta que:

A construção de Brasília, no governo de Juscelino Kubitschek (1956-61), iniciou uma importante fase para o Centro-Oeste, sobretudo para Goiás. Como ressalta Diniz (2001), a construção de Brasília foi o elemento de maior impacto na integração econômica do território brasileiro. Ela passou a funcionar como o nódulo de integração decorrente da construção dos grandes troncos rodoviários: Brasília-Belém; Brasília-Belo Horizonte; Brasília-São Paulo; Brasília-Cuiabá; Brasília-Barreiras, e suas ramificações. O crescimento de Brasília, juntamente com a modernização da agropecuária tiveram efeitos sobre o crescimento urbano e permitiram que o Centro-Oeste se transformasse em uma região dinâmica (ROMANATTO et al, 2012, p.1).

Guimarães & Leme (1997) avalia que a decisão do Governo Federal de construir a nova capital no interior do país, como parte de um grande programa de metas fortalecia a interiorização da economia e justificava os investimentos em infraestrutura.

O Plano de Metas foi um grande divisor de águas entre o processo de ocupação – tipificado pelas frentes de subsistência e as frentes de pecuária extensiva e rudimentar – e a moderna incorporação do Centro-Oeste, caracterizada pelas novas frentes de agricultura comercial e bovinocultura tecnificada, assim como as frentes especulativas. O Plano foi responsável pela montagem de um novo padrão de acumulação de capitais, em cujo arcabouço articulava três grandes eixos: a) abolição dos pontos de estrangulamento da economia, por meio de investimentos em infraestruturas a cargo do Estado; b) ampliação e instalação das indústrias de base, estimulando investimentos privados nacionais e estrangeiros; c) interiorização forçada da economia, através da construção da nova capital, sintetizada na proposição de JK, segundo a qual, “todos os rumos levam a Brasília” (GUIMARÃES & LEME, 1997, p. 38).

Na oportunidade, o autor ainda revela que as obras de infraestrutura não foram as únicas responsáveis pela integração do Centro-Oeste, as estradas eram precárias e já existiam. Segundo o autor, o Plano de Metas, além de articular a infraestrutura, introduziu um novo modelo de industrialização, aumentando as taxas de crescimento econômico, a unificação do mercado nacional, assim como o dinamismo da indústria automobilística que dinamizou por sua vez o rodoviarismo.

Na década de 1960 surgem rodovias importantes. “A primeira delas, a BR 153, ligou Goiânia a São José do Rio Preto, no sentido sul, integrando estrategicamente a capital de Goiás diretamente com a economia paulista, sem a intermediação triangulina”. Aproveitando boa parte de seu traçado, essa rodovia na direção norte, “entre Goiânia-Anápolis-margens do Rio Araguaia, prolongando-o no sentido de Araguaína (TO), com entroncamentos para São Luís (MA) e Belém (PA)”.

Partindo de Brasília, a BR 060 foi uma das rodovias com mais importância para o desenvolvimento de Goiás, atraindo “para a área de influência de Goiânia o potencial produtivo do sudoeste goiano”, ligando Anápolis, Goiânia e o Sudeste de Goiás, integrando-se à BR 364 e, de forma descontínua, à BR 163. Neste sentido, mais tarde, essa área de polarização de Goiânia foi reforçada pelos governos federal e estadual, perante a construção de outras rodovias: “a BR 070 (Goiânia-Goiás-Barra do Garças-Cuiabá), a GO 060 (GO 326-São Luís de Montes Belos-BR 070), a GO 326 (Goiânia-Anicuns-Novo Brasil-GO 060) e a GO 164 (São Miguel do Araguaia Goiás). Em 1960, a extensão da rede rodoviária nos estados de Goiás, Mato Grosso e Rondônia alcançaram 6.481 km” (GUIMARÃES & LEME, 1997, p. 39).

Com o surgimento e ampliação das rodovias a região do Centro-Oeste passa a ter maior relevância na vida nacional, alterando gradativamente sua estrutura com base nas transformações internas. A construção de rodovias⁴ impactou de forma importante no processo de ocupação do território. A partir da década de 1970 a criação de corredores de exportação de produtos agrícolas, especificamente a soja, no que tange a exploração dos cerrados brasileiros passou a ser o fator determinante no desenho das políticas viárias. Observa-se que desde a década de 1970, a produção de soja vem aumentando

⁴ A lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 apresenta o Plano Nacional de Viação, onde é definida sigla BR, que possui o significado de rodovia é federal. Os legisladores preocupados com a infraestrutura da malha viária brasileira definiram que a diretoria de infraestrutura rodoviária fosse responsável pela manutenção, recuperação e construção de vias de transportes interurbanos, subdividindo entre as federais ou estaduais. As rodovias federais se dividem em: rodovias radiais, com início de quilometragem em Brasília; rodovias longitudinais, iniciadas a partir do litoral; rodovias transversais; rodovias diagonais e rodovias de ligação.

consideravelmente, sobretudo nos estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás, assunto que será abordado sistematicamente a diante.

Neste cenário, vale enfatizar que na década de 1970 e, sobretudo 1980, os estados do Mato Grosso e Goiás fizeram parte da ponte que se ampliou até a região amazonense, e que integrou a região ao mercado mundial agrícola, provocando profundas alterações na questão urbana. Esta integração foi intensificada a partir de 1990 e materializou-se de forma contundente no processo de concentração urbana nos municípios goianos e mato-grossenses.

O que explica a definição territorial dos estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Distrito Federal na formação do Centro-Oeste, segundo Santos (1996) é que a região é alvo de fenômenos de urbanização desde a década de 1970. O fato de serem relativamente despovoados, o que facilitaria a implantação de um sistema técnico e científico sem marcas históricas que pudessem impedir seu desenvolvimento a favor da economia moderna, também foi um fator favorável.

Outras análises discordam da leitura de Santos. É o caso de Silva (2007), que pontua a população rarefeita, assim como a persistência de relações econômicas voltadas para subsistência em amplas porções do território Centroestino, como fatores que terminam por comprometer um projeto de desenvolvimento maior alicerçado na industrialização. Ao estudarmos o caso da microrregião de Iporá esta temática será aprofundada.

1.3 – O papel das rodovias no processo de ocupação do território Centroestino

A política viária na região Centro-Oeste sistematicamente tem privilegiado a integração com outros estados, sobretudo São Paulo, e a criação de corredores de exportação, em detrimento à integração entre os municípios do mesmo estado e da mesma microrregião.

Historicamente “as grandes distâncias causavam linhas naturais de proteção às indústrias locais” (Cano, 1998, p. 178) gerando uma dificuldade de integração do território organizado em regiões isoladas economicamente, impactando na separação dos sistemas e na desigualdade econômica. O autor Cano (1998, p. 178-181) pontua que a integração do mercado nacional promovida pelo rodoviarismo foi possível pelas políticas do Estado, pelos investimentos públicos e pela eliminação de algumas “barreiras protecionistas”, entre as quais

enumerou: a) a crise de 1929 eliminou as barreiras na órbita da competição; b) redução gradativa (complementada 1943) de impostos interestaduais que acontecia sobre o comércio de mercadorias entre estados; c) criação e melhoria dos transportes inter-regionais. Segundo o autor, essas medidas serviram como “estímulo” para o desenvolvimento do mercado interno.

A partir da década de 1940, com a consolidação da industrialização mundial, e por influência de países como Estados Unidos e Inglaterra, o governo brasileiro redefiniu as políticas de integração do mercado interno, e a ligação deste com o mercado externo, o que efetivou, ainda que de forma lenta e gradual, investimentos no transporte rodoviário.

No Brasil, efetivamente na década de 1950 com a expansão automobilística beneficiada na época pelos baixos preços dos combustíveis e derivados do petróleo, concretizou-se o plano desenvolvimentista da economia brasileira, alavancando o país frente a outras economias.

Como exemplos específicos, temos a transferência da capital para Brasília e a aceleração da construção de rodovias, passando o governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) a ter exclusividade dos investimentos em transportes terrestres.

As ferrovias inicialmente ocupavam os velhos traçados, contavam com a falta de equipamentos de manutenção e com a falta de investimentos para propiciar o seu desenvolvimento. Com as rodovias não era diferente, cortavam o interior sob a concessão de companhias particulares, as quais também enfrentavam limitações.

O Plano de Metas foi um dos projetos responsáveis por mudar a estrutura espacial da região Centro-Oeste, destacando que:

O rodoviarismo iniciado com o Plano de Metas também teve importante impacto sobre a economia e a estrutura urbana do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Até 1969 esses estados contavam apenas com as BR's 262, 267, 163, 060, sendo pavimentada somente parte das BR's 262 e 163. Mato Grosso (MT), marginalizado da era ferroviária e de seus impactos, foi complementado com a principal via de integração Sudeste/Centro-Oeste/Norte, a BR364 fundamental para a consolidação, a partir dos anos 60, dos três principais núcleos de Mato Grosso, Rondonópolis, Cuiabá e Cáceres, essa rodovia integrou-os, a noroeste com Rondônia e Acre (incluindo a utilização do trecho da Ferrovia Madeira-Mamoré) e, a Sudeste, com o triângulo mineiro, seu papel foi decisivo também na ocupação de Rondônia, induzida pelos programas oficiais de colonização (INCRA), que acolheu os migrantes expulsos das áreas que passaram pelo processo de modernização conservadora (GUIMARÃES & LEME, 1997, p.41).

De acordo com Barat (1997, p.97) as rodovias federais implantadas estruturaram as ligações aos centros mais dinâmicos do país, sendo que dentre as várias áreas do território nacional destacam-se a BR-116 (hoje BR 050) como uma das mais importantes para Goiás, a BR 153 conhecida como Belém-Brasília, responsável por grandes modificações no estado de Goiás como incremento da urbanização.

Estevam (1997, p. 96-97) revela que a região Centro-Oeste “em virtude de ser a fronteira agrícola brasileira em expansão, foi de longe a que mereceu maior atenção por parte do Governo Federal correspondendo a 37% do incremento da extensão das vias federais no período”. O autor ainda evidencia que no final da década 1950, as aberturas das rodovias obtiveram maior impulso em Goiás, pois junto com a construção de Brasília, surgiram as rodovias BR 010 (rumo ao nordeste goiano), a BR 020 (Brasília-Formosa em direção a Fortaleza), a BR 040 (rumo a região sudoeste brasileira), a BR 050 (objetivo de encurtar a distância Brasília-São Paulo), a BR 060 (em direção ao Mato Grosso e Paraguai), a BR 153 (cortando Goiás, Norte e Sul buscando Belém do Pará), a BR 452 (conexão Sudoeste Goiano e triângulo mineiro) e a BR 364 (rumo ao Mato Grosso via sudoeste goiano). Estas novas vias proporcionaram a ampliação da fronteira agrícola nacional e facilitaram a integração intra e inter-regional de Goiás (Cf. Figura 2).

Figura 2: Mapa das Rodovias – Região Centro-Oeste.



Fonte: Google imagens, 2015.

Souza & Silveira (2011) destacam que as rodovias foram eleitas pelo governo brasileiro enquanto modalidade ideal para a efetivação da integração territorial do país e para a consolidação de um mercado doméstico, acabando juntamente com os espaços geográficos independentes (polos industriais e populacionais).

Nesse sentido, a ampliação e pavimentação das rodovias se tornaram necessárias porque o próprio mercado dependia das melhorias em específico da malha rodoviária para

garantir e aumentar o desenvolvimento e escoamento da produção na região Centro-Oeste. Sendo que nesta, a agricultura e a pecuária (o meio rural) começavam a dividir o cenário da prosperidade com as novas estratégias ligadas ao urbano-industrial, forçando a agricultura a tomar um novo estilo de desenvolvimento como revela Mueller (1992):

A evolução da agricultura e a expansão da fronteira no pós-guerra cumpre ter em vista esses papéis e as ações adotadas para assegurar desempenhos aceitáveis dos mesmos. É importante acompanhar, também, as mudanças que se verificam à medida que se foi alterando o modelo econômico. Em linhas gerais, é a seguinte periodização relevante: a) o período 1950-1960 de crescimento horizontal da agropecuária apoiado na expansão da fronteira; b) o período subsequente, de modernização conservadora com suas duas fases: a de rápido crescimento da década de 70, e das crises de setor externo e fiscal, iniciada em 1981(p.66).

Logo, a ampliação e a diversificação da produção na agricultura estabeleceu a implantação de novos mecanismos para interligar os novos mercados e para isso, o governo prossegue no final da década de 60 com a ampliação e pavimentação de novas rodovias, de forma que a extensão da rede rodoviária nos estados de Goiás, Mato Grosso e Rondônia passaram de 416 km de rodagem pavimentadas para 1.236 km, sendo que em 1970 as rodovias estaduais também cresceram consideravelmente: nesse mesmo período passaram de 3.041 km para 9.675 km, um incremento de 284% (NATAL, 1991. p. 249)

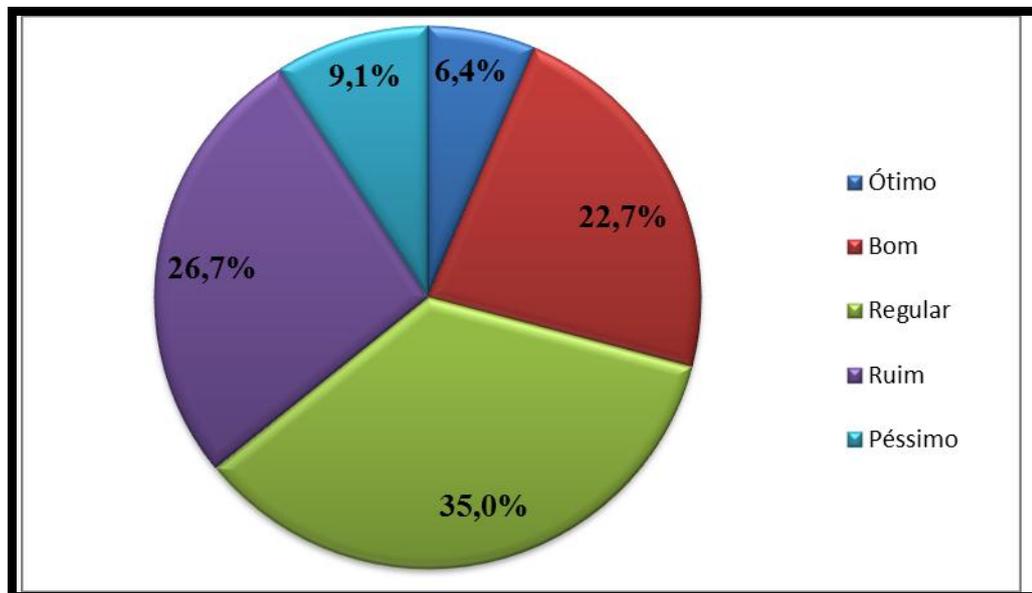
Na visão de Natal (1991), a presença de rodovias juntamente com as mudanças na estrutura produtiva promoveu estímulos aumentando consideravelmente a frota de veículos de carga, passando de 7.835 veículos em 1960, para 32.539. Ou seja, os números de veículos eram inferiores à existente na região Sul com 175.786 em 1970 e Sudeste com 152.382 em 1970; porém superior a região Nordeste 11.707 veículos em 1970.

Ainda convém salientar que associado ao crescimento da frota de veículos estava a formação dos ciclos de ordem democrática (1946-1964), o regime militar centralizador (1964-1985), em que as ações da União, no período compreendido entre os Governos de Dutra (1946-1950) e Geisel (1974-1979) também foram voltados para o desenvolvimento, com diferentes posturas políticas e ideológicas, ocorrendo praticamente com as mesmas prioridades: infraestruturas de transportes, de energia e posteriormente, de telecomunicações e de saneamento básico, tanto nos planos elaborados sob a vigência da Constituição de 1946 (BARAT, 2011).

Segundo a pesquisa do CNT de rodovias (2011, p. 232), o Denatran em julho de 2011 a frota da região Centro-Oeste era de 6.141.337 veículos automotores, sendo que 75% correspondem a veículos de carga. O sistema rodoviário apresentava em sua extensão 187.034 km, correspondendo a 11,8% das rodovias brasileiras.

No entanto, dos 28.178 km de rodovias federais e estaduais pavimentadas, 14.151 km não se apresentam com condições ideais, sendo que 10.020 km (70,8%) foram consideradas regular, ruim ou péssimo, conforme avaliação do estado de Goiás (Gráfico 1).

Gráfico 1: Classificação Geral das Rodovias – Região Centro-Oeste, 2011.



Fonte: CNT - SEST - SENAT, 2011.

O transporte rodoviário foi responsável por uma nova estruturação no território centroestino, pois atuava: a) modificando a estrutura de mercados; b) tornando-o independente; c) superando a rota ferroviária; d) assumindo o papel importante nos setores produtivos primários e secundários; e) apresentando o setor terciário prevalecendo com as funções de governo com estrutura própria um centro urbano do Distrito Federal.

No Centro-Oeste foram construídas rodovias importantes que serviram para interligar e diminuir espaços, como por exemplo, a BR 364 e a BR 452 que impulsionaram a

produção na fronteira do Centro-Oeste, como condutora econômica de Uberlândia, BR163 grande indutora de frentes de exploração de madeira, assistida por projetos do INCRA⁵.

Para Moysés (2012), se por um lado, as práticas modernas da agricultura contribuíram com o rápido desenvolvimento, por outro, trouxeram problemas de natureza social, os quais provocaram o esvaziamento do campo e o inchaço das grandes cidades.

Com o impacto da crise fiscal nos anos 1980 a degeneração da infraestrutura marcou a derrocada do estado desenvolvimentista, uma vez que o setor público perdeu a capacidade de financiar investimentos e como consequência põe fim a uma crescente oferta até os anos de 1990, agravando a situação da malha rodoviária federal, dos portos e das ferrovias.

Com o surgimento de um novo modelo de desenvolvimento de áreas de cerrado, voltado para modernas atividades comandadas por empresas globais, em substituição de antigas atividades baseadas na subsistência e na economia natural como cita Macedo (2012), modernas produções para o agronegócio, foram implementadas, sendo paralelas ao desenvolvimento e aplicação do agronegócio. Assim, a concepção de cadeia produtiva torna-se importante ferramenta para a compreensão da dinâmica estudada no próximo capítulo.

Entretanto, a infraestrutura e as práticas modernas possibilitaram o rápido desenvolvimento de grandes áreas no estado do Mato Grosso, mas que por outro lado, trouxeram consigo problemas de natureza social, econômica e cultural, que se tornarão mais claros no capítulo seguinte.

⁵ O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) é uma autarquia do Governo Federal, vinculada ao Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), criada a partir do decreto nº 1.110, de 09 de julho de 1970. Sua estrutura regimentar foi criada a partir do *decreto nº 5.735, de 27 de março de 2006*, com a redação alterada e atualizada pelo *decreto nº 6.812, de 03 de abril de 2009* (<http://reforma-agraria-no-brasil.info/o-incra.html>).

CAPÍTULO 2: A TRILHA DO AGRONEGÓCIO NO CENTRO-OESTE: O ESTADO DO MATO-GROSSO E O ESTADO DE GOIÁS.

2.1 - O estado do Mato Grosso

O estado do Mato Grosso ocupa uma área de 903.357 km² e se encontra dividido em 141 municípios, apresentando três importantes biomas: Floresta Amazônica (53,6% do território), Cerrado (39,6% do território) e o Pantanal (6,8% do território).

Segundo Silva (2011), o estado conta com uma diversidade muito rica, possuindo 78 terras habitadas por 47 etnias indígenas que se encontram em fases diferentes de regularização. Na oportunidade, ainda apresenta a existência de comunidades quilombolas que possuem registros de certificação pela fundação Palmares e Povos Ciganos, Retireiros do Vale do Araguaia, Pantaneiros, Ribeirinhos, Assentados, Marroquinos, Pescadores Profissionais, Artesãos, Agricultores Familiares, engajados em várias lutas.

Constata-se a existência de grandes paradoxos, pois apresenta de um lado uma rica biodiversidade com biomas importantes, grande riqueza cultural trazida por diferentes povos que vivem em múltiplos espaços, e de outro lado gigantesca áreas de pecuária, monoculturas de soja e outras atividades que vem destruindo a diversidade étnica socioambiental.

O economista Fernando César de Macedo (2012) explicita a conjuntura que vive a região centroestina, em especial a área de cerrado, presente também no Mato Grosso:

O cerrado brasileiro é o que mais expõem as mazelas do esforço de inserção comercial do país e a forma acelerada como as modernas atividades comandadas por grandes empresas globais modificaram seu território, adaptando-os necessidades de acumulação global, redefinindo, assim, inserção na geografia econômica (interna e externa) pela substituição de antigas atividades baseadas em subsistência e na economia natural por modernas produções do agronegócio internacionalizado (MACEDO, 2012, p. 9).

A ocupação do território Mato-grossense foi mais tardia que ocupação do território goiano, integrado a um cenário de transformação geopolítica mundial que prega um desenvolvimento econômico a qualquer custo e foi fortemente vinculada à ação do Estado.

Na concepção de que todos que não possuem terra devem ter o direito a um pedaço, foi criado o sistema de Sesmaria, (sistema que garantia o direito da propriedade no período colonial), que surgiu a partir de uma posse firmando a vontade do estado de ver suas terras ocupadas nas décadas de 1940 e 1950. Logo, essa ação fica marcada pela concepção de que a terra deve voltar as mãos do homem pobre expropriado.

No entanto, a ocupação das terras no estado do Mato Grosso traz consigo raízes históricas da reforma agrária. Os movimentos sociais assumem o papel de pressionar o Estado para garantir terras para reforma agraria e o estado se organiza e planeja quais terras seriam impostas à ação dos movimentos sociais (Sem Terras). O INCRA, passa a conceder vistorias a fazendas que não cumpre o preceito constitucional com objetivo de apresentar o não cumprimento da função social. O processo de uso e ocupação do território Mato-grossense carrega a herança predatória da colonização.

Entender como aconteceu todo processo de ocupação do território mato-grossense, ajuda a compreender como surgiram os mais diversos conflitos com disputas acirradas. A partir desse pressuposto Mizusaki (2011), cita que:

(...) os proprietários de terras, os capitalistas e os trabalhadores assalariados, além dos sujeitos que se expressam sob relações não capitalistas de produção, como os camponeses e os indígenas, constituem-se em agentes que se apropriam distintamente do território, cujas relações são mediadas por diferentes concepções de propriedade e interesses de classe (p.247).

A expansão do capital no território mato-grossense através do agronegócio tem provocado um (re) ordenamento territorial em especial nas décadas de 1980 e 1990, a qual vem privilegiando a reprodução ampliada do capital. As commodities agrícolas são os principais indutores das grandes transformações sócio espaciais que passam a configurar no território, bem como a própria participação do agronegócio no meio econômico e político brasileiro.

Portanto, pode-se observar que o crescimento da produção de soja no Mato Grosso vem aumentando acima do crescimento da produção da média brasileira, sendo que no ano de 2000 o estado produziu cerca de 8.774,470 (t), já em 2013 está produção aumentou para 23.416,774 (t), havendo um crescimento de 14.642,304 (t) da produção de soja no estado (Cf. Tabela 1).

Tabela 1: Brasil, Mato Grosso: Quantidade de produção de soja em toneladas e (%), 2000 a 2013.

Ano	Brasil (t)	Mato Grosso (t)	(%)
2000	32.820.826	8.774.470	26,64%
2001	37.907.259	9.533.286	25,15%
2002	42.107.618	11.684.885	27,75%
2003	51.919.440	12.965.983	24,97%
2004	49.549.941	14.517.912	29,30%
2005	51.182.074	17.761.444	34,70%
2006	52.464.640	15.594.221	29,72%
2007	57.857.172	15.275.087	26,40%
2008	59.833.105	17.802.976	29,75%
2009	57.345.382	17.962.819	31,32%
2010	68.756.343	18.787.783	27,33%
2011	74.815.447	20.800.544	27,80%
2012	65.848.857	21.841.292	33,17%
2013	81.724.477	23.416.774	28,65%

Fonte: IBGE/SIDRA, Produção agrícola.

De acordo com Guanziroli (2006), a soja foi uma das principais responsáveis pelo crescimento do agronegócio no país.

A soja foi uma das principais responsáveis pelo crescimento do agronegócio no país, não só pelo volume físico e financeiro envolvido, mas também pela necessidade da visão empresarial de administração da atividade por parte dos produtores, fornecedores de insumos, processadores da matéria-prima e negociantes. [...] A questão ambiental, principalmente por causa do desmatamento que vem sendo observado em áreas de expansão da soja, cria um problema sério de sustentabilidade que o país deve enfrentar, sob pena de estar resolvendo um problema por um lado (macro econômico) e criando outro para as gerações futuras de dimensões mais perigosas que o que solucionou. (GUANZIROLI, 2006, p.3 – 4).

Os impactos ambientais provocados pela introdução das commodities agrícolas foram: o desmatamento em grande escala, o assoreamento dos cursos d'água que vem trazendo transtornos em algumas regiões pela escassez e até a falta, erosão causada pelo inadequado uso do solo e dos cursos d'água, uso intensivo de agrotóxicos e uso inadequado das reservas hídricas para irrigação, tais fatores esses responsáveis por alterar de maneira drástica os biomas afetados.

Segundo Moysés (2012), estima-se que dois terços de área do cerrado já tenham sido comprometidos.

O processo de ocupação, visando o desenvolvimento econômico da região, não tem levado em conta as consequências ambientais e sociais que impactam desde as pequenas cidades, que se desertificam populacionalmente por falta de opções dignas de sobrevivência, sobretudo para os jovens, até as médias e grandes que sofrem com as pressões do movimento migratório que demanda, , as cidades , cada vez mais moradias, saúde, educação, emprego (MOYSÉS, 2012, p.11).

Este movimento antagônico vem trazendo um histórico de muitos conflitos nos territórios ocupados, protagonizados por grupos sociais que apresentam organizações articuladas para resistir o poder da homogeneização.

Azevedo (2009), aponta que o estado do Mato Grosso ganhou destaque por apresentar no período de 1992 a 2007 como o que mais desmatou na região Centro-Oeste, abrindo fronteira para o avanço da agropecuária.

Segundo os dados apresentados pelo INPE (2011) entre agosto de 2010 e abril de 2011 o desmatamento aumentou 43% no estado do Mato Grosso. Juntamente ao desmatamento, ocorrem as queimadas, que vem mudando a estrutura daquele território.

De acordo com os dados do sistema de alerta de desmatamento (SAD), do Imazon, o desmatamento na Amazônia atingiu 1.660 Km² no período de agosto de 2014 a janeiro de 2015 (primeiro semestre do calendário do desmatamento desse ano), um aumento de 213% em relação ao mesmo período do ano anterior, sendo que o Mato Grosso foi responsável por cerca de 45% desse aumento.

O aumento do desmatamento no estado do Mato Grosso tem sido preocupante, pois em relação ao período citado anteriormente, o estado já ultrapassou o total do ano anterior. Outro dado é que os proprietários rurais continuam apostando na impunidade, na convicção de que as normas do código florestal e as limitações para comercialização de produtos agropecuários proveniente de desmatamentos ilegais não serão mantidas ou poderão ser burlados. Esclarecendo as fragilidades estruturais de governança, principalmente no tocante a regularização fundiária.

Diante desta situação, se faz necessário uma atuação forte e instantânea dos órgãos ambientais para evitar uma alta ainda mais significativa do desmatamento, colocando em cheque o cumprimento das metas de redução do desmatamento no estado. Isso demanda um aprofundamento das medidas estruturais de regulamentação ambiental e fundiária dos

imóveis rurais e fortalecimento da gestão ambiental dos municípios, que são prioridades do programa Mato-grossense de municípios sustentáveis.

O desmatamento total detectado pelo SAD entre Agosto de 2014 e Janeiro de 2015 foi de 579 quilômetros quadrados, um aumento de 665% em relação ao mesmo período do ano anterior. Essa área já supera todo desmatamento detectado pelo SAD no ano anterior, de Agosto de 2013 a Julho de 2014, que foi de 411 quilômetros quadrados (VALDIONES et al, 2015, p. 1).

Os atores e as forças que comandam o desmatamento variam de região e mudam ao longo do tempo. Normalmente, os grandes e médios proprietários de terra respondem pela maioria da atividade do desmatamento e os pequenos agricultores podem atuar como força nos lugares onde estão congregados. Segundo o IBGE, até 2010, 49,1 da área do Cerrado havia sido desmatado, um problema preocupante que se agrava cada vez mais.

Quanto ao Pantanal, este conta com a pecuária de corte como principal atividade econômica, segundo Embrapa (2011) o rebanho bovino é estimado em mais de três milhões de reses. Nessa região, o município de Corumbá/Ms apresenta a maior área no Pantanal (61.819 Km²) e se destaca como um dos maiores efetivos bovinos do País, com 1.994,810 reses (1% do rebanho nacional).

Mesmo apresentando um número importante de reses que poderia impactar diretamente o meio ambiente, esse ecossistema é ainda considerado um dos mais preservados do país. De acordo com a Embrapa (2011) isso ocorre pelo fato da maximização da utilização natural e a baixa utilização de insumos externos, ou seja, as propriedades situadas no Pantanal adotam um sistema de produção extremamente extensivo, com baixa utilização de tecnologias, uso de pastagens nativas, reduzindo o efetivo bovino por unidade de área (normalmente 3 – 4 já por cabeça) e pouca mão-de-obra empregada. Entretanto, essa forma de condução da pecuária local é um dos fatores responsáveis pelo estado de conservação ambiental do Pantanal.

O estudo do estado do Mato Grosso revela que mecanismos predatórios e criminosos vêm ganhando força na arena do domínio do espaço, implicando não somente em violência física – como assassinatos e danos irreversíveis ao meio ambiente -, mas também colaborando com a destruição de bens imateriais, perda de autonomia, perda de qualidade de vida, violação dos direitos humanos, desrespeito a cidadania e outros mais.

O espaço, é considerado como mosaico de elementos de diferentes eras, sintetiza, de um lado a evolução da sociedade e explica de outro lado, situações que se apresentam na atualidade. [...] a noção de espaço é assim inseparável da ideia de sistemas de tempo (SANTOS, 1985, p.21-22).

O intempestivo crescimento da produção de commodities para a exportação tem esbarrado em fragilidades da infraestrutura física e representam um gargalo para os investidores dessa economia. Tais setores vêm buscando novas formas de se organizar, informação, gestão dos fluxos materiais e imateriais, conhecimento científico, passando a agregar valores ao produto através do controle de estoque, armazenamento e gestão de transportes. Os investidores tomam pra si a concepção de logística empresarial integrada, capaz de garantir maior eficácia na fluidez de seus produtos e ampliar seus mercados. O escoamento da maior parte da produção ainda é conduzido via malha rodoviária até o porto de Paranaguá (PR) e o porto de Santos (SP).

Estas são concomitantemente as dificuldades que o estado do Mato Grosso vem enfrentando, devido a precariedade na malha rodoviária, sendo que os produtores e investidores do mercado global são pressionados a buscar novas alternativas com intuito de suprir as dificuldades decorrentes dos avanços tecnológicos e científicos aliados ao processo de ajustes estruturais da economia brasileira. Com isso, a participação do poder governamental se torna necessário para que a logística de armazenamento e transporte possibilite uma maior fluidez do capital, atingindo a competitividade,

No Mato Grosso, os principais eixos rodoviários, foram criados nas décadas de 1960 e 1980, ainda no período da Ditadura Militar, visavam a integração nacional. É o caso da BR 163 chamada a rodovia da soja (Cuiabá a Santarém) que corta o estado no sentido Norte e Sul, BR 364 (Cuiabá/Porto Velho e Cuiabá/Campo Grande) cruzando o Mato Grosso em sentido Leste-Oeste. Temos ainda a BR 070 que liga Brasília/fronteira com a Bolívia que se encontra com a BR 158.

O marcante desenvolvimento oriundo do agronegócio não só mudou a dinâmica do território mato-grossense como vem causando preocupação quanto aos diversos conflitos criados pela forma que vem sendo conduzido o padrão de uso e de ocupação das terras. Conflitos esses que surgem a partir da dominação do espaço territorial pelo capital e das intervenções políticas voltadas para as necessidades dos mercados nacionais e internacionais. Vale ressaltar que a primeira lei de terras do Mato Grosso, foi sancionada em 1892, da qual

surge no mesmo ano a nova lei que repartia as terras públicas. Elas garantiam posse de grandes áreas aos latifundiários do estado como afirma Siqueira (2002).

Neste sentido, o desenvolvimento do agronegócio no estado Mato Grosso modificou todas as estruturas do território, possibilitando tanto no meio rural como urbano, a produção e reprodução do capital, gerando dinamismo econômico e crescimento populacional. Desta forma, de acordo com os dados do IBGE/SIDRA (2007) em relação ao total da população do estado do Mato Grosso, está totalizava 2.375.514, (Cf. Tabela 2).

Tabela 2: Brasil, Centro-Oeste, Mato Grosso e Goiás: População recenseada por domicílio (Total / Percentual), ano 2007.

Faixa Etária	Brasil		Centro-Oeste		Mato Grosso		Goiás	
	Total	(%)	Total	(%)	Total	(%)	Total	(%)
0 a 4	8.022.405	8,35	614.086	8,30	205.661	8,66	236.619	8,04
5 a 9	9.142.537	9,52	676.554	9,14	221.560	9,33	267.195	9,08
10 a 14	9.640.280	10,03	730.650	9,87	241.169	10,15	283.913	9,65
15 a 19	9.426.640	9,81	701.040	9,47	232.699	9,80	270.284	9,18
20 a 24	8.989.053	9,36	687.323	9,28	231.695	9,75	262.573	8,92
25 a 29	8.189.620	8,52	664.991	8,98	221.987	9,34	260.241	8,84
30 a 34	7.108.443	7,40	601.812	8,13	197.022	8,29	241.682	8,21
35 a 39	6.593.707	6,86	557.590	7,53	179.609	7,56	225.735	7,67
40 a 44	6.266.561	6,52	515.062	6,96	163.956	6,90	205.584	6,98
45 a 49	5.259.547	5,47	420.231	5,68	131.555	5,54	167.683	5,70
50 a 54	4.457.450	4,64	345.816	4,67	105.458	4,44	139.420	4,74
55 a 59	3.667.402	3,82	268.207	3,62	78.356	3,30	112.743	3,83
60 a 64	2.883.489	3,00	207.792	2,81	58.679	2,47	89.019	3,02
65 a 69	2.296.843	2,39	159.528	2,15	43.211	1,82	70.144	2,38
70 a 74	1.699.034	1,77	112.720	1,52	29.205	1,23	49.783	1,69
75 a 79	1.200.588	1,25	72.603	0,98	18.052	0,76	31.789	1,08
80 anos ou mais	1.240.908	1,29	67.028	0,91	15.640	0,66	29.112	0,99
Total	96.084.507	100,00	7.403.033	100,00	2.375.514	100,00	2.943.519	100,00

Fonte: IBGE/SIDRA.

Alavancado pela ação do Estado a modernização da produção agropecuária transformou o bioma cerrado e amazônico. Tais modificações foram tanto no âmbito positivo,

quanto no negativo. Os estudos indicam que os pontos negativos se concentram na esfera ambiental: os impactos na biodiversidade, os riscos às espécies vegetais e animais do cerrado; comprometimento de nascentes e cursos d'água; disseminação de riscos em função do uso indiscriminado de agrotóxicos. Por outro lado podemos destacar que também houve transformações positivas, relacionadas à modernização produtiva e tecnológica e ao aumento da produção e geração de postos de trabalho.

2.2 – O estado de Goiás

A ocupação do estado de Goiás se deu a partir de 1780 em meados do século XVIII e XIX. O estado está localizado geograficamente no centro do território brasileiro, ocupando uma área de 340.086 km². Possui uma grande diversidade de paisagens em sua totalidade capaz de torná-lo único. Seu crescimento e desenvolvimento estão fortemente ligados à política do Governo Federal.

Goiás apresenta solo rico, capaz de contribuir de forma clara ao desenvolvimento, e por apresentar o cerrado como bioma, conta com uma grande diversidade tanto na flora, quanto na fauna. Gracioso em recursos hídricos proveniente de sua formação, sendo considerado um dos mais abundantes.

No entanto, apresenta sérios problemas de degradação do solo, causado pelo uso indiscriminado. É atraente ao mercado tanto na área do extrativismo, como na agricultura e pecuária, pois apresenta um clima predominantemente tropical favorável ao desenvolvimento e com uma alternância entre quente, úmido, fria ou seca.

Situado sobre o planalto central brasileiro, e com terras de regiões planas, as quais favoreceram a ocupação do território, Goiás foi propício para a acumulação de metais preciosos como o ouro, gemas (esmeraldas, ametistas e diamantes) e metais diversos, que foram a mola propulsora da colonização e do desenvolvimento no século XVIII.

De acordo com Prado (2014, p.5) “o nome do estado se origina da denominação da tribo indígena “guaiás”, que por corruptela se tornou Goiás. Vem do termo tupi *gwa ya* que quer dizer indivíduo igual, gente semelhante, da mesma raça”.

O desenvolvimento do estado de Goiás ocorreu mediante o interesse do governo português, com a formação de arraiais e aldeamentos. À época “surgiram mais de cinquenta

arraiais em um território que desde os primeiros momentos do século XVIII foi controlado por regimentos” e que tal ocupação se deu de forma a privilegiar apenas os interesses da coroa portuguesa, favorecendo seu controle e domínio. Desta forma, “a ocupação dessa região insere-se, no contexto expansionista e de consolidação de posses de terras, garantidas pelas formações de núcleos urbanos” possibilitando as organizações a construir novos núcleos “cidades” (BOAVENTURA, 2007, p. 25).

Nas três primeiras décadas do século XX não houve muitas mudanças em sua forma de vida, era um estado ruralista prevalecendo a agricultura para a subsistência, não havendo um desenvolvimento econômico, como por exemplo, havia em São Paulo. Palacín & Moraes (2008) afirmam que:

As três primeiras décadas do século XX não modificaram substancialmente a situação a que Goiás regredira como consequência da mineração no fim do século XVIII. Continuava sendo um estado isolado, pouco povoado, quase integralmente rural, com uma economia de subsistência (PALACÍN & MORAES, 2008, p. 133).

Desta forma, percebe-se que o estado de Goiás no século XX ainda não havia se modernizado, sofrendo com a deficiência de transporte e mecanização, o que dificultava a comercialização de gado na balança comercial com o estado de São Paulo. A negociação era feita no triângulo mineiro, o que dificultava o desenvolvimento econômico.

Apesar das dificuldades de comunicação e locomoção, os Censos Demográficos indicam crescimento populacional. Segundo Siqueira (2009, p. 138) o “censo de 1900 indicou para Goiás uma população de 255.284 habitantes; o de 1920 registrou 511.919. [...] Mas, mesmo admitindo 500 mil habitantes para o estado, a densidade populacional continuava baixíssima: 0,77 habitantes por quilômetro quadrado”.

O desenvolvimento econômico de Goiás somente deslanchou a partir da Revolução de 1930, com a transferência da capital Vila Boa para Goiânia. De acordo com Palacín e Moraes (2008, p.165), “a partir de 1940, Goiás cresce rapidamente: a construção de Goiânia, o desbravamento do Mato Grosso Goiano, a campanha nacional de “marcha para o Oeste”, que culmina na década de 1950 com a construção de Brasília, imprimem um ritmo acelerado ao progresso de Goiás”.

Multiplica-se a população, as vias de comunicação integram o estado com o resto do país integrando também seu interior, ocorre uma impressionante explosão urbana, com o desenvolvimento de todos os setores de serviços, principalmente a educação. Vale ressaltar

que apesar desse desenvolvimento “Goiás continua sendo um estado de economia primária, com uma exploração extensiva de baixa produtividade” (PALACÍN & MORAES, 2008, p. 165).

No Brasil percebe-se que os temas associados às experiências de planejamento das unidades da federação têm recebido pouca atenção por parte de pesquisas mais detalhadas e aprofundadas. Neste aspecto, o estudo do plano de desenvolvimento econômico de Goiás, mais conhecido como Plano MB, em homenagem ao seu idealizador, Mauro Borges, aponta uma tentativa de intervenção estatal sobre uma economia até então julgada como a periferia da periferia.

Para o economista Jeferson de Castro Vieira, “a luz desenvolvimentista”, era o pano de fundo do Plano Mauro Borges. O momento histórico – 1961 – era marcado pela constituição de uma nova dinâmica regional na medida em que o Distrito Federal estava instalado no território goiano.

De acordo com Palacín & Moraes (2008, p.177 -178):

O governo Mauro foi o primeiro a propor, como diretriz de ação, um “Plano de Desenvolvimento econômico de Goiás” (1961 – 1965), abrangendo todas as áreas: agricultura e pecuária, transportes e comunicações, energia elétrica, educação e cultura, saúde e assistência social, levantamento de recursos naturais, turismo, aperfeiçoamento e atualização das atividades.

Conforme a lei nº 3.999 de 14/11/1961 no governo de Mauro Borges foi implantada a reforma administrativa a qual criava, paralelamente ao corpo administrativo do estado propriamente dito (secretárias, polícia militar, procuradoria geral), os serviços estatais autônomos (autarquias) e paraestatais (companhias de economia mista).

Para Silva (2003, p.105), o governo Mauro Borges, “assumiu a condição pioneira em estabelecer a transparência nos atos governamentais”, com relação ao projeto de modernização da gestão pública.

Em Goiás, nenhuma gestão governamental anterior foi tão ousada e revolucionária como as propostas executadas por Mauro Borges e os gestores da época. Campos (2009) apud Favaro (2010, p. 8), afirma que: “[...] daí veio uma estrutura que revolucionou o estado e qual sobrevive praticamente até hoje o que há de moderno no estado foi criado pelo Mauro Borges”.

Segundo Vieira (2012), o Plano de Desenvolvimento Econômico de Goiás apresentava uma evolução no campo da administração pública. Em matéria de planejamento

clássico, subentende um reconhecimento da importância da economia e a instauração de objetivos e o seu dimensionamento em metas, a escolha de instrumentos que iriam ser utilizados para atingi-los, a composição de uma metodologia de controle de avaliação do plano. O Plano MB foi aprovado em 1960 para ser executado no período de 1961 – 1965.

Goiás é um estado privilegiado por sua extensão territorial e por seus aspectos físicos, favorecendo o crescimento populacional, apresentando assim um desempenho positivo nas últimas décadas. Entre 1991 e 2000 a população do estado cresceu com taxas acima da média do País e da região Centro Oeste. Entre 2000 e 2014 o estado seguiu crescendo acima da média do País, porém abaixo da média da região. Em 2000 a população de Goiás era de 5.003 milhões de habitantes, havendo um crescimento em 2014 para 6.523 milhões de habitantes, proporcionando uma taxa de crescimento de 1,91% entre 2000/2014 (Cf. Quadro 2).

Quanto à urbanização, em 1950 a população urbana representava 20,2% da população total, em 1960 este quantitativo avança para 30,7% e em 1970 para 44%. No entanto, em 1972 o estado contava com uma média de três milhões de habitantes para 640.000 Km², a densidade populacional não chegava a cinco habitantes por quilômetros quadrados, perfazendo (4,58%) (Palacín & Moraes, 2008, p. 163).

Este crescimento da população urbana pode ser explicado e entendido pela forte migração proveniente especialmente dos estados limítrofes: Maranhão, Bahia e Minas Gerais.

Em 2014, Goiás possuía 246 municípios distribuídos em seu território, apresentando uma população de 6.523.222 habitantes, com uma diversidade demográfica de 19 habitantes/Km², com diversas culturas e modos de vida (IBGE, 2014) (Cf. Quadro 2).

Quadro 2: Dados Gerais do Estado de Goiás

DADOS GERAIS DO ESTADO DE GOIÁS	
Área do estado (Km ²)	340.111,376
Capital	Goiânia
Números de municípios	246
População (2014)	6.523.222
Densidade demográfica (hab./ km ²) (2014)	19 hab./km ²
População do Brasil (hab./ 2014)	201.032.714
Taxa de Crescimento demográfico 1991/2000 (%)	2,47
Média Nacional 1991/2000 (%)	1,65
Média Centro-Oeste 1991/2000 (%)	2,33
Taxa de Crescimento demográfico 2000/2014 (%)	1,91
Média Nacional (%)	1,28
Média Centro-Oeste (%)	1,94

Fonte: Instituto Mauro Borges, 2014; IBGE, 2001; IBGE, 2014.

Nota: Elaborado pela pesquisadora, 2015.

Nos anos de 1950 a 1970 a economia de Goiás se expandiu devido a necessidade de escoamento dos produtos produzidos na região goiana, destacando segundo Estevam (1997, p. 134), que “os recursos governamentais facilitaram a geração de “empresas-fazendas” porque a infraestrutura básica (estradas, energia, armazéns) esteve assegurada a curto e médio prazos: o apoio técnico – via assistência”. E que tais “atividades econômicas em Goiás estiveram apoiadas na expansão do setor terciário (transporte e comércio) voltadas para exportação dos produtos regionais e distribuição de produtos manufaturados” (ESTEVAM, 1997, p. 118), período esse de grande dinamismo regional-local.

Neste cenário, a economia de Goiás ao longo do tempo vem sofrendo várias mudanças, ocorridas principalmente na área das inovações tecnológicas, “a indústria tem alterado a estrutura produtiva da economia goiana”, sendo que este crescimento industrial ocorre devido “a localização do estado no território nacional; a produção e exploração de algumas matérias-primas, principalmente de origem agropecuária e extrativa, devido à

integração da agroindústria com a agropecuária moderna”, fatores esses que contribuíram para o desenvolvimento do estado (PRADO et al, 2014, p. 60).

Conforme o Instituto Mauro Borges afirma em um relatório organizado por Prado et al (2014, p.6), o desenvolvimento adotado pelo estado de Goiás foi baseado, “no estímulo à atração de empreendimentos industriais”, concentrando-se apenas na “infraestrutura física requerida pelas plantas industriais e na oferta de reduções tributárias por meio dos incentivos fiscais”.

Tal estímulo foi ágil para impulsionar o crescimento econômico de Goiás e favorecer alguns setores industriais, embora, “esse modelo é insuficiente para o desenvolvimento homogêneo do território e incapaz de melhorar a distribuição funcional da renda”.

Vale ressaltar que “o modelo de incentivos fiscais não conseguiu promover a distribuição mais equilibrada da produção no território goiano, muito embora tenha sido fundamental para a mudança do perfil econômico do estado”.

Em relação ao PIB (Produto Interno Bruto) segundo Prado et al (2014) “o estado de Goiás está em nono lugar na economia brasileira, destacando-se na produção de grãos, leite e carne”. Assim a tabela 2 indica a evolutiva do PIB a preço de mercado referente aos anos de 2000 a 2012, sendo possível perceber que Goiás vem aumentando esse número anos após anos, um ponto fundamental para percebermos o desenvolvimento da economia goiana desde a década de 1950.

Nesse cenário, o PIB de Goiás atingiu o valor de R\$ 97.575.930 milhões no ano de 2010, com acréscimo de R\$ 26.350.371 milhões em 2012 (Cf. Tabela 2). Sua participação no PIB nacional que era de 2,5% em 2008 passou para 2,6% no ano de 2010. Esses resultados fizeram com que o estado se mantivesse na 9ª posição no ranking nacional. Em 2010, o crescimento real da economia goiana atingiu 8,8% e no resultado quanto aos três grandes setores, a agropecuária apresentou a taxa de 5,4%, a atividade de serviços 6,4% e a indústria 13,7%, (GOIÁS EM DADOS, 2012, p. 8).

Assim destaca-se a evolutiva do PIB de Goiás que em 2010 apresentou um percentual de 2,59% e em 2012 este número aumentou para 2,82%, obtendo um acréscimo de 0,23 ponto percentual na economia goiana, resultados estes que são significativos para o desenvolvimento do estado (Cf. Tabela 3).

Tabela 3: Estado de Goiás, Centro-Oeste e Brasil: Produto Interno Bruto a preço de mercado correntes – 2000 – 2012.

Ano	Brasil		Centro-Oeste		Goiás	
	(Mil Reais)	(%)	(Mil Reais)	Participação no PIB/Brasil (%)	(Mil Reais)	Participação no PIB/Brasil (%)
2000	1.179.482.000	100,00	98.914.837	8,39	26.249.031	2,23
2002	1.477.821.769	100,00	129.648.586	8,77	37.415.997	2,53
2004	1.941.498.358	100,00	176.811.355	9,11	48.020.949	2,47
2006	2.369.483.546	100,00	206.284.475	8,71	57.057.072	2,41
2008	3.032.203.490	100,00	279.372.274	9,21	75.271.163	2,48
2010	3.770.084.872	100,00	350.596.446	9,30	97.575.930	2,59
2012	4.392.093.997	100,00	430.463.391	9,80	123.926.301	2,82

Fonte: IBGE/SIDRA, Produto Interno Bruto, 2015.

Segundo Prado et al (2014) “O estado figura entre os maiores produtores em nível nacional de cana-de-açúcar, soja, sorgo, alho, milho, feijão, algodão, tomate e girassol”. Obtendo uma produção diversificada, na qual obteve 1º lugar na produção nacional de sorgo, alho e tomate. Destacando que a área plantada do estado expandiu-se consideravelmente para os produtos citados, havendo um desenvolvimento no setor agrícola devido aos investimentos tecnológicos, conforme a tabela 4.

Assim podemos observar que Goiás conta com uma diversificada economia, na qual a produção agrícola alterna conforme cada época de seu plantio, podendo haver variações nas colheitas.

Tabela 4: Estado de Goiás: Área, produção e rendimento médio dos principais produtos agrícolas / 2011 – 2012.

Produto	2011				2012 ⁽¹⁾			
	Área Plantada (ha)	Área Colhida (ha)	Produção (t)	Rend. Médio (Kg/ha)	Área plantada ou a plantar (ha)	Área colhida ou a colher (ha)	Produção obtida ou esperada (t)	Rend. Médio obtido ou esperado (Kg/ha)
Algodão herbáceo	110.779	110.779	425.825	3.843	95.960	95.960	351.014	3.658
Arroz irrigado	13.375	13.375	74.047	5.536	11.690	11.690	75.147	6.428
Arroz sequeiro	58.801	58.801	127.151	2.162	47.368	47.356	101.623	2.146
Cana-de-açúcar	697.541	697.541	54.903.085	78.709	888.990	727.506	57.875.062	78.553
Feijão (1º safra)	66.490	64.400	136.609	2.121	64.121	64.121	148.277	2.312
Feijão (2º safra)	22.945	22.945	48.502	2.114	23.596	23.266	48.943	2.104
Feijão (3º safra)	44.955	44.755	126.726	2.832	50.926	50.926	133.162	2.615
Girassol	8.179	8.179	11.667	1.426	16.860	16.860	25.705	1.525
Mandioca	18.315	18.315	292.579	15.974	23.291	16.133	267.618	15.588
Milho (1º safra)	386.645	386.645	2.640.701	6.830	472.469	472.469	3.661.998	7.751
Milho (2º safra)	574.147	574.147	3.102.921	5.404	742.358	742.358	4.561.923	6.145
Soja	2.565.608	2.560.508	7.703.982	3.008	2.648.560	2.648.560	8.311.960	3.138
Sorgo	267.925	267.925	813.944	3.037	245.498	245.498	824.880	3.360
Tomate de mesa	1.892	1.892	97.796	51.689	1.059	1.057	55.294	53.312
Tomate industrial	16.787	16.787	1.343.165	80.012	12.365	12.365	1.007.686	81.495
Trigo	9.615	9.615	49.138	5.110	9.426	9.426	40.955	4.345

Fonte: GCEA – Grupo de Coordenação de Estatísticas Agropecuárias.

Elaboração: SEGPLAN-GO/IMB/Gerência de Sistematização e Disseminação de informações Socioeconômicas – 2012.

(1) Posição: outubro.

Substancialmente, o documento GOIÁS EM DADOS 2012, descreve que a área colhida do estado de Goiás passou de 1,491 milhão de hectares em 2000 para 2,560 milhões de hectares em 2011, havendo assim um significativo aumento de área plantada.

Prado et al (2014) ainda reforça o bom desempenho alcançado pelo setor agropecuário, apresentado a partir dos mecanismos de modernização agrícola, dos anos 1980. Nessa permissa, o estado de Goiás é um dos grandes produtores de grãos do País, ocupando a quarta posição no ranking nacional, em 2011, com participação de 9,3%. O principal produto agrícola é a soja, representando 51% dos grãos produzidos no estado, sendo que em 2013 foram cultivados 8.913,069 (t) de grãos de soja. Destacando – se como o 1º produtor de sorgo, 3º de feijão, 3º de cana-de-açúcar, 6º produtor nacional de trigo, 4º de soja, 5º de milho, 8º de arroz e 3º produtor nacional de algodão.

Na pecuária, o estado vem ocupando o sétimo lugar, destacando-se na criação do rebanho bovino, e está entre os sete maiores produtores nacionais de suínos, equinos, aves, leite e ovos, sendo bastante competitivo no abate de bovinos suínos e aves. De acordo com as Estatísticas Básicas – Encarte da Revista Economia & Desenvolvimento nº30 de (2013, p.14) “além das atividades tradicionais [...], como produção de leite e de carne bovina, o estado deu um salto de 131% em relação à criação de aves, entre 2000 e 2011, e de 75% na criação de rebanho suíno”. Em 2011 o estado obtinha o 3º maior rebanho bovino do Brasil, com 21.744,650 milhões de cabeças. A produção leiteira é de 3.482,041 bilhões de litros, representando o 4º lugar nacional, com participação de 10,9% (Cf. Tabela 5).

Tabela 5: Estado de Goiás: Principais rebanhos, Produção de leite e posição no ranking / Goiás, 2000 – 2013.

Rebanhos	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2011	2012	2013
Bovino (Cab.) 4° posição	18.399.222	20.101.893	20.419.803	20.646.560	20.466.360	21.347.881	21.744.650	22.045.776	21.580.398
Suíno (Cab.) 10° posição	1.174.360	1.360.573	1.493.837	1.516.285	1.592.760	2.046.727	2.049.376	2.016.444	2.060.360
Aves (Cab.) 7° posição	26.444.415	32.552.645	38.681.006	42.488.945	47.750.990	55.156.362	61.179.904	60.424.726	61.727.995
Vacas Leiteira (Cab.) 2° posição	2.006.038	2.217.158	2.257.829	2.293.105	2.363.068	2.479.869	2.615.611	2.692.841	2.723.594
Produção de Leite (1.000 L) 2° posição	2.193.799	2.483.366	2.538.368	2.613.622	2.873.541	3.193.731	3.482.041	3.546.329	3.776.803

Fonte: IBGE.

Elaboração: SEGPLAN-GO/IMB/ Gerência de Sistematização e Disseminação de Informações Socioeconômicas – 2012.

A tabela 5 acima descreve os principais rebanhos e produção de leite em Goiás, destacando também a posição do ranking em Goiás. Desta forma, Goiás está em 2° lugar no ranking no que se refere a vacas leiteiras e o 3° lugar em bovinos. Assim, a pecuária ocupa o sétimo lugar no estado, sendo possível observar que houve um crescimento na criação de rebanhos no estado.

Destaca-se ainda nas atividades agropecuárias, minerais e na produção de commodities para exportação. De acordo com o documento “Goiás em Dados 2014” cerca de “75% das exportações goianas são compostas por produtos ligados a soja, carnes e minérios”. “O setor de serviços ainda é o maior gerador de renda e empregos no estado”. A balança comercial de Goiás vem guiando novos caminhos apresentando resultados práticos e animadores e batendo recorde, ano a ano, de acordo com os dados apresentados pelas Estatísticas Básicas – Encarte da Revista Economia & Desenvolvimento n° 30, (2013).

As exportações a partir de 2001 obtiveram um crescimento de 842%, acima da taxa do Brasil (334%). O mesmo ocorreu com as importações, apresentando um aumento de 1.370% nesse período, o que indica um aumento de produtividade da economia estadual. De acordo com o documento “Goiás em dados” (2012), as exportações goianas fecharam o ano

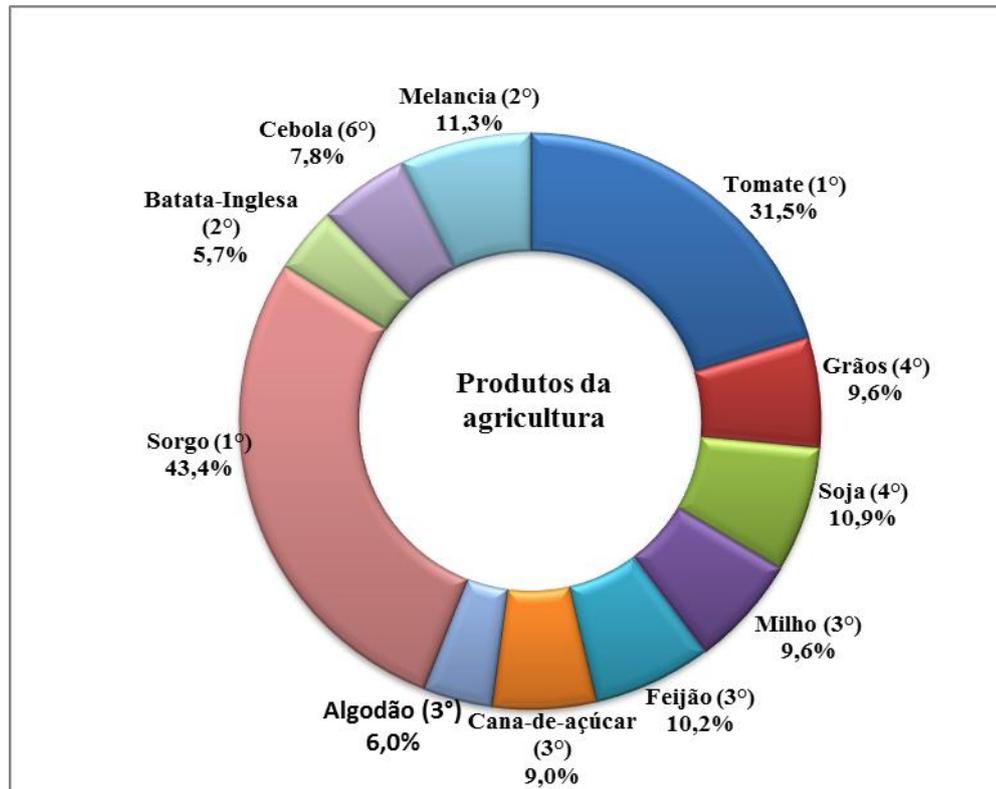
de 2012, com o valor de US\$ 7,13 bilhões, evidenciando um crescimento de 27,3% em comparação com o ano de 2011.

Já o segmento das importações totalizaram US\$ 5,12 bilhões, expondo um decréscimo de 10,5% em relação a 2011. Ainda segundo os dados do documento “Goiás em dados” (2012) o saldo da balança comercial goiana foi superavitário em US\$ 2,01 bilhões, revertendo o resultado de 2011, e a corrente do comércio que somou US\$ 12,26 bilhões.

Segundo o relatório intitulado “Cenário Socioeconômico e ambiental (2015)”, Goiás em 2014 exportou US\$ 6,97 bilhões, e que 76,1% estão ligados aos complexos: soja, carne, minério, tendo como principais destinos a China, Holanda, Rússia e Hong Kong, que correspondem por 55,3% dos valores exportados. Sendo que nesse mesmo ano, importou US\$ 4,41 bilhões, dos quais 52% foram produtos farmacêuticos e veículos, incluindo tratores. As principais origens são Coréia do Sul, Alemanha, Estados Unidos e Japão.

Subsequentemente, avaliando o relatório “Cenário Socioeconômico e ambiental 2015”, observa-se que a agricultura brasileira tem se destacado no cenário mundial e mostrando potencial para competir no mercado internacional. Contudo Goiás vem em destaque revelando a cada ano o seu potencial de crescimento na área agropecuária, haja visto que a agropecuária goiana representa 7,2% da agropecuária nacional. Vale ressaltar que nos últimos dez anos, a agropecuária goiana obteve um crescimento acumulado em 86,7%, com uma média anual de 6,4%, e vem se destacando entre as grandes atividades do PIB.

As culturas que vem crescendo significadamente são as de soja, cana-de-açúcar, milho, algodão, feijão, tomate, melancia, cebola, batata-inglesa, como pode ser visto no gráfico 2.

Gráfico 2: Goiás: Produção Agrícola no Ranking Nacional – 2013

Fonte: IBGE.

Elaboração: Instituto Mauro Borges

Mesmo apresentando números significativos na produção agropecuária, Goiás vem enfrentando algumas limitações que têm dificultado e ao mesmo tempo impedindo um maior desempenho da atividade. Assim como outros estados brasileiros, a logística vem sendo a grande vilã, principalmente, do transporte terrestre, comunicação, armazenagem. Outra grande vilã está sendo a oferta de energia elétrica.

Em relação ao setor de serviços, em 2010 este apresentou o segundo melhor resultado em termos de variação real, crescendo 6,4%, e aumentando sua participação na economia estadual de 59,0% para 59,3%. O setor registrou valor adicionado de R\$ 50,281 bilhões, contra R\$ 44,549 bilhões no ano de 2009 (INSTITUTO MAURO BORGES, 2012, p.21).

Vale ressaltar que o incremento de R\$ 5,732 bilhões foi o maior da série iniciada em 2002. O comércio foi o grande destaque de crescimento no ano de 2010 (12,2%), seguido pela intermediação financeira, seguros e previdência complementar (11,7%) e transportes e armazenagem (11,5%). As demais atividades apresentaram as seguintes variações: outros serviços (4,4%), atividades imobiliárias e aluguel (3,6%), administração, saúde e educação

públicas (2,7%). Os serviços de informação, por sua vez, recuaram 8,6% (INSTITUTO MAURO BORGES, 2012, p.21).

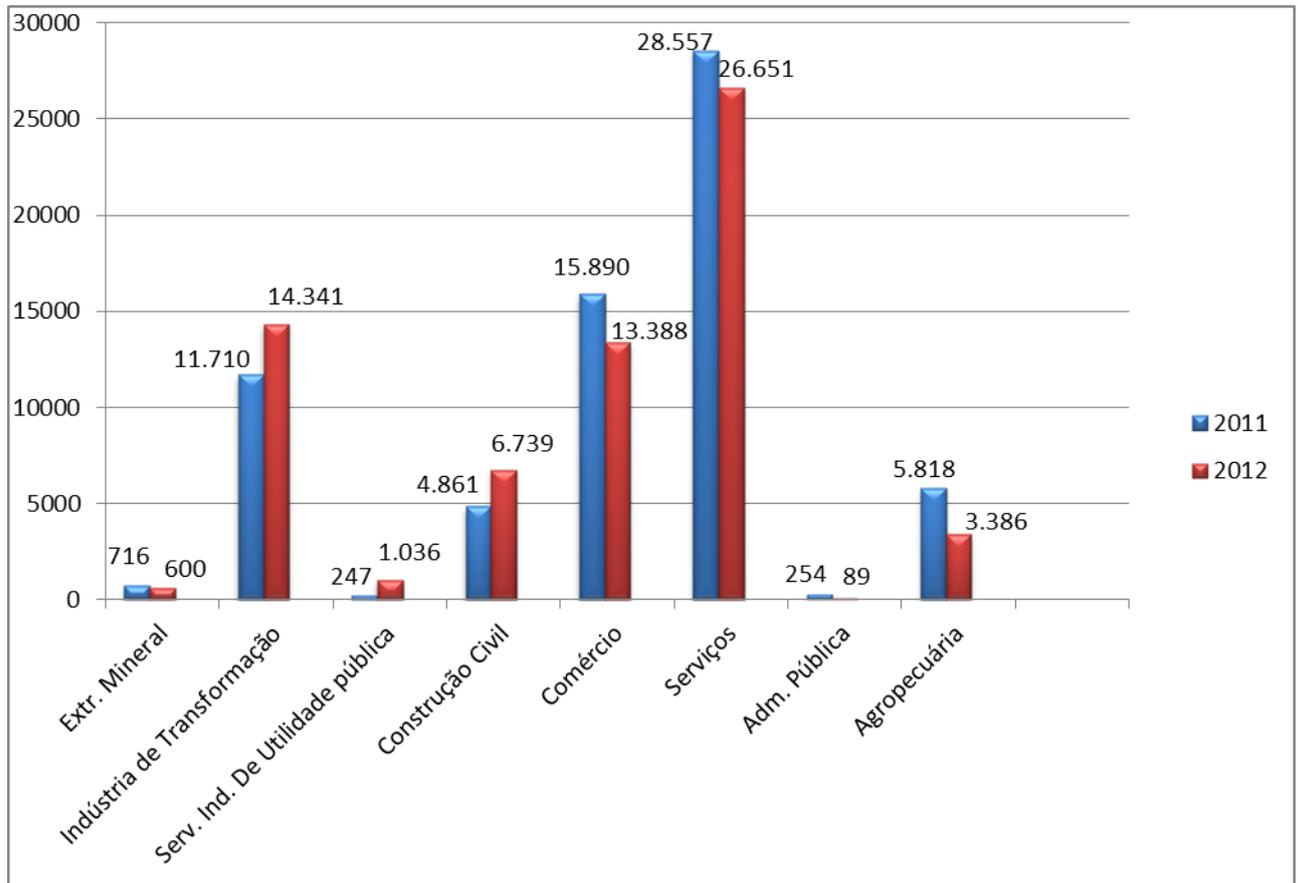
Neste sentido, o comércio configura-se como uma atividade de peso relevante na economia goiana, tanto o comércio varejista como o atacadista, sendo beneficiado pela localização estratégica de Goiás como centro de distribuição para o resto do país. Desta forma, o comércio varejista goiano registrou uma queda de 7,4% no número de unidades locais de revenda, obtendo um declive de 3,6% em relação ao pessoal ocupado. Segundo Goiás em dados (2012, p. 11) “Em termos de participação, este segmento representou 69,0% do pessoal ocupado, 61,1% dos gastos com salários e 72,6% das empresas comerciais”.

Comumente, em relação a comercialização houve um acréscimo de 9,6% ao ano de 2009, sendo que o segmento do comércio varejista representou 53,5% na formação dessa margem.

Já o comércio por atacado mostrou redução de 8,3% em número de unidades locais de revenda, no qual esse índice não afetou o número de postos de trabalho que registrou aumento de 9,1%. “Na receita bruta de revenda o aumento foi de 13,7%, e na taxa de margem, 0,9%. O setor empregou 15,9% do pessoal ocupado, e contribuiu em 41,2% para a formação da receita bruta de revenda do Estado” (GOIÁS EM DADOS, 2012, p. 11).

Neste cenário econômico se faz importante ressaltarmos sobre o mercado de trabalho, enfatizando que em Goiás foram gerados em 2012 cerca de 66.230 novos empregos formais, sendo o 3º melhor resultado já alcançado de acordo com a CAGED – Cadastro Geral de Empregados e Desempregados, obtendo um acréscimo de 6,1 % no estoque de empregados em relação a 2011, sendo superior ao número nacional acumulado de 3,4%, somando o 4º melhor desempenho em termos relativos e 6º em termos absolutos, resultado ranqueado entre as vinte e sete Unidades da Federação.

Conforme os dados da CAGED, os saldos na geração de empregos formais foram considerados positivos, apresentando os melhores desempenhos em serviços (26.651) respectivamente 40,2%, seguido da indústria (14.341) o que equivale a 21,7% e o comércio com (13.388) representando 20,2% do total de empregados (Cf. Gráfico 3).

Gráfico 3: Estado de Goiás: Empregos gerados segundo atividades econômicas – 2011/2012.

Fonte: MTE/Cadastro Geral de Empregados e Desempregados lei 4.923/85.

Elaboração: Segplan-GO/IMB/Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais – 2012.

*Ajustado com declarações entregues pelas empresas fora do prazo.

Desta forma, o IBGE de 2014 relata sobre as estatísticas econômicas de Goiás, afirmando que o produto Interno Bruto goiano, vem crescendo consideravelmente no período recente. No entanto, o seu crescimento em termos per capita não foi o bastante para atingir a média nacional, porém vale ressaltar que o estado de Goiás vem apresentando taxas geométricas de crescimento populacional acima da média nacional tendo como um fator explicativo a migração proveniente de outras Unidades da Federação. Entretanto, vale ressaltar que:

Sem dúvida o agronegócio foi um importante setor para o desenvolvimento tecnológico de Goiás, contribuindo para o aumento do produto Interno Bruto do Brasil, que em 2014 totalizou cerca de R\$ 1,1 trilhão. Assim o Ministério da agricultura afirma que o Produto Interno Bruto (PIB) do agronegócio em 2014 representa entre 22,0% e 23,0% do PIB total da economia brasileira, com cerca de R\$ 1,1 trilhão. As atividades agrícolas representam 70% e a pecuária, cerca de 30% do valor produzido no ano. Segundo a Assessoria de Gestão Estratégica do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (AGE/Mapa), esse resultado mostra que houve expansão, não apenas da produção das lavouras e da pecuária, mas

também do setor de insumos, como fertilizantes, defensivos, máquinas e equipamentos. O aumento da produção de grãos e carnes foi um dos fatores responsáveis por esses resultados do PIB e do Valor Bruto da Produção Agropecuária (VBP). Tanto a safra de grãos, quanto a produção de carnes, foram as maiores obtidas até hoje no Brasil. Para os grãos a safra é estimada em 193,5 milhões de toneladas, e para as carnes, 25,9 milhões de toneladas (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 2014, p.1).

Esses dados demonstram a importância da pecuária e agricultura, reciprocamente, como força do desenvolvimento brasileiro e, especialmente, regional-local, favorecendo a exportação.

A indústria goiana também vem se destacando na economia e ao mesmo tempo diversificando continuamente a cidade de Goiânia que conta com a maioria dos complexos industriais, haja visto que a capital goiana vem mostrando seu dinamismo desde a sua implementação, tornando-se referência aos demais municípios goianos. Outras cidades também se destacam, tais como: Aparecida de Goiânia que demonstra sua força e produção, principalmente na área de cosméticos que vem ampliando seu empreendedorismo dia-a-dia. Anápolis com o maior polo farmoquímico da América Latina (DAIA), além de indústrias relevantes nas áreas alimentícias, automobilísticas, têxteis e também por contar com o único porto seco no Brasil.

Ainda vale referenciar alguns municípios que vem driblando as crises e melhorando o dinamismo da economia local, abrindo novos postos de trabalho como pode ser confirmado pelo Anuário das Indústrias do estado de Goiás (2013) e pelo presidente Pedro Alves de Oliveira da FIEG (Federação das Indústrias do estado de Goiás), quando cita que:

Entre 2002 e 2011 (última consolidação do RAIS) os empregos na indústria goiana mais que dobraram, aumentaram em 113%, contra um crescimento de 72% no Brasil. Da mesma forma, o número de indústrias no estado aumentou em 78% no mesmo período, enquanto o Brasil apresentou evolução de 42%.

Os dados apresentados no Anuário das indústrias do estado de Goiás (2013) pela pesquisa industrial mensal do IBGE, ainda relata que em 2012 houve um crescimento de 3,8% no volume da produção goiana em relação ao ano anterior. Enquanto que no Brasil houve uma queda de 2,7%.

Segundo o presidente da FIEG, Pedro Alves o estado de Goiás abriga um parque produtivo moderno e diversificado, com aproximadamente vinte mil estabelecimentos

industriais, os quais se encontram difundidos pelas diferentes microrregiões, desafogando a saída voluntária rumo à capital Goiânia.

Assim, Goiás vai deixando distante a sua característica única de um estado agropecuário. Atualmente, a indústria anexa valor duas vezes a mais do que o agregado pela produção rural. Vale destacar que o setor secundário vem se destacando significadamente, mais ainda vem sendo auxiliado de forma conjunta pela grande produção de matérias-primas de origem vegetal, animal e mineral, tornando-se necessário um desenvolvimento sistêmico, o qual integra todos os segmentos da economia.

Ao analisar o cenário do estado de Goiás apresentado nos últimos anos é possível entender e visualizar um estado com grandes oportunidades de investimentos, com força ao atendimento da necessidade global por alimentos e produtos minerais, como para atender a demanda do mercado interno do Brasil. O estado usufrui de uma localização privilegiada no aspecto da logística no território nacional, sendo que não se pode deixar de enfatizar que ainda existem muitos gargalos que impedem o crescimento mais dinâmico e acelerado, e que necessitam ser resolvidos, pois os problemas vivenciados na infraestrutura, principalmente rodoviária vem trazendo transtornos aos investidores e à economia do estado.

Neste sentido, o desempenho da economia goiana pode ser visto nos seguintes indicadores: PIB que como já visto anteriormente está acima da média nacional. O aumento significativo das produções, atrelados a tecnologia tanto na área da agropecuária como na indústria e serviços.

No entanto, nem todos os municípios do estado de Goiás vêm apresentando o mesmo resultado. Para compreender melhor como vêm ocorrendo a estagnação de algumas regiões localizadas na região Centro-Oeste e no estado de Goiás, em específico a microrregião de Iporá-GO, que se faz necessário entender como ocorreu o processo de ocupação e uso do território, no qual se torna marcado no decorrer da pesquisa pela forte influência de ações governamentais, com objetivo de integrar o território das demais regiões do país.

A partir disso, se faz necessário resgatar as políticas públicas que contribuíram com a integração e com o desenvolvimento das regiões, as quais o Estado se torna o principal agente estruturador através dos programas: Marcha para o Oeste, Plano de Metas, Polocentro, construção de Goiânia e Brasília, etc. Podendo destacar que entre 1940 a 1990, o processo de ocupação e uso do território já demonstrado anteriormente foram influenciados diretamente por essas ações governamentais.

Neste sentido, destaca-se que a microrregião de Iporá-GO, assim como todas as microrregiões da região Centro-Oeste foram beneficiadas por essas ações governamentais, porém nem todas foram contempladas de forma igualitária, proporcionando assim um desenvolvimento desigual, o qual será apresentado no capítulo que se segue da microrregião de Iporá-GO, que se apresenta como uma microrregião que não foi privilegiada pelo governo através dos planos que beneficiaram outras regiões como: Rio Verde, Jataí, Goiânia, mesmo estando tão próximas.

Ao constatar o forte dinamismo da região Centro-Oeste assim como do estado de Goiás, foi possível identificar regiões dinâmicas e estagnadas. Para tanto, existem microrregiões que se apresentam com um fraco dinamismo em sua economia, tornando-se estagnadas, neste caso podemos citar a microrregião de Iporá, situada na região Centro-Oeste e no estado de Goiás, como pode-se notar aos apontamentos do próximo capítulo.

CAPÍTULO 3: A MICRORREGIÃO DE IPORÁ-GOIÁS

3.1 – Microrregião de Iporá-Goiás: desenvolvimento, possibilidades e limites.

O surgimento das cidades em algumas regiões brasileiras foi auxiliado por políticas de infraestrutura na área de transporte. Essa característica é evidente na microrregião de Iporá composta pelos municípios de Amarinópolis, Cachoeira de Goiás, Córrego do Ouro, Fazenda Nova, Iporá, Israelândia, Ivolândia, Jaupaci, Moiporá e Novo Brasil (figura 3), ocupando uma área territorial de 7.074,21 Km².

Figura 3: Mapa da Localização da Microrregião de Iporá no estado de Goiás e dos municípios que a compõem – 2015.



A microrregião conta com o cerrado como vegetação predominante, apresenta um relevo plano de 60% da extensão total e apenas 35% montanhoso, segundo a visão de Negret (2010) é uma região ainda considerada vazia e caracterizada como fronteira agropecuária e mineral, sem potencial aparente para o surgimento de indústrias.

Iporá, sede da microrregião, é um dos 246 municípios goianos localizado a 215 km da capital Goiânia e possui o terceiro maior território da sua microrregião, mensurado em 1.026,384 km². De acordo com as regiões de planejamento do governo do estado está localizado no Eixo GO-060, juntamente com outros 42 municípios que utilizam a Rodovia GO-060, para o deslocamento de pessoas e mercadorias até Goiânia (INSTITUTO MAURO BORGES, 2013). Sua malha viária é composta predominantemente por rodovias estaduais (GO 320, GO-060, GO-174, GO- 221).

Quanto ao crescimento demográfico do município de Iporá-GO, em 1940, de acordo com o Censo, a população rural era superior a 10.000 habitantes, enquanto a população urbana apresentava uma estimativa de menos de 1.500 habitantes. Vale destacar que a população rural, especificadamente no município de Iporá até a década de 1960, manteve-se superior em comparação a população urbana. Um fator que auxiliou com uma nova dinâmica na estrutura da população ocorreu em detrimento a criação de leis responsáveis em regulamentar o direito de posse das propriedades rurais, auxiliando na diminuição drástica do número de habitantes no campo. A transposição destes números ocorreu na década de 1970, período de grandes alterações no cenário nacional, através de políticas direcionadas a urbanização do Brasil.

Para Souza (2012):

[...] a identidade dos Iporaenses está ligada a um processo migratório ocorrido em função de um processo econômico ocorrido quando do período do declínio do ouro e diamante na passagem para a economia agropecuária, com a formação de famílias que vão dar esta identidade regional, ligadas a este novo processo econômico, pois esta cultura migratória influenciou os fatores de integração entre o espaço urbano e o rural, em decorrência desta nova atividade do século XIX na Região (SOUZA, 2012, p.97).

Diante desse processo migratório ocorrido devido o crescimento da economia agropecuária na microrregião de Iporá, percebe-se que a identidade dos Iporaenses se caracteriza a partir dessas influências econômicas, contribuindo de certa forma para a ampliação do espaço urbano e rural da região.

Neste sentido, que Carvalho (1974, p.94) apud Santos Gareis (2004) ressaltam sobre a formação e integração do espaço urbano e rural da microrregião de Iporá-GO, enfatizando que “as terras em abundância, e a oferta de emprego escassa e incerta deram a esse homem a liberdade de atender a dois senhores. O agregado tinha grandes obrigações pessoais associadas ao ajuste de trabalho, embora os fazendeiros também devessem arcar com alguns compromissos”.

A renda do trabalhador rural era acordada com o proprietário da terra, deixando-o submisso, causando até mesmo grandes prejuízos e ao mesmo tempo proporcionava a acumulação de capital por parte dos proprietários de terra. Assim o acordo entre o dono da terra e seus agregados possuíam pesos diferentes, onde sempre prevalecia os interesses do patrão.

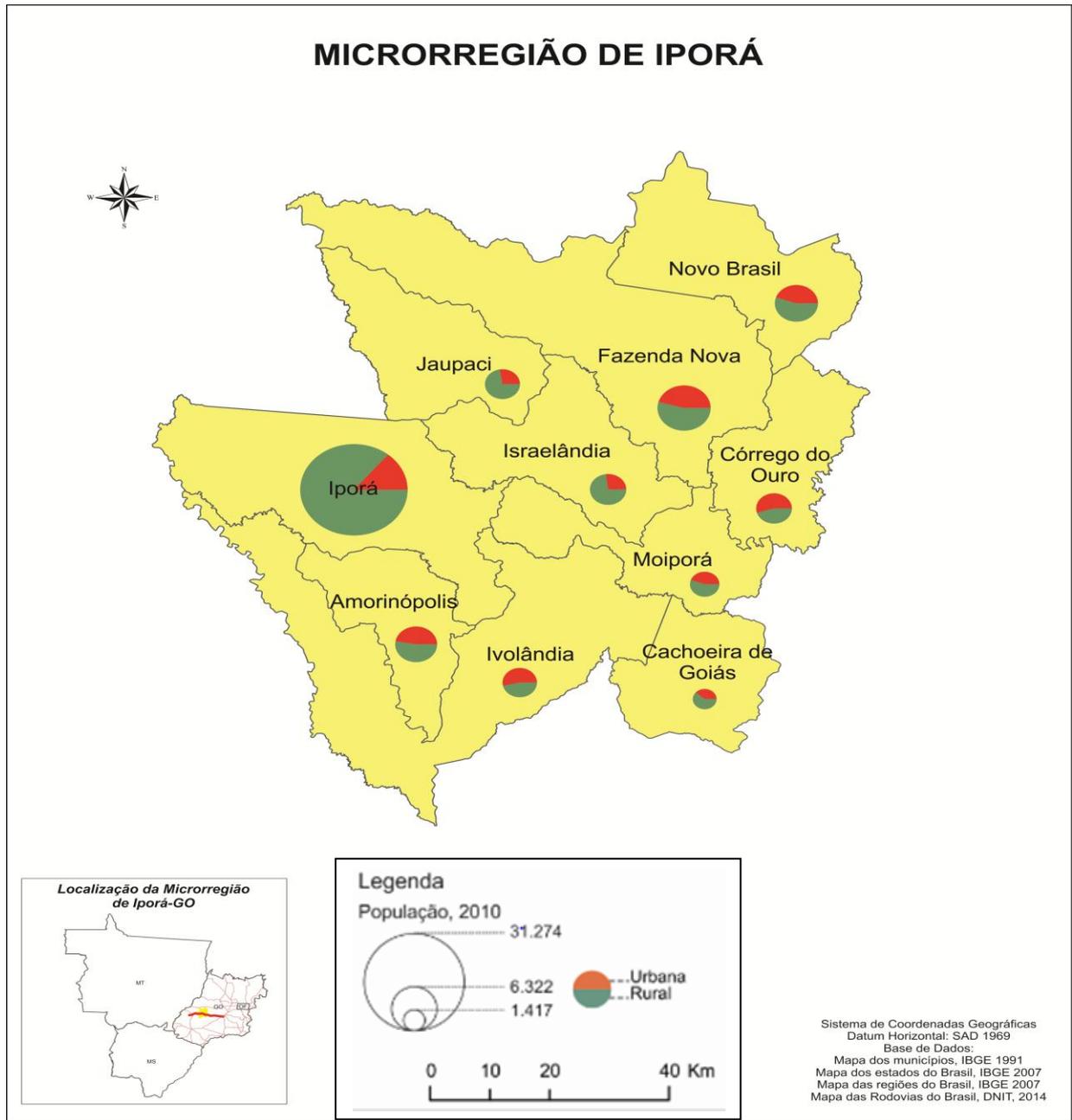
O desenvolvimento chega a Iporá em 1970 com a pavimentação da rodovia GO 3, conhecida atualmente como GO-060. Simultaneamente à chegada da rodovia, o município também teve acesso a energia elétrica fornecida pela usina de Cachoeira Dourada, inutilizando a antiga Usina de Cachoeirinha, até então produtora de energia elétrica que havia sido construída pela própria população na década de 1940 e que já não mais atendia a necessidade da população. (GOMIS, 2002, p.147).

3.2 - Aspectos Demográficos

A microrregião de Iporá possuía em 2010 uma população total de 59.086 habitantes, 79,8% residentes na zona urbana e 20,2% na zona rural. A maior parte de seus moradores está concentrada no município de Iporá, que possuía em 2010 (31.274) habitantes, e segundo estimativa realizada pelo IBGE para o ano 2014 o município de Iporá contou com (32.169) habitantes.

Desta forma, vale destacar que a figura 4 mostra a população residente na microrregião de Iporá-GO evidenciando a zona rural e urbana, enfatizando que em 2010 a população residente do município de Iporá se encontrava em 31.274 habitantes, em seguida o município de Fazenda Nova com 6.322 habitantes e por fim com menor número de habitantes se encontrava o município de Cachoeira de Goiás com 1.417 habitantes (Cf. Figura 4).

Figura 4: Mapa da Microrregião de Iporá-GO, população urbana e rural, 2010.

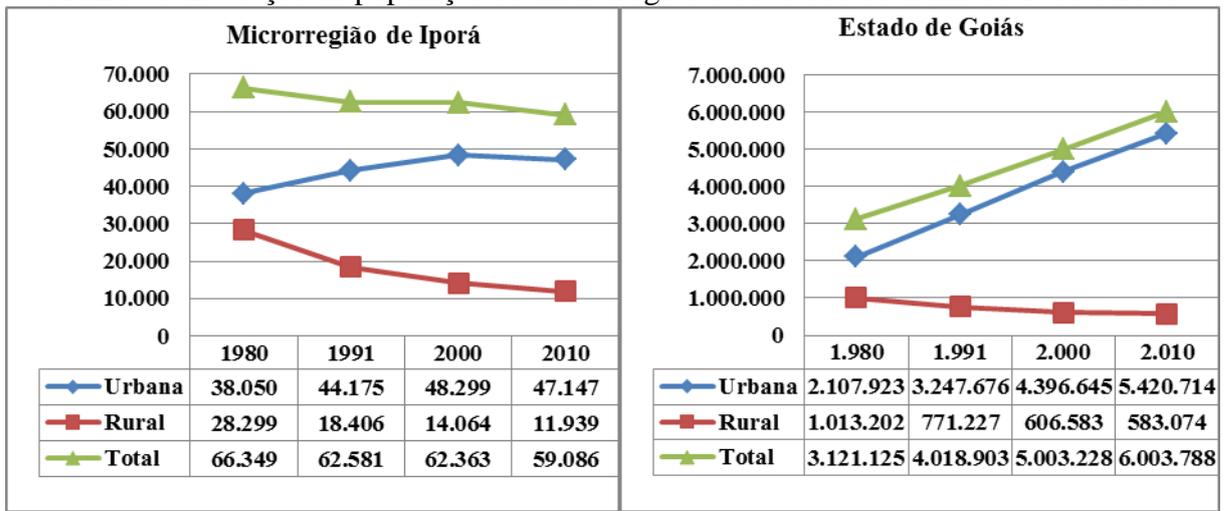


Concomitantemente, entre 1980 e 2010 identifica-se um intenso e persistente processo de êxodo rural e um declínio da população total da microrregião. Sendo que no início da década de 1980, este cenário se altera de forma considerável, sendo que a população urbana de Iporá aumentava significadamente para 38.050 mil habitantes, enquanto que a população rural reduzia para 28.299 mil habitantes (INSTITUTO MAURO BORGES, 2015).

Neste sentido, embora a população da zona rural contasse em 2010 com apenas 11.939 habitantes, a microrregião depende da atividade econômica da agropecuária. Observa-

se no gráfico 4 que a microrregião de Iporá vem sofrendo com a emigração entre os anos de 1980 e 2010, o que indica um decréscimo da população de 66.349 para 59.086. Tal redução indica um recuo em 7.263 habitantes, destacando que tanto o total da população, como a população rural obtiveram um declínio, desfavorecendo o desenvolvimento da microrregião de Iporá.

Gráfico 4: Evolução da população da microrregião e do estado de Goiás de 1980 a 2010.



Fonte: Instituto Mauro Borges, 2015.

Desta forma, acredita-se que a emigração da população da Microrregião de Iporá está relacionada com a flutuação do emprego. No estado de Goiás a população em 1980 se encontrava com 3.123.125 habitantes, após trinta anos esse número dobrou havendo um acréscimo de 2.882.642 habitantes, totalizando em 2010 em Goiás 6.003.768 habitantes (Gráfico 4). Assim é possível perceber que no estado de Goiás como um todo, houve um crescimento em relação ao número de habitantes, mas na mesma medida houve um decréscimo referente a população rural do estado.

A evolução da população nos últimos trinta anos, não demonstra taxas de crescimento significativas. Analisando a tabela 6, é possível perceber que apenas 4 municípios da microrregião de Iporá-GO (Jaupaci, Israelândia, Iporá e Cachoeira de Goiás) tiveram crescimento populacional entre 2010 e 2014. Cabe ressaltar que em 2010 a taxa de crescimento populacional dos outros 9 municípios da microrregião de Iporá-GO, também foram negativas chegando ao índice de -0,01 em Iporá, que possui a maior população da microrregião (INSTITUTO MAURO BORGES).

Tabela 6: Evolução da taxa de crescimento populacional da Microrregião de Iporá (%) referentes aos anos 2000 – 2010 – 2014.

MUNICÍPIOS	2000	2010	2014
Amorinópolis	-0,73	-1,38	-0,57
Cachoeira de Goiás	0,48	-0,55	0,23
Córrego do Ouro	-1,12	-1,21	-0,4
Fazenda Nova	-0,11	-1,14	-0,33
Iporá	0,59	-0,01	0,71
Israelândia	-1,22	-0,4	0,37
Ivolândia	-0,08	-1,16	-0,35
Jaupaci	0	-0,5	0,28
Moiporá	-1,19	-1,37	-0,56
Novo Brasil	-1,52	-1,71	-0,91
Estado de Goiás	2,95	3,15	3,2

Fonte: Instituto Mauro Borges Mauro Borges, 2015.

Observando a faixa etária da população (tabela 7) entre os anos 2000-2010, percebe-se uma redução acentuada da população de 0 a 39 anos (CENSOS DEMOGRÁFICOS, 2000 e 2010). Nessa faixa etária, o fluxo emigratório é mais intenso, pois essa população deixa o local em que mora em busca de um curso superior, ou por melhores oportunidades de emprego. É visível também que há um crescimento da população acima de 40 anos, portanto, percebe-se que acima de 60 anos este número se eleva ainda mais, constatando que a maioria da população da microrregião de Iporá está ficando envelhecida.

Tabela 7: Crescimento da população da Microrregião de Iporá, por faixa etária, 2000 – 2010.

Faixa Etária	2000		2010		(%)	
	Estado de Goiás	Microrregião de Iporá	Estado de Goiás	Microrregião de Iporá	Estado de Goiás	Microrregião de Iporá
0 a 4	482.645	4.816	437.864	3.237	-9	-33
5 a 9	487.892	5.735	472.727	3.857	-3	-33
10 a 14	497.208	8.175	530.958	6.643	7	-19
15 a 19	520.838	5.773	533.590	4.994	2	-13
20 a 29	954.123	10.273	1.110.741	8.384	16	-18
30 a 39	796.262	10.336	1.005.904	8.864	26	-14
40 a 49	558.427	7.639	802.725	9.210	44	21
50 a 59	348.017	5.385	547.654	7.023	57	30
TOTAL (0-59 anos)	4.645.412	58.132	5.442.163	52.212	17	-10
60 a 69	217.013	3.821	324.267	4.917	49	29
70 a 79	103.402	1.696	170.431	2.891	65	70
80 ou +	38.401	714	66.927	1.076	74	51
TOTAL (60 ou +)	358.816	6.231	561.625	8.884	57	43
TOTAL GERAL	5.004.228	64.363	6.003.788	61.094	20	-5

Fonte: IBGE/SIDRA, 2015.

Os indicadores revelam que a população da microrregião está em processo acelerado de envelhecimento. Cerca de 10,5% dos habitantes da Microrregião de Iporá tem mais de 60 anos, valor muito superior ao verificar os dados de Aparecida de Goiânia, que possui 6,1% e a capital Goiânia 9,6% de habitantes com mais de 60 anos (IBGE- CENSO, 2010). Além do fenômeno do envelhecimento, outros fatores também apontam para uma situação de estagnação econômica da microrregião em estudo.

3.3 - Perfil Produtivo

Do ponto de vista econômico a SEGPLAN considera 50% dos municípios da microrregião de Iporá como economia de pequeno porte dinâmica (Novo Brasil, Moiporá, Amorinópolis, Córrego do Ouro e Cachoeira de Goiás) e 20% são considerados como municípios de economia de pequeno porte estagnada (Fazenda Nova, Jaupaci e Israelândia, Ivolândia) e 10% economia de pequeno porte com crescimento intermediário (Cachoeira de Goiás e Córrego do Ouro), conforme descreve um relatório do Instituto Mauro Borges (2012, p.10).

A Microrregião de Iporá teve seu processo de ocupação ligado especificadamente aos ciclos de mineração e as práticas agropecuárias, no entanto a construção de Goiânia e Brasília, foi imprescindível para o desenvolvimento urbano das dez cidades que compõem a microrregião, assim a urbanização da microrregião de Iporá não se deu de forma diferente da urbanização da região Centro-Oeste, ocorrendo a partir das ações dos Estados agenciados e junto ao capital.

Os programas oriundos do estado como o PROCEDER contribuíram muito com o desenvolvimento da microrregião de Iporá, pois implementou através de investimentos a potencialização e diversificação da produção de gêneros alimentícios, e até mesmo a construção de armazém para auxiliar no armazenamento da produção.

Um dos indicadores econômicos da microrregião de Iporá, é o Produto Interno Bruto (PIB), que demonstra o índice de crescimento do município, conforme se pode observar na tabela 8.

Tabela 8: Produto Interno Bruto da Microrregião de Iporá, 2000 - 2013 – PIB (R\$ MIL).

Município	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2011	2012	2013
Amorinópolis	10.048	14.853	21.954	25.219	33.001	34.474	40.207	46.499	55.576
Cachoeira de Goiás	4.786	6.558	8.086	9.774	13.041	16.548	19.026	20.398	19.759
Córrego do Ouro	9.776	14.927	18.188	20.718	27.510	29.889	33.295	36.790	41.231
Fazenda Nova	23.732	33.954	42.189	60.055	56.943	58.893	63.814	70.129	78.947
Iporá	88.970	115.980	150.062	176.355	211.281	296.966	329.486	383.868	424.417
Israelândia	9.334	15.549	19.469	19.089	20.849	26.882	30.892	33.882	34.660
Ivolândia	10.939	12.966	22.618	20.408	27.909	31.157	35.549	46.869	48.894
Jaupaci	8.031	9.126	17.197	17.516	21.559	24.155	26.392	31.546	32.056
Moiporá	6.624	7.243	12.012	13.952	17.436	18.620	20.315	23.307	27.711
Novo Brasil	11.990	14.166	21.105	23.030	32.526	36.828	41.107	44.256	50.330
Estado de Goiás	26.249.031	37.415.997	48.020.949	57.057.072	75.271.163	97.575.930	111.268.553	123.926.301	151.010.221

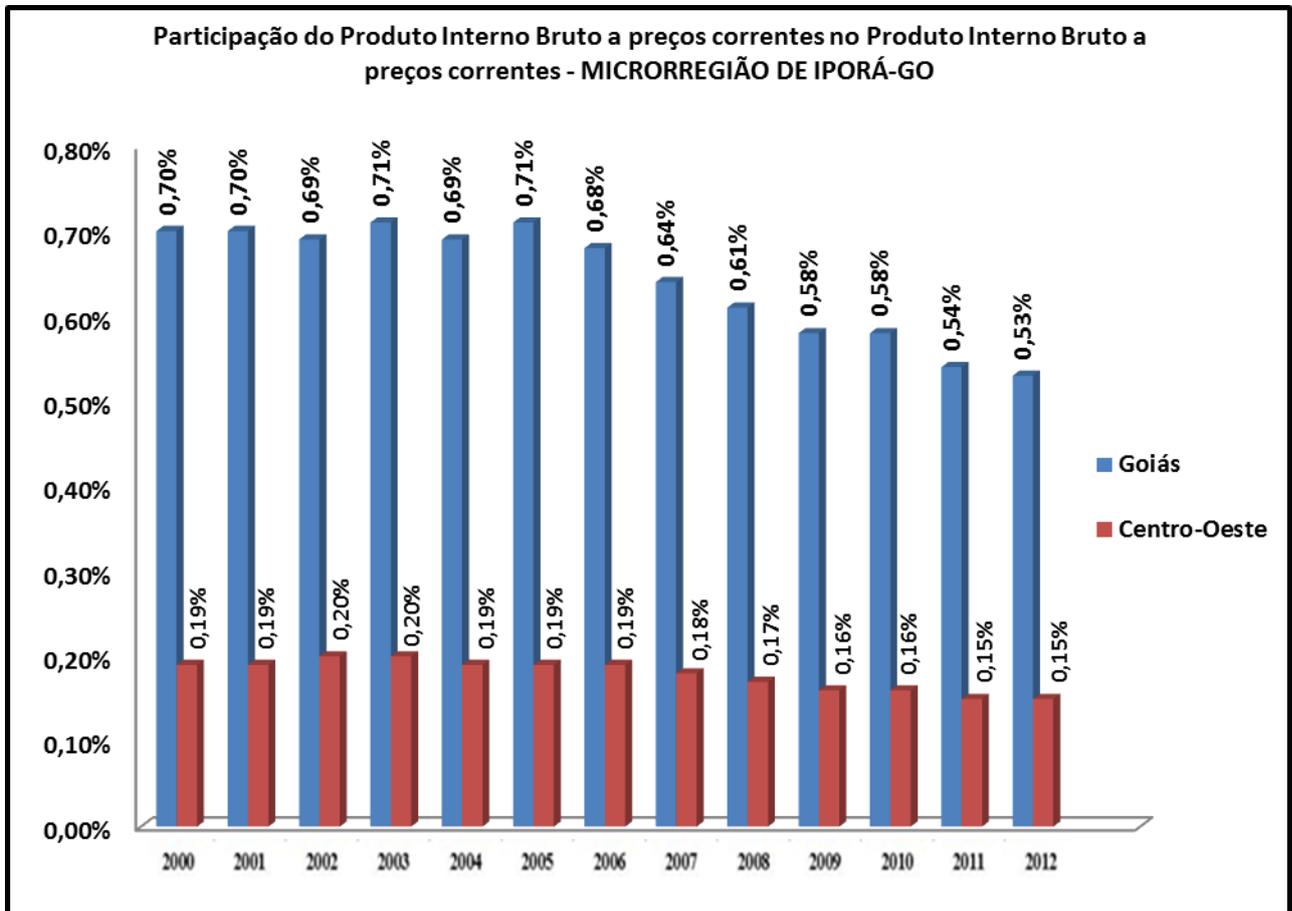
Fonte: Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento/Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos – Segplan/IMB.

Nota (s): A partir de 2010 houve nova revisão de metodologia de cálculo dos dados. Em 2002 também houve nova metodologia e revisão dos dados.

A tabela 8, apresenta o Produto Interno Bruto (PIB) da microrregião de Iporá, destacando-se o município de Iporá que em 2013 totalizou 424.417 milhões de reais, e em seguida o município de Amorinópolis totalizando 55.576 milhões de reais em 2013, proporcionando um expressivo desempenho na economia dos municípios da microrregião.

Desta forma, a participação do PIB da microrregião de Iporá no estado de Goiás, obteve um decréscimo relativo aos anos de 2000 a 2012, representando no ano de 2000 (0,70%) e em 2012 (0,53%), havendo uma queda de 0,17% ponto percentual. Assim, podemos observar também no gráfico 5 a participação do PIB da microrregião de Iporá na grande região Centro-Oeste, sendo que estes números não são animadores, havendo uma pequena participação da microrregião nessas localidades.

Gráfico 5: Centro-Oeste, Goiás: Participação do Produto Interno Bruto a preços correntes no Produto Interno Bruto a preços correntes – Microrregião de Iporá, referente aos anos 2000 a 2012.



Fonte: IBGE/SIDRA.

Ao se observar os dados referentes aos Impostos sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) da microrregião de Iporá (Cf. Tabela9), fica evidente que o ICMS do município de Iporá é muito maior em relação aos demais municípios. Isso se justifica, pois as principais atividades econômicas dos municípios são baseadas no setor de comércio, serviços e funcionalismo público, com pouca participação no agronegócio.

É perceptível que o ICMS impacta diretamente no PIB total, que por sua vez mostra seu enorme incremento pelas vias do PIB do agronegócio, como apresenta a Tabela 9.

Tabela 9: Perfil econômico da microrregião de Iporá-GO, 2010 – 2011 – 2012.

Municípios	Área 2012 (km²)	Dist. Da Capital (Km)	ICMS 2011 (R\$ mil)	PIB – 2012 (R\$)	PIB 2010 Agro (R\$ mil)
Amorinópolis	408,53	235	483	46.339,00	11.143,00
Cachoeira de Goiás	422,75	165	372	17.880,00	4.954,00
Córrego do Ouro	462,30	164	410	36.179,00	15.577,00
Fazenda Nova	1.281,42	199	583	70.942,00	23.811,00
Iporá	1.026,38	218	5.968	383.868,00	27.626,00
Israelândia	577,48	192	257	28.764,00	8.121,00
Ivolândia	1.257,66	181	367	38.358,00	18.695,00
Jaupaci	527,10	208	141	29.914,00	8.716,00
Moiporá	460,62	172	111	21.945,00	9.205,00
Novo Brasil	649,95	184	181	42.288,00	16.929,00
TOTAL	7.074,19		8.873	660.754,00	144.777,000
Estado de Goiás Total	340.111,376		9.875	20.134.26	14.217

Fonte: IMB – várias séries.

Em relação a balança comercial da microrregião, de acordo com as estatísticas municipais (2015), destaca-se que a mesma apresentou um saldo negativo, sendo a diferença entre as exportações e importações ocorridas no ano de 2013 negativo em US\$ 119.092 e posteriormente no ano de 2014 também negativo em US\$ 76.578 (IMB, Estatísticas Municipais, 2015).

Quanto ao arranjo espacial das atividades econômicas em Goiás, assim como no país de forma geral, há uma distribuição desigual, identificando-se a maioria das indústrias do agronegócio modernos centralizados na parte sul do Estado. De acordo com o IBGE, essa

desigualdade é evidenciada pela alta taxa de concentração espacial do PIB goiano, haja visto que em 2010, os dez maiores municípios produziram 60,3% do valor incorporado pelo Estado⁶.

Consequentemente, não são todas as regiões do Estado que vem apresentando um crescimento na produção, pois a parte Sul do Estado vem demonstrando melhores resultados, tanto na área econômica, social e cultural, ou seja, destaca-se nas áreas do emprego, renda e IDH.

De acordo com o relatório “Perfil e potencialidades dos municípios goianos 2012”, a especificação da economia dos 246 municípios goianos foi relacionada conforme a posição ocupada no PIB e a dinâmica da economia de cada município, sendo classificada em: elevado, médio, pequeno porte, podendo ser dinâmica, estagnada e intermediária⁷.

Ao fazer uma análise da junção e classificação dos municípios da microrregião de Iporá, foi possível apontar a formação de quatro grupos dos quais se identifica particularidades parecidas, que condizem a quatro tipologias diferentes reproduzidas no quadro 3 a seguir:

⁶ Os dez maiores municípios quanto a produção são: Goiânia (25%); Anápolis (10,3%); Rio Verde (5,3%); Aparecida de Goiânia (4,3%); Catalão (4,1%); Senador Canedo (3,3%); Itumbiara (2,3%); Jataí (2,2%); Luziânia (2,1%) e São Simão (1,4%) (Ver em: INSTITUTO MAURO BORGES, *Perfil e Potencialidades dos Municípios Goianos*. SEGPLAN/IMB. Junho 2012).

⁷ Porte econômico elevado – foram os considerados com o PIB acima da média dos municípios brasileiros; Porte econômico médio – são aqueles cuja produção econômica se encaixa entre média e mediana dos municípios brasileiros e os de porte econômico pequeno – são os municípios cuja economia está abaixo da mediana dos municípios brasileiros. Os municípios classificados como dinâmicos (1º quartil dos municípios com maior crescimento); Estagnado (4º quartil dos municípios de menor desempenho) e intermediário (municípios com crescimento situado entre dinâmicos e estagnados – 2º e 3º quartis) e ainda temos os municípios classificados em economia de elevado porte, que não foram caracterizados quanto ao dinamismo.

Quadro 3: Potencialidades dos municípios da Microrregião de Iporá-GO.

Municípios	Produção principal da Agropecuária no município e posição de destaque no ranking estadual (2010)	Principais atividades industriais no município e posição de destaque no ranking estadual	Sede ou participante de Arranjo Produtivo Local Articulado ou em Articulação	Caracterização Econômica dos municípios
Amorinópolis	Criação de bovinos, vacas leiteiras; produção de leite e mandioca	Indústria de laticínios (Resfriamento)	Mandioca da Microrregião de Iporá	Economia de pequeno porte – dinâmica
Cachoeira de Goiás	Criação de bovinos			Economia de pequeno porte com crescimento intermediário
Córrego do Ouro	Criação de bovinos, vacas leiteiras; produção de leite; arroz	Indústria de laticínios (Resfriamento)	Confecções de Sanclerlândia; Lácteo da Região de São Luís de Montes Belos	Economia de pequeno porte com crescimento intermediário
Fazenda Nova	Criação de bovinos, vacas leiteiras, suínos, aves; produção de leite e mel	Fabricação de produtos cerâmicos, indústria de laticínios (Resfriamento)	Carne da Microrregião de Jussara	Economia de pequeno porte estagnada
Iporá	Criação de bovinos, vacas leiteiras, suínos, aves; produção de leite e mel; mandioca (9º)	Indústria de laticínio(Resfriamento), Frigorífico (2012), confecção de artigos do vestuário e acessórios; extração de argila	Sede do APL Mandioca da Microrregião de Iporá	Economia de médio porte com crescimento intermediário
Israelândia	Criação de bovinos, vacas leiteiras, suínos; produção de leite; mandioca; produção de madeira em tora	Fabricação de produtos cerâmicos	Mandioca da Microrregião de Iporá	Economia de pequeno porte estagnada
Ivolândia	Criação de bovinos, vacas leiteiras; produção de leite; soja		Lácteo da Região de São Luís de Montes Belos; Mandioca da Microrregião de Iporá	Economia de pequeno porte estagnada
Jaupaci	Criação de bovinos	Confecção de artigos do vestuário e acessórios	Mandioca da Microrregião de Iporá	Economia de pequeno porte estagnada
Moiporá	Criação de bovinos		Lácteo da Região de São Luís de Montes Belos; Mandioca da Microrregião de Iporá	Economia de pequeno porte com crescimento intermediário
Novo Brasil	Criação de bovinos	Confecção de artigos do vestuário e acessórios	Carne da Microrregião de Jussara; Lácteo da Região de São Luís de Montes Belos	Economia de pequeno porte com crescimento intermediário

Fonte: IBGE/Segplan – GO/IMB

Elaboração: Segplan – GO/IMB-2012

Em relação a produção de grãos da Microrregião de Iporá, vale destacar o Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados, PROCEDER, que colaborou para o desenvolvimento da região, e que a partir década de 1970 se potencializou e diversificou a produção de gêneros alimentícios bem como a construção e aprimoramento do armazenamento local através de financiamentos. O programa foi em grande parte utilizado para custear as plantações de arroz, feijão e mandioca; sendo também empregado para alavancar o índice de produção de atividades como a produção da banana e da cana-de-açúcar (CORRÊA, 2000).

Ao mencionar a importância dos recursos oriundos do programa PROCEDER na microrregião de Iporá, não se pode deixar de enfatizar que o mesmo também foi utilizado para a construção de um armazém de grande porte, na parte norte da cidade, com o intuito de atender os produtores da mesma; esta obra foi prioritária, uma vez que a microrregião presenciava um grande aumento da produção local de grãos e não havia estrutura adequada para o seu armazenamento.

Problematizando sobre as carências que permeiam a região do Centro-Oeste e a microrregião de Iporá, Negret (2010) destaca que a pobreza do solo do cerrado, a carência de recursos financeiros e técnicos e as deficiências dos meios de transportes, para escoar a produção até os mercados e grandes centros brasileiros, foram alguns dos fatores responsáveis pelo fracasso, e automaticamente pela diminuição da produção de grãos.

Ainda convém sinalizar que com poucos investimentos destinados a políticas de desenvolvimento das cidades que fazem parte da microrregião de Iporá, os municípios contam com sua taxa de crescimento reduzida, uma vez que a dinâmica socioeconômica de todas as cidades da microrregião apresentam baixos índices de expectativas, influenciando negativamente a permanência dos moradores locais nas suas referidas cidades. Predominam na microrregião as pequenas propriedades rurais com sérias limitações produtivas, não existindo presença de grandes indústrias.

3.4 - Distribuição de terras e Produção agropecuária

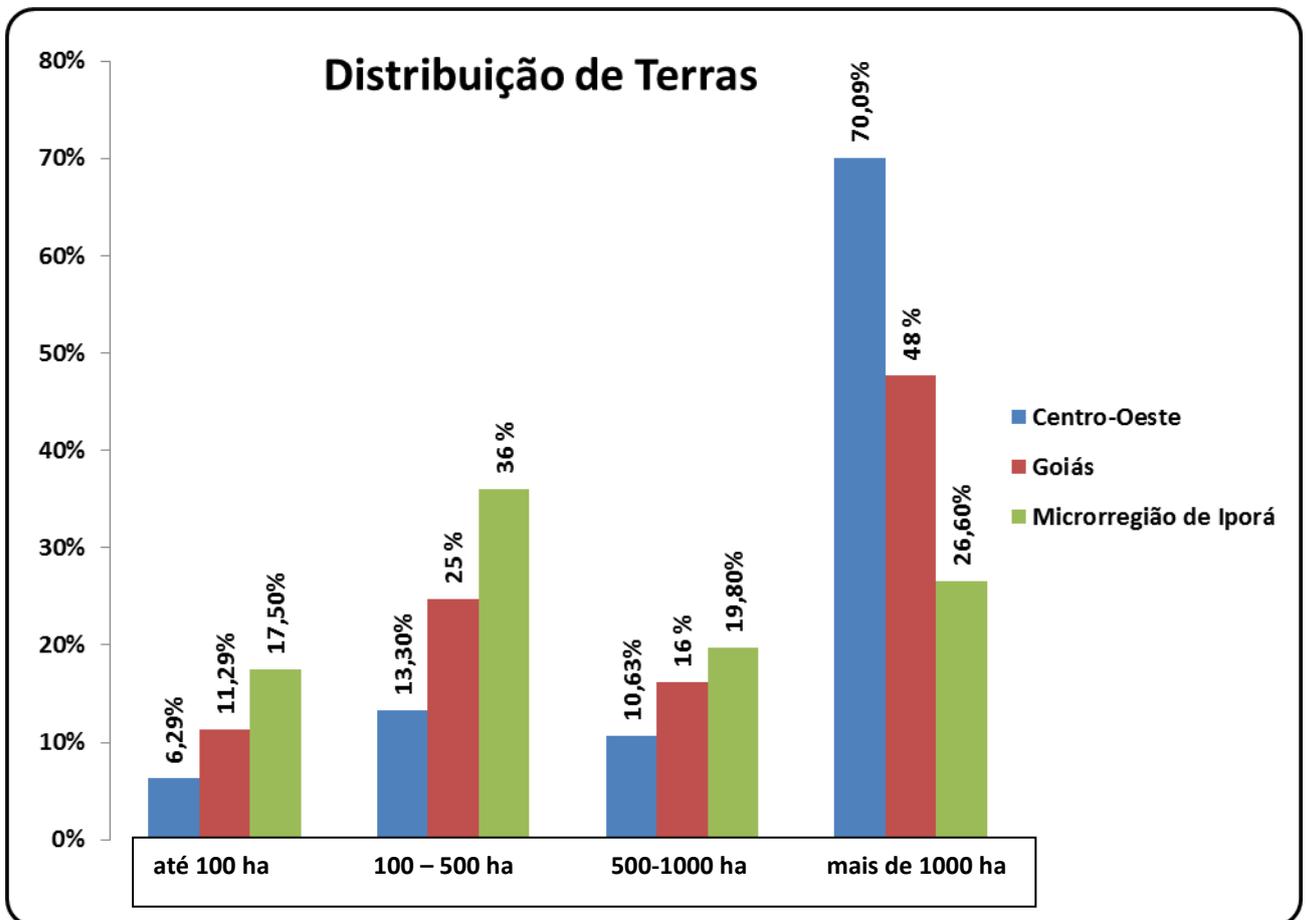
O tamanho das propriedades da microrregião de Iporá em escala por hectares, demonstrando que a maioria das propriedades rurais são minifúndios. Para tanto, Gomis (1998) argumenta que a democratização do uso da terra buscada por Israel de Amorim, político fundador de vários municípios na região, se realizou em razão de heranças e arrendamentos nas décadas de 1940 e 1950, em que 80% dos lotes ficaram em média divididas entre dez a vinte alqueires e os 20% restantes raramente chegaram aos cem alqueires. Houve apenas uma fazenda que permaneceu com mil e quinhentos alqueires, forçando mais tarde a nova reforma agrária.

Em decorrência do baixo valor das terras, e da acumulação das áreas produtivas nas mãos de um pequeno número de proprietários, a promulgação da lei de usucapião, e como estatuto de terra de 1964, as quais possibilitava a solicitação da terra pelo cidadão, vários proprietários iniciaram a repulsão dos meeiros e agregados, considerando que a existência destes trabalhadores, acarretaria problemas relacionados a perda de parte de suas propriedades rurais. Motivos estes que levaram os trabalhadores a saírem do campo com destino a cidade.

Gomis (1998) comunga da ideia de que uma parcela da população que residia no campo passou a residir no jovem município. Além da população rural, os moradores eram compostos por pessoas vindas da região do triângulo mineiro e de retirantes nordestinos. Um dos pioneiros da região também prefeito de Iporá Israel de Amorim, apreensivo pelo momento de instabilidade causado com os grandes coronéis e ao mesmo tempo os interesses particulares demonstrado por políticos, proporcionando uma redução do tamanho das propriedades rurais do município, realizando uma condição de reforma agrária local. “Pois quanto mais as terras fossem divididas em lotes menores, maior seria a migração de famílias para Iporá, o que representaria o aumento dos habitantes e, [...] conseqüentemente, abreviaria o processo de emancipação política do Distrito, (GOMIS, 1998, p. 100)”.

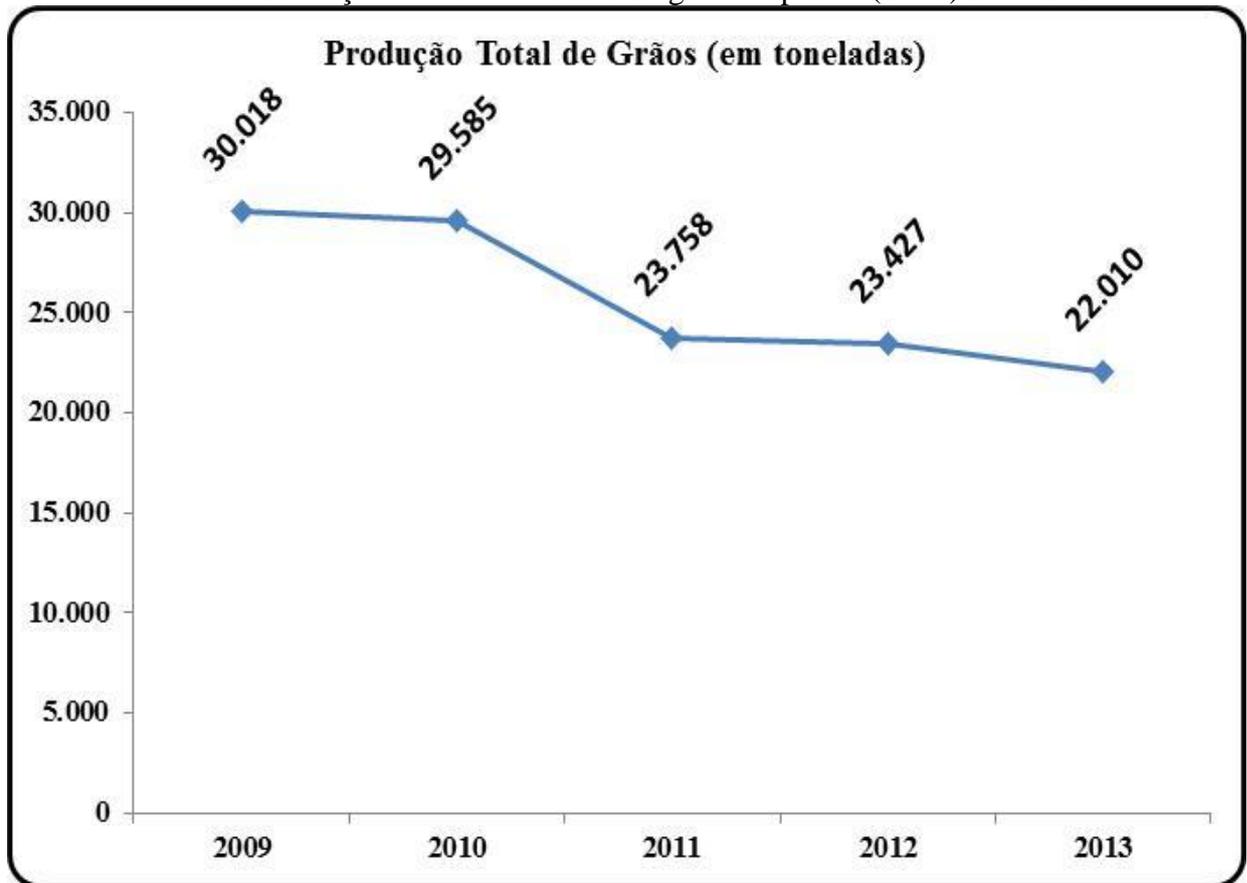
Na Microrregião de Iporá a distribuição de terras se encontra concentrada nas mãos de poucos proprietários rurais (2%) com mais de mil hectares, sendo um total de 26,6% da área. Considerando que a maioria dos proprietários rurais (69%) com até cem hectares, se concentram em 17,5% da área total de terras (Cf. Gráfico 6), assim verifica-se que a uma enorme desigualdade e má distribuição de terras nas diversas regiões brasileiras.

Gráfico 6: Área ocupada pelos estabelecimentos agropecuários na microrregião de Iporá-GO, ano 2006.



Fonte: IBGE/SIDRA – dados do Censo 2006.

Ao fazer uma análise da produção de grãos, identifica-se um processo de constante recuo, pois em 2009 a produção obteve um resultado de 30.018 toneladas de grãos, em 2010 apresentou um total de 29.585 (t), 2011 o número se reduz para 23.758 (t), já em 2012 totalizou-se 23.427 (t) de grãos e em 2013 esse número ficou fechado em 22.010 toneladas de grãos produzidos na microrregião de Iporá (Cf. Gráfico 7). Esses dados explicam a deficiência de empregos oferecidos no campo principalmente do agronegócio e isso se dá desde o período de Vargas com a política de integração, sendo que a ocupação e apropriação do território goiano aconteceram de maneira planejada, atendendo os interesses e as funções políticas existentes na época, com interesses próprios do território com objetivo de inserir a configuração socioespacial na economia capitalista.

Gráfico 7: Produção de Grãos da Microrregião de Iporá – (Total) 2009-2013.

Fonte: IMB/Estatísticas Municipais, 2015.

Observa-se que a produção de grãos da microrregião de Iporá vem tendo um decréscimo relativo aos anos de 2000 a 2013. Quanto à produção agrícola em geral, os maiores índices de decréscimo foram: Arroz (66,3%), milho (57,8%), mandioca (61,8%) e a banana (74%). Esta situação se agrava ainda mais quando relacionada à produção de Sorgo, que reduz sua produção no ano de 2012 a zero (Cf. Tabela 10). Reduções essas, que podem estar relacionadas à falta de investimentos e de fomento no setor.

Fazendo um comparativo com o Estado de Goiás em relação a produção de grãos, percebe-se que em 2010 o estado produziu cerca de 1,66 % de Arroz, o Sorgo com 4,58%, destacando-se a produção de Soja com 54,27% e outros 1,72%. Vale salientar que os principais produtos cultivados no estado em 2011, foram: abacaxi, algodão herbáceo, alho, arroz em casca, café, cana-de-açúcar, feijão, laranja, milho, soja, sorgo granífero, tomate (mesa e industrial), trigo (cerqueiro e irrigado), diversificando assim sua produção.

Tabela 10: Estado de Goiás, Microrregião de Iporá-GO: Produção Agrícola – Área colhida (ha) – 2000 – 2002 - 2010 – 2012 - 2013.

Produtos	2000		2002		2010		2012		2013	
	Mic. Iporá	Estado de Goiás								
Arroz	2.780	150.334	2.560	111.492	2.190	97.736	1.050	58.557	710	42.502
Banana	502	12.828	440	13.088	304	14.041	237	12.549	109	12.441
Cana-de-açúcar	35	139.186	40	145.069	80	578.666	32	732.870	647	860.482
Mandioca	850	16.956	800	17.111	980	21.157	542	18.459	552	9.995
Soja	1.000	1.491.066	2.567	1.902.950	2.600	2.445.600	3.705	2.669.894	4.605	2.947.888
Sorgo	0	175.850	20	128.861	350	245.308	0	242.278	0	283.431
Milho	6.750	839.844	5.780	731.073	4.790	878.062	2.690	1.221.160	110	1.229.994

Fonte: Instituto Mauro Borges, Estatísticas municipais, 2015.

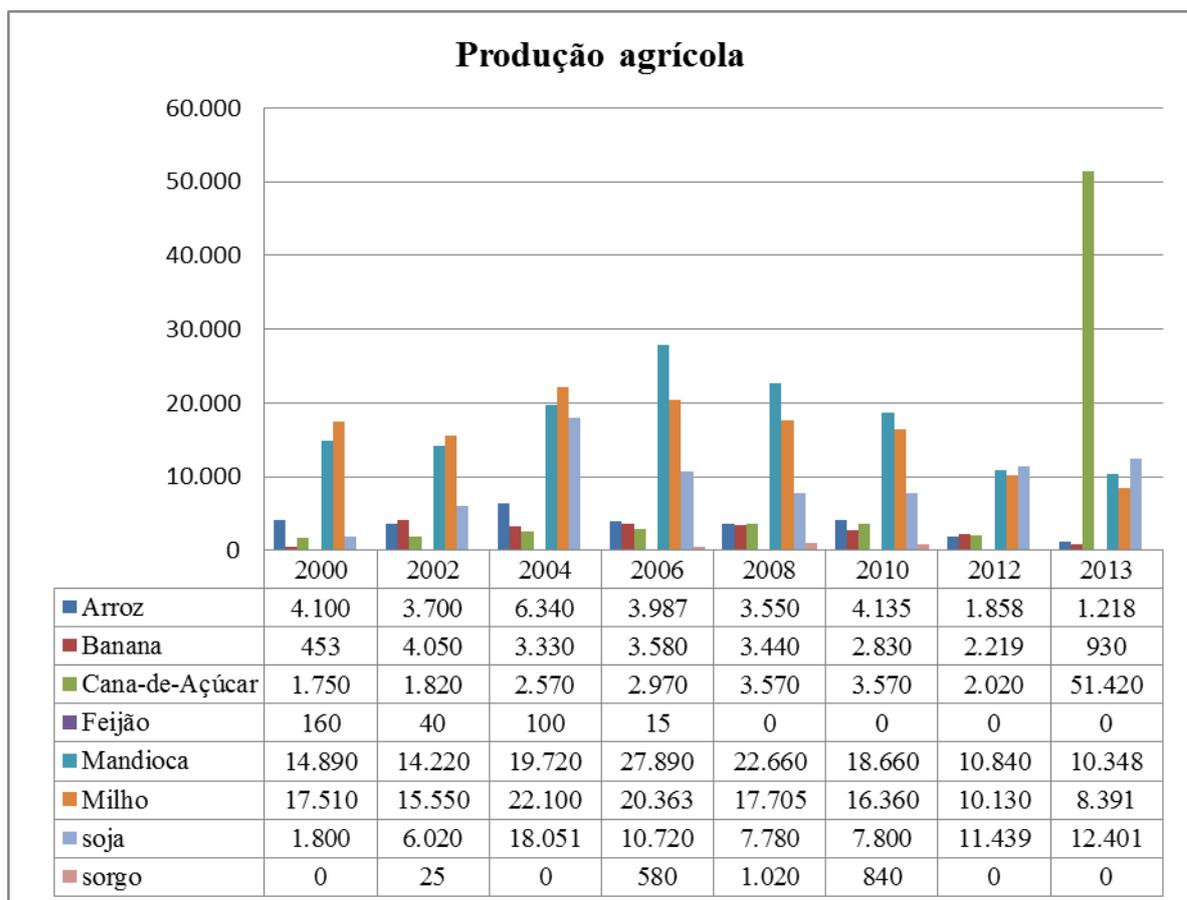
Nota-se um aumento constante da produção de soja e um imenso crescimento da cana de açúcar, resultante da utilização para alimentação de animais (silo), do acesso à mecanização e a tecnologia de ponta, provocando pouca ocupação nas áreas de cultivo.

Portanto, percebe-se que houve uma diminuição da produção da mandioca, pois a baixa produtividade local tem inviabilizado a fabricação da farinha de mandioca e do polvilho, que fazem parte da alimentação de subsistência, e do movimento cultural da população de toda microrregião, aumentando o preço dos produtos ao consumidor final, “com isso, de exportadora de farinha a região de Iporá passou a ser importadora. Farinha de baixo custo está chegando do estado de Mato Grosso”. (JORNAL OESTE GOIANO, 2014).

A produção de hortaliças é insignificante. Segundo informações de feirantes não chega a 5% no município de Iporá. Frutas e legumes são importados da Central de Abastecimento do Estado de Goiás (Ceasa) e vendidos em Iporá junto aos supermercados, frutarias e para os feirantes.

Segundo Gomis (1998, p. 209) “as atividades agrícolas do município de Iporá se restringem basicamente à subsistência, com uma pequena parcela excedente destinada a comercialização no mercado regional”. Sendo que os produtos mais cultivados na microrregião de Iporá, de acordo com IMB (2015), são: mandioca (10.348), milho (8.391), soja (12.401), cana-de-açúcar (51.420) como demonstra o gráfico 8.

Gráfico 8: Produção agrícola da Microrregião de Iporá-Goiás de 2000 a 2013 (t).



Fonte: Instituto Mauro Borges.
Elaborado pela autora.

Gomis (1998) afirma ainda que o município de Iporá conta com uma incipiente hortifruticultura, que não atende a demanda local e que é preciso complementar com produtos da CEASA, advindos de Goiânia para Iporá e região. Em detrimento as essas dificuldades em abastecer o município de Iporá, assim como os demais municípios da microrregião de Iporá, com a produção agrícola, o autor relata que:

Em ação conjugada com a iniciativa privada, a EMATER-GO local e a prefeitura, têm-se desenvolvido programas de apoio ao pequeno proprietário rural, visando melhorar e ampliar a produção agrícola do Município de Iporá e circunvizinhos, a fim de atender à demanda local e produzir também para a exportação. Haja vista, neste sentido, a criação da Associação dos Hortifrutigranjeiros de Iporá, que já tem obtido bons resultados, apesar das dificuldades financeiras (GOMIS, 1998, p. 209).

Para tanto a microrregião de Iporá conta com sua atividade agrícola baseada na produção de mandioca, soja e cana-de-açúcar. No entanto, a produção de grãos na microrregião, em específico, do seu encolhimento decorrente da redução da oferta e de financiamentos também cresceu. Observa-se que foram surgindo áreas de pastagem que beneficiaram e intensificaram as atividades da pecuária, de forma que esta mudança fez com que o aproveitamento do armazém fosse reduzido, transformando-o em um espaço ocioso e utilizado para outros fins.

Em decorrência da redução da produção de grãos, os municípios da microrregião de Iporá passaram a depender, sobretudo da criação de gado para corte e ainda da produção de leite, entretanto a microrregião de Iporá-GO depende especificamente da produção de grãos do Sudoeste que abastece toda a região. Neste sentido, Silva (2012) ressalta que:

A modernização dos sistemas de produção trouxe ânimo ao pequeno e médio produtor rural. Abraçou com entusiasmo tecnologias dito modernas, transplantadas das metrópoles europeias e norte-americanas, acreditando que ascenderia à condição de moderno empresário rural. Mas a realidade do mercado indica que para o pequeno e médio proprietário as relações continuam sendo atrasadas, expondo-os a toda sorte de arbitrariedades. A modernização da pecuária não transformou absolutamente as matrizes ideológicas, políticas e culturais do país. A utilização de toda sorte de tecnologias não modificou a relação dos segmentos industriais e comerciais com o produtor, tampouco modificou a relação do produtor com o seu empregado (SILVA, 2012, p. 106).

Comumente, a diversificação de produtos cultivados no campo não mudou o cenário da Microrregião de Iporá, que conta como a principal fonte de renda a pecuária de moldes tradicionais, aliada a criação de aves. Sendo que, com o aumento da produção de leite surgiram alguns problemas relacionados a infraestrutura e escoação da produção leiteira.

Na pecuária a microrregião de Iporá se destaca na criação de rebanhos bovinos. No ano de 2012 que obteve um total de 741.900 (cab.), aves (174.790 cab.), e vacas leiteiras com 81.000 (cab.), (Cf. Tabela 11). Destacando que este rebanho é criado de forma extensiva em função do pouco investimento em tecnologia no manejo de produção.

Tabela 11: Rebanhos da Microrregião de Iporá /(cab.) – 2000/2012.

Rebanhos	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
Aves (cab.)	273.375	267.145	272.300	274.230	225.160	202.475	174.790
Bovinos (cab.)	596.200	630.365	648.305	674.900	671.940	715.317	741.900
Suínos (cab.)	40.980	39.475	41.350	42.550	37.670	37.780	31.515
Equinos (cab.)	15.180	15.000	15.605	15.975	15.270	14.245	12.600
Caprinos (cab.)	696	794	920	1.010	940	1.025	957
Bubalinos (cab.)	1.420	1.469	1.592	1.625	1.600	1.770	2.663
Vacas Ordenhadas (cab.)	82.170	81.525	84.740	88.065	83.290	80.635	81.000

Fonte: Instituto Mauro Borges, Estatísticas municipais, 2015.

A pecuária se beneficia com o plantio de pastagens, e o melhoramento da qualidade dos rebanhos proporciona aumento da produção e da produtividade do rebanho. De acordo com Gomis (1998, p. 210) “o plantel bovino compõe-se de um rebanho misto com animal de corte e leiteiro”, destacando que a busca por uma melhor qualidade está sendo realizada por meio de “aquisição de matrizes e reprodutores de alta linhagem genética, com características tanto para a produção de leite como para corte”.

3.5 - Indicadores sociais

Conforme o documento do Observatório do Mundo do Trabalho (2014) elaborado a partir dos dados do IBGE (2010) estima-se que 28% do total da população residente na microrregião de Iporá em 2010 frequentavam em alguma modalidade de ensino, totalizando 16.130 pessoas. Deste total 48% frequentavam o Ensino Fundamental, 20% o Ensino Médio, 14% o Ensino Superior e 7% a Pré-Escola.

Ainda segundo os dados registrados pelo Observatório do Mundo do Trabalho, 56,90% das pessoas da microrregião de Iporá que possuíam de 10 anos ou mais de idade não tinham instrução, ou seja, possuíam apenas o Ensino Fundamental incompleto, 16,44% possuíam o Ensino Fundamental Completo e Médio incompleto, 20,49% contava com o Ensino Médio completo e Superior incompleto; no entanto 5,77% apresentavam o Ensino Superior completo.

Tabela 12: Pessoas de 10 ou Mais de Idade, por Nível de Instrução, segundo os Municípios da Microrregião de Iporá que sediam IES Públicas – Goiás - 2010

Municípios	Pessoas de 10 anos ou mais de Idade					
	Total	Nível de instrução				
		Sem instrução e fundamental incompleto	Fundamental completo e médio incompleto	Médio completo e superior incompleto	Superior Completo	Não determinado
Iporá	27.565	14.556	4.543	6.443	1.922	102
Microrregião de Iporá	52.020	29.597	8.548	10.655	3.002	217
Goiás	5.092.674	2.527.434	924.234	1.213.946	394.491	32.568

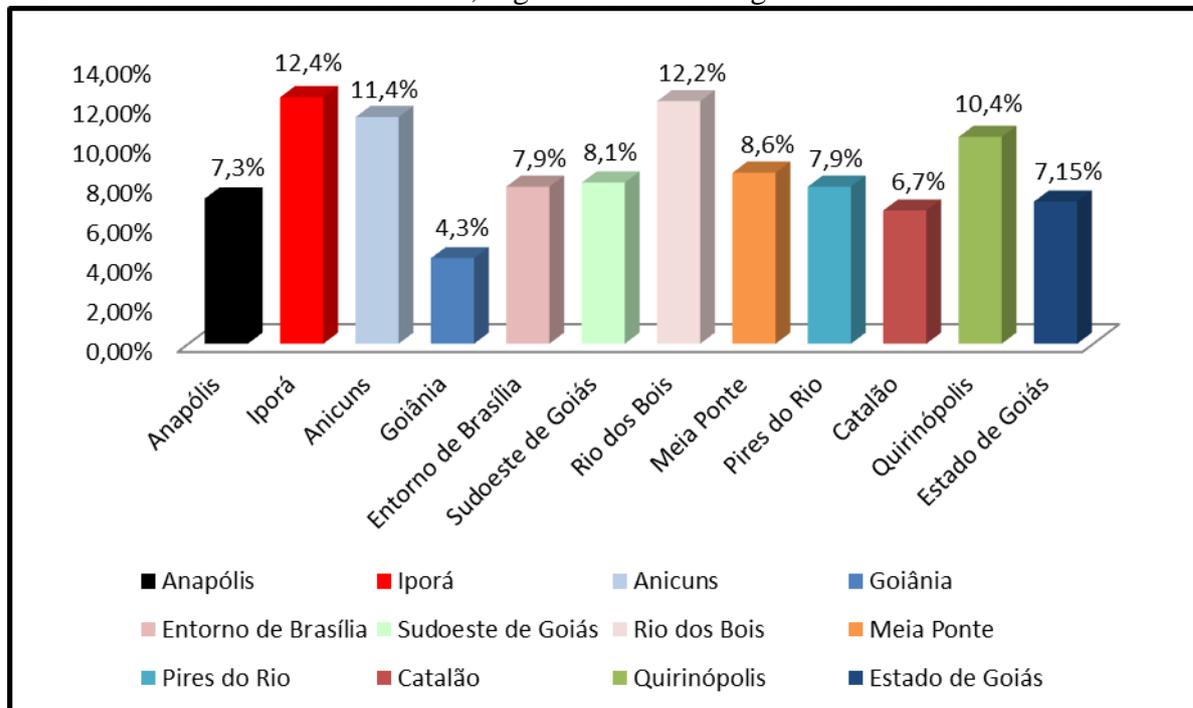
Fonte: Elaborado pelo observatório do Mundo do Trabalho (2014) a partir dos dados do IBGE, Censo Demográfico 2010.

Esses dados estão inseridos na tabela 12 a qual segue o padrão do IBGE que especifica todas as pessoas de 10 anos ou mais de idade, integrando a população que não é economicamente ativa. Ainda de acordo com o IBGE a “população economicamente ativa” (PEA) é composta pelas “pessoas de 10 a 65 anos de idade que foram classificadas como ocupadas ou desocupadas” (IBGE, 2014).

No que se refere ao analfabetismo na microrregião de Iporá, vale destacar que entre as dozes microrregiões mostradas no gráfico 9, Iporá se encontra com um índice elevado em relação as demais microrregiões, do qual detinha em 2010 um percentual de 12,4% de analfabetos na microrregião de Iporá. Um número preocupante para a região, do qual acaba

por afetar o desenvolvimento da mesma, um aspecto que contribui para a estagnação da região.

Gráfico 9: Taxa de analfabetismo, segundo as Microrregiões do Estado de Goiás - 2010.



Fonte: DATASUS – Tecnologia da Informação a Serviço do SUS, 2010.

Na oportunidade os dados apresentados pelo documento do Observatório do Mundo do Trabalho (2014), sinaliza um número elevado de pessoas “não economicamente ativas” que totalizam 42% nessa classificação. Esse alto índice de informalidade do trabalho existente em microrregiões que prevalece as atividades associadas à agropecuária.

Quanto ao IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) em 2010 dos 10 municípios da microrregião, Iporá se apresenta com a maior renda per capita (R\$ 757,00) ocupando a 807ª posição no Ranking Nacional dos municípios. O município de Moiporá exibiu o menor rendimento (R\$461,94), ocupando a 2.817ª posição. Concomitante, o referido município concentra a maior porcentagem de pobres da região 16,87%. As variações da concentração de renda dos 10 municípios que compõem a microrregião de Amorinópolis e Jaupaci tinham o menor índice, e mesmo apresentando resultados baixos, vale destacar que o IDHM é considerado alto pelo PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), dos quais ocupam posição abaixo a 100ª posição no ranking estadual (Cf. Tabela 13).

Tabela 13: Comparação de indicadores socioeconômicos dos municípios Microrregião de Iporá com o ranking dos municípios do Estado de Goiás e do Brasil em 2010.

MUNICÍPIOS	IDHM	RANKING ESTADUAL	RENDA PER CAPITA DOMICILIAR	RANKING NACIONAL	% DE POBRES	ÍNDICE GINI
Amorinópolis	0,696	177 °	R\$ 523,25	2.397°	9,54	0,41
Cachoeira de Goiás	0,711	37 °	R\$ 549,16	2.178°	9,82	0,47
Córrego do Ouro	0,685	159 °	R\$ 608,31	1.727°	9,59	0,48
Fazenda Nova	0,704	163	R\$ 519,87	2.420°	11,14	0,45
Iporá	0,743	15 °	R\$ 757,39	807°	6,36	0,51
Israelândia	0,681	79 °	R\$ 498,82	2.573°	7,55	0,43
Ivolândia	0,699	98 °	R\$ 551,05	1.162°	6,87	0,45
Jaupaci	0,689	149 °	R\$ 479,14	2.706°	11,44	0,41
Moiporá	0,727	128 °	R\$ 461,94	2.817°	16,87	0,43
Novo Brasil	0,686	115 °	R\$ 588,85	1.879°	5,31	0,43
Estado de Goiás	0,735		R\$ 810,97	8°	7,59	0,55

Fonte: PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano (2013) e IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Elaboração da autora.

De acordo com o Censo Demográfico de 2000 e 2010, do Censo Agropecuário de 2006, do Instituto Mauro Borges, do PNUD, não seria errôneo afirmar que a circunstância atual da microrregião de Iporá não é o de desenvolvimento e sim de estagnação, repercutindo diretamente na população, causando o esvaziamento populacional, violência, segregação residencial e exclusão social.

Somados os dados apresentados acima sobre a microrregião de Iporá dos quais são indispensáveis e pertinentes para entender o contexto histórico, econômico e social no qual, surge como alternativa a estagnação econômica, os empreendimentos solidários, com o objetivo de gerar renda e dar um novo significado ao trabalho.

Quanto ao setor de serviços, de acordo com o Instituto Mauro Borges (2012), as desigualdades regionais do estado de Goiás se tornam evidentes quando se faz uma análise das microrregiões do Estado. A microrregião de Goiânia é responsável em média pela

admissão de (50,8%) dos trabalhadores do estado, enquanto que o PIB representa apenas 36,6%. Isso acontece em virtude da relevância do setor de serviços que acarreta grandes quantidades de postos de trabalhos, com baixos salários. O setor de comércio vem se destacando na abertura de vagas de emprego, com mão-de-obra pouco qualificada e com baixa renumeração, isso também ocorre em todas as dez cidades que compõem a microrregião de Iporá-GO.

Desta forma, o Cadastro geral de empregados e desempregados CAGED (2015) ressalta que a microrregião de Iporá, contava em 2012 com uma disposição de 7.458 postos de trabalhos, os quais estão ligados a todos os empregos ativos, ou seja, pode ter um empregado ocupando mais de um posto de trabalho, o que traz como resultado a soma dos subsetores, tais como: indústria de extrações minerais; indústria de transformação; serviços; construção civil; comércio; administração pública; agricultura; silvicultura; pecuária; extração vegetal e pesca, enfim todos os tipos de empregos, em todos os setores, obtendo assim o total de empregos disponível na microrregião de Iporá, como podem ser observados na tabela 14.

Tabela 14: Empregos da Microrregião de Iporá por município – 2000/ 2014 – Total (números).

Município	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
Amorinópolis	190	211	265	292	333	372	362
Cachoeira de Goiás	94	117	150	195	263	455	437
Córrego do Ouro	142	210	230	254	291	345	389
Fazenda Nova	286	388	485	576	655	662	715
Iporá	1.974	2.279	2.425	2.595	2.716	3.310	3.579
Israelândia	233	193	181	268	304	1.529	334
Ivolândia	81	215	279	217	225	321	438
Jaupaci	191	234	230	246	270	304	391
Moiporá	178	221	221	192	194	236	244
Novo Brasil	131	139	161	258	284	394	569
TOTAL	3.500	4.207	4.627	5.093	5.535	7.928	7.458
Estado de Goiás	741.881	744.021	102.796	995.557	1.167.006	1.352.690	1.427.850

Fonte: Instituto Mauro Borges, Estatísticas municipais, 2015.

Neste sentido, ao analisar os resultados do documento “Geração do emprego industrial nas capitais e interiores do Brasil” escrito por Saboia (2005) e que estabelece relação entre os trabalhadores admitidos e desligados, surgem dados interessantes, tais como a remuneração média dos trabalhadores admitidos, que é inferior a dos desligados e as grandes diferenças nas remunerações médias entre os diversos setores do mercado de trabalho.

Associando ao primeiro fator é possível notar o que já vem acontecendo nas empresas, em que normalmente os trabalhadores desligados são mais experientes, contam com vários anos na empresa, ou estão aposentando e recebendo seu teto máximo de carreira, enquanto isso, os admitidos são inexperientes e, muitas vezes desconhecem as políticas da empresa. Existe ainda, aquelas empresas que praticam a rotatividade de empregados, com objetivos de reduzir custo na mão-de-obra.

Os setores de admitidos e desligados do estado de Goiás que mais sofreu com as baixas remunerações entre os anos de 2000 a 2004 foram os: minerais; metálicos; borracha; têxtil e vestuário, calçados; produtos alimentícios e bebidas (CAGED, 2015).

Neste sentido, segundo os dados apresentados pelo ministério do trabalho e emprego/CAGED no Instituto Mauro Borges/Segplan-GO que são descritos no relatório “Estatísticas das Meso e Microrregiões do Estado de Goiás 2013” vem ocorrendo uma flutuação significativa quanto ao emprego em específico nas microrregiões, analisando os dados nos anos de 2000, a microrregião de Iporá apresenta 1.001 pessoas admitidas e neste mesmo ano 723 pessoas foram desligadas, conforme mostra a tabela 15.

Tabela 15: Estado de Goiás: Flutuação do emprego, segundo as Microrregiões - 2000, 2010 e 2013.

REGIÃO	FLUTUAÇÃO DO EMPREGO					
	ADMITIDOS			DESLIGADOS		
	2000	2010	2013	2000	2010	2013
01 – São Miguel do Araguaia	1.929	3.459	4.737	984	3.181	4.872
02 – Rio Vermelho	1.839	3.355	4.262	1.520	3.011	3.930
03 – Aragarças	609	1.296	2.315	501	1.158	2.092
04 – Porangatu	4.190	15.898	12.734	3.706	13.578	12.371
05 – Chapada dos Veadeiros	3.023	1.030	1.534	1.405	999	1.564
06 – Ceres	10.379	27.005	23.153	9.088	24.087	20.036
07 – Anápolis	26.856	58.799	65.942	21.090	54.622	61.253
08 – Iporá	1.001	1.815	2.448	723	1.586	2.223
09 – Anicuns	4.449	7.953	7.843	3.947	7.221	7.803
10 – Goiânia	167.413	313.454	380.020	145.266	281.342	365.008
11 – Vão do Paraná	1.410	2.280	1.830	905	2.055	1.771
12 – Entorno de Brasília	18.264	46.928	55.128	15.711	42.623	54.448
13 – Sudoeste de Goiás	24.148	60.632	74.725	20.898	55.249	71.959
14 – Vale do Rio dos Bois	5.803	13.199	15.879	5.427	11.985	14.638
15 – Meia Ponte	16.353	42.891	48.842	14.252	38.176	46.408
16 – Pires do Rio	2.816	7.020	7.710	2.218	6.424	7.502
17 – Catalão	5.600	17.818	18.319	4.506	18.071	17.210
18 – Quirinópolis	2.540	11.399	14.314	2.361	11.801	13.594
Outros	15	52.636	56.293	21	27.723	28.515
Estados de Goiás	298.637	688.867	798.028	254.529	604.892	737.197

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego / CAGED.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / SEGPLAN-GO

Gerência de Sistematização e Disseminação de Informações Socioeconômicas - 2014 .

No ano de 2010, referente as admissões houve um aumento significativo, foram admitidas 1.815 pessoas, porém houve um grande aumento de pessoas desligada passando para 1.586 e já em 2013 o problema se agrava, pois foram admitidas 2.448 pessoas e desligadas quase a mesma quantidade 2.223, vale ressaltar que estes dados são preocupantes na microrregião de Iporá.

Sendo que o número de empregos foram destinados em 2012, em um total de 7.623, subdividindo 719 para o agropecuária, 1.346 para a indústria, 124 para a construção, 1.508 para o comércio e 3.926 para serviços, tais números descritos pelo Ministério do Trabalho e Emprego/RAIS.

Tabela 16: Distribuição dos Empregos Formais nos Grandes Setores por microrregiões em Goiás – 2013 (Total).

Microrregião	Indústria	Construção Civil	Comércio	Serviços	Agropecuária
São Miguel do Araguaia	3.833	267	1.758	5.533	3.401
Rio Vermelho	2.483	417	2.361	5.716	2.919
Aragarças	930	277	859	2.740	1.195
Porangatu	5.847	1.653	6.720	15.791	2.755
Chapada dos Veadeiros	255	80	1.276	4.306	988
Ceres	10.611	1.016	7.281	15.438	4.625
Anápolis	41.476	4.903	27.642	52.270	4.293
Iporá	1.301	89	1.493	4.241	922
Anicuns	46.435	216	2.771	6.418	1.312
Goiânia	104.275	57.465	147.849	478.163	7.130
Vão do Paraná	467	133	2.313	5.497	1.427
Entorno de Brasília	11.425	5.093	29.577	55.477	12.974
Sudoeste de Goiás	29.925	5.928	25.174	43.326	19.551
Vale do Rio dos Bois	9.061	1.047	2.760	7.998	4.578
Meia Ponte	17.160	2.962	18.358	40.386	11.563
Pires do Rio	4.420	181	3.308	6.977	2.964
Catalão	10.142	1.481	7.535	14.307	4.028
Quirinópolis	8.731	1.030	4.520	8.264	3.352
Estado de Goiás	268.777	84.238	293.555	772.848	89.977

Fonte: Elaborado pelo Observatório a partir de dados da RAIS/MTE.

Diante do exposto apresentado na tabela 16 que mostra a distribuição dos empregos formais por microrregiões nos grandes setores no ano de 2013. A Microrregião de Iporá deteve o 2º lugar em menor número de empregos formais nos setores de Indústria (1.301), Construção Civil (89), Comércio (1.493), Serviço (4.241) e Agropecuária (922). Os dados refletem a distribuição desigual em relação aos recursos e ao desenvolvimento regional no Estado de Goiás.

Subjaz a isso, a microrregião de Iporá não foge as regras anteriores, haja visto que com a deficiência de infraestrutura e grandes mercados de trabalhos o setor de serviço também é destaque, seguindo do comércio, indústria e agropecuária.

Neste sentido, observa-se que há uma carência de políticas de incentivo à abertura e manutenção de postos de trabalho no município e na microrregião de Iporá, do qual não fazem parte da visibilidade de seus gestores. A ilusão de uma grande indústria, ainda permanece em grande parte da população, como se a assiduidade da mesma revogasse todos os problemas econômicos existentes. Haja visto que há um descontentamento ligado à economia, que de maneira indireta favorece a migração de sua população economicamente ativa para outras regiões, em busca de trabalho e melhores salários, proporcionado assim a dependência da população carente em relação à oferta de benefícios sociais

3.6 – Agricultura Familiar

Conforme registros do Censo Agropecuário de 2006, no Brasil existiam nesse período 5.175.489 propriedades rurais, ocupando uma área de 329.941.393 hectares, deste total, 84,36% eram estabelecimentos da agricultura familiar ocupando 80.102.694 hectares, 24,01% da área total. De acordo com esses dados é possível destacar uma diferença de 249.838.745, portanto há um número pequeno de estabelecimentos ocupando uma vasta quantidade de terras. Trata-se de uma situação comum nos países em desenvolvimento, ou seja, com menor renda principalmente da América Latina (BIRDSALL, LONDONO, 1997 – Revista de Economia e Sociologia Rural).

De acordo com Ramos (2012, p. 111 - 112) “os países desenvolvidos democratizaram o acesso à terra, implicando não somente em vantagens econômicas, mas também em benefícios sociais”.

Moysés (2012, p. 35-36) afirma que a produção agrícola do cerrado goiano voltou-se para o mercado de exportação de commodities, reestruturando a capacidade produtiva e de comercialização da agricultura. O autor ainda afirma que as políticas de Estado como o POLOCENTRO (Programas de Desenvolvimento dos Cerrados), PROCEDER (Programas de Cooperação Nipo Brasileira) e até os incentivos para a modernização da agricultura foi propícios ao desenvolvimento de produção em grande escala, provocando transformações nas relações de trabalho.

Na oportunidade o autor ainda deixa transparecer a ideia de que a fragilização econômica e social dos produtores dessa categoria foi um dos fatores responsáveis pelo esvaziamento do campo, provocando, por conseguinte as aglomerações nos grandes centros urbanos.

Mesmo com o Censo de 2006 defasado, ao analisar a situação da microrregião de Iporá, quanto a agricultura familiar, é possível identificar uma tendência, sobretudo na comparação com o país. Os dados mostram que a realidade da microrregião não é diferente das demais, pois a mesma vem sofrendo a modernização da agricultura ocorrendo transformações sócioespaciais e organizacionais.

Na visão de Carvalho et al (2014) no que se refere aos indicadores da agricultura familiar no Brasil em 2006 havia 4.366.267 estabelecimentos agropecuários, sendo que 2.607 (60,31%) eram da agricultura familiar integrando uma área de produção de 95.775 hectares (15,4%) evidenciando que a área utilizada para produção agrícola familiar é substancialmente pequena, enquanto que a agricultura não familiar predispõe de 84,6% da extensão da área acessível, conforme demonstra a tabela 17.

Tabela17: Indicadores da agricultura familiar, estabelecimentos, área ocupada, valor de produção e números de trabalhadores no Brasil, Centro-Oeste, Goiás e na microrregião de Iporá (2006).

	Brasil (A)	Centro Oeste(B)	Goiás(C)	Microrregião de Iporá (D)	Porcentagem da agricultura familiar no total			
					(A)	(B)	(C)	(D)
Estabelecimentos Unidades	4.366.267	217.022	88.326	2.607	84,36	68,35	65,09	60,31
Área ocupada (Hectares)	80.102.694	9.350.556	3.317.908	95.775	24,01	8,88	12,69	15,4
Valor de produção (Em reais)	59.222.203	4.187.149	1.708.114	44.377	36,11	14,52	19,23	38,9
Números de trabalhadores	12.323.110	530.937	212.800	6.278	74,83	52,58	56,93	51,24

Fonte: IBGE- SIDRA (Dados do Censo Agropecuário 2006, FAO e do INCRA).

Dos empreendimentos com produção familiar pesquisado pelo Censo Agropecuário de 2006, 79,2% testemunharam não serem associados a cooperativas e associações, 25,1% quando relacionados as propriedades da agricultura não familiar, não participam de organizações associativas, sendo que (54,08%) participam de um tipo de organização ou associação.

Neste sentido, Carvalho et al (2014) comunga dessa experiência quando relata em seu estudo sobre os produtores rurais de Iporá e região, que dos 240 entrevistados (40,4%) fazem parte de cooperativa, (30,8%) são membros de associações e apenas 42,9% dos produtores contam com assistência técnica. Para Carvalho et al (2014, p. 8), os produtores rurais da microrregião vem “exercendo suas atividades agropecuárias de forma isolada e desarticulada o que pode influir principalmente no acesso ao mercado”.

Ainda sobre os 240 produtores entrevistados no documento “Características socioeconômicas dos produtores rurais de Iporá e região, Estado de Goiás” por Carvalho et al (2014), relata que a bovinocultura de leite é importante fonte de renda para 63,2% das famílias (165 propriedades) seguida da bovinocultura de corte citada por 55,6% (109) das propriedades. Tais dados respaldados pelo IBGE (2012), quando este afirma que a pecuária de leite e corte são as principais fontes de renda nos municípios de Amarinópolis, Diorama, Iporá, Israelândia, Ivolândia e Jaupaci.

O autor ainda salienta que a cooperação relativa de cada atividade foi transmitida pelo próprio entrevistado, descrevendo que de acordo com a pesquisa realizada, a fruticultura e a piscicultura foi citada por 22,5% e 15% das famílias entrevistadas. Outro dado importante levantado por Carvalho et al (2014) é que com exceção da bovicultura de leite e corte, as demais atividades agropecuárias apresentam pouca relevância na renda das famílias dos produtores pesquisados.

De acordo com o Censo Agropecuário 2006, a agricultura familiar era incumbida por nove dos principais produtos da microrregião de Iporá, tais como: as hortaliças que eram responsáveis por 399 toneladas produzidas, representando 95,22%. As mais produzidas eram a alface (135 toneladas), a abobrinha (60 toneladas), a pimenta (52 toneladas) e o tomate (41 toneladas). Ainda eram produzidas 304 toneladas de arroz (80,42%) e 15.416 toneladas de cana-de-açúcar, sendo que o milho tinha sua produção média de 2.359 toneladas, representando 11,7%.

Neste sentido, vale destacar que entre as dezoito microrregiões do Estado de Goiás, Iporá apresenta-se como a terceira com menor valor de produção agrícola.

Entre um conjunto de fatores, com destaque para a assistência técnica, o desenvolvimento da agricultura familiar depende fortemente de suporte na área de logística. Neste sentido as condições da malha viária municipal e estadual ganham destaque, assunto que será tratado a seguir.

3.7 – Rodovias estaduais e vicinais: O Transporte de carga e escolar da Microrregião de Iporá – Goiás.

Na era da globalização o uso do território passou a caracterizar-se como uma “guerra dos lugares” por parte dos municípios que passaram a “vender” seu território como mercadoria às grandes empresas multinacionais (Santos,1996). Neste sentido Haesbaert (2004) ressalta que:

[...] os municípios para oferecerem as condições mais vantajosas em termos de subsídios, infra-estrutura, mão-de-obra e imagem, mostram que o espaço – e o território – em vez de diminuir sua importância, muitas vezes amplia seu papel

estratégico, justamente por concentrar ainda mais, em pontos restritos, as vantagens buscadas pelas grandes empresas e pela intensificação da diferenciação de vantagens oferecidas em cada sítio (2004, p. 187).

Em contraponto a este tipo de entendimento, autores como Furtado (2001) defendem que desenvolvimento econômico significa mais do que um simples crescimento da economia ou acumulação de capital, além de representar um aumento da capacidade produtiva, inclui também a propagação do progresso para toda a sociedade, com intuito de homogeneizá-la.

Nesse contexto ganha importância o conceito de desenvolvimento local que circunscreve as iniciativas com disposição de dinamizar o desenvolvimento do país pela base, complementando as políticas nacionais. Estas iniciativas englobam desde o acesso aos recursos por parte dos atores locais, a participação democrática, as políticas de reequilíbrio social, até a gestão intermunicipal.

Os autores Novaes e Vannuchi (2004, p.5) pontuam que políticas de desenvolvimento local são caracterizadas por um conjunto de iniciativas que, por serem descentralizadas e dispersas no imenso território, são pouco visíveis, mas fundamentais para o avanço econômico e social. Enfatizam que “políticas de desenvolvimento local” resultam de iniciativas amplas, que envolvem centenas de pessoas em todo o País, os quais surgem como processos capazes de gerar um ambiente favorável à mobilização dos imensos recursos subutilizados do País. E ao mesmo tempo envolvem a capacidade de organização e de gestão no nível local.

Neste cenário, os autores Novaes e Vannuchi (2004) afirmam que:

No pano de fundo dessas transformações, encontra-se o processo de urbanização. Hoje, com 82% de população urbana, o País dispõe de núcleos locais ou regionais com ampla capacidade técnica e econômica para organizar e racionalizar o uso de seus espaços. A população urbana passa a necessitar de sistemas organizados de uso de recursos comuns – espaço de ruas, redes de transportes, coleta de lixo, etc; - que exigem processos decisórios mais democráticos e participativos. O próprio reequilíbrio social e sobrevivência ambiental exigem visão de longo prazo, planejamento mais sofisticado, organizado de sistemas de informação, articulação inovadora do urbano e rural (NOVAES & VANNUCHI, 2004. p. 6).

O desenvolvimento local depende em larga medida do suporte da infraestrutura, em especial da boa condição da malha viária local.

Ao analisar as condições das rodovias estaduais e vicinais e o transporte de cargas da Microrregião de Iporá-Goiás, informamos que mediante a construção desta temática, a maior dificuldade encontrada foi à falta de dados e acervos documentais que comprovam a atual realidade da infraestrutura rodoviária na Microrregião de Iporá.

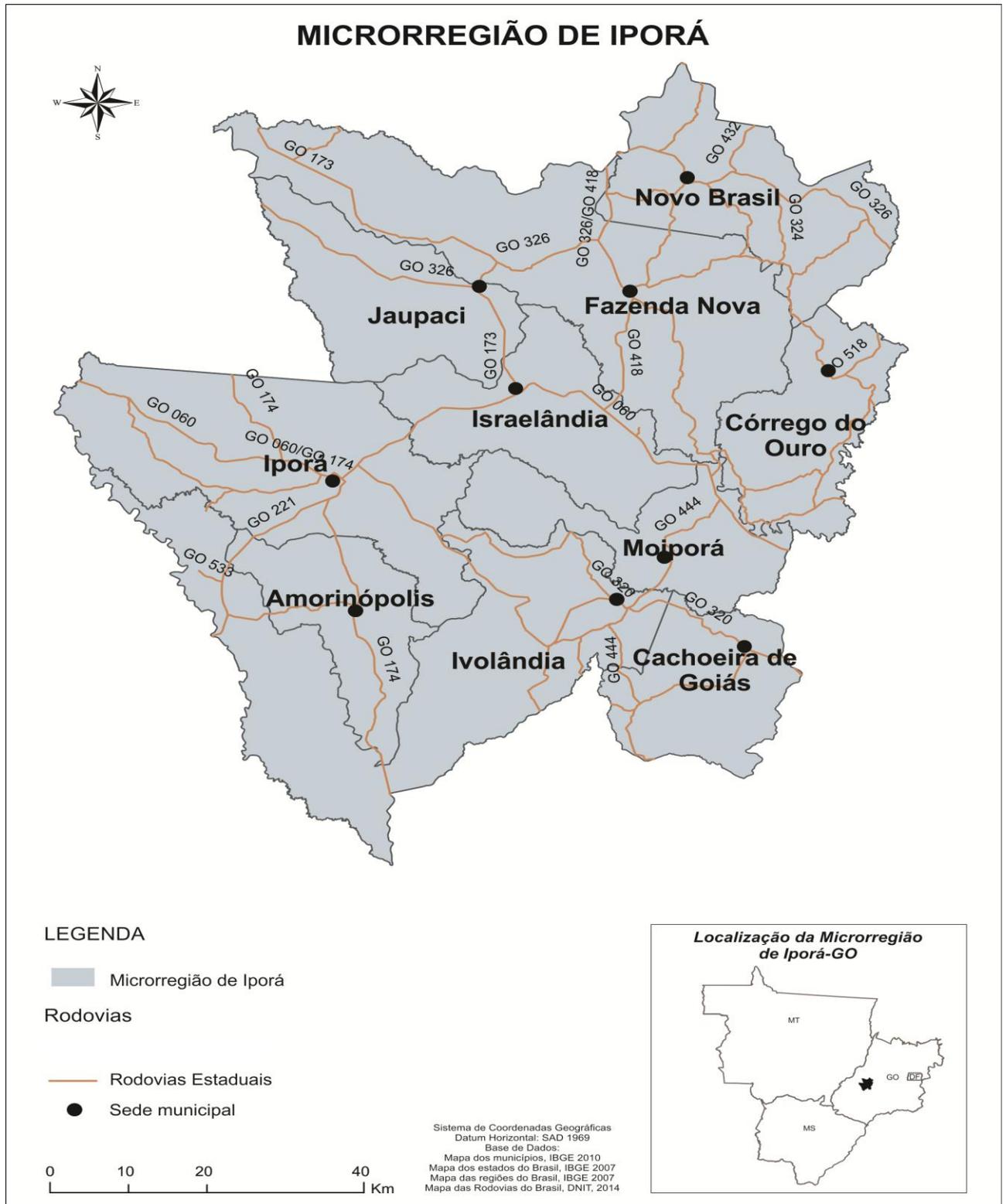
Na perspectiva da história da região, Gomis (1998) ressalta que a ocupação da microrregião de Iporá contou com estímulos endógenos, como a atividade mineradora, reforma agrária, pecuária e agricultura familiar, pode contar com a implementação de estradas e rodovias, porém bem precárias, assim como os núcleos urbanos foi se formando não dando condições necessárias para atender a população.

A necessidade de interligar os espaços vazios e até mesmo aqueles ocupados pela reforma agrária faz surgir as principais estradas e rodovias na microrregião acompanhada de uma série de problemas de infraestrutura.

A região conta com uma forte inserção regional, evidenciado pelo entroncamento rodoviário. E a partir da fundação do partido político União Democrática Nacional (UDN), em meio a uma competição partidária, foi construída a primeira estrada ligando a cidade de Iporá à cidade de Ivolândia, distantes aproximadamente 60 quilômetros. Outra benfeitoria foi a construção sem ajuda de maquinários de uma ponte sobre o Rio Claro.

Na década de 1970, rodovias e estradas vicinais foram abertas por todos os lados, ligando a cidade de Iporá a outras regiões e municípios vizinhos. Segundo Gomis (1998), o período de 1964 a 1984 foi marcado por uma política que trazia o medo e a insegurança da ditadura militar e, ao mesmo tempo, benefícios sociais e econômicos, entre os quais, o forte investimento na infraestrutura do território. Gomis (1998) e Silva (2013) argumentam que a “Marcha para o Oeste” atraiu muitas famílias em pouco tempo, aumentando significativamente povoados recém-fundados, principalmente de Minas Gerais e Bahia. Sob este aspecto, é possível observar a localização do esqueleto das rodovias estaduais da microrregião de Iporá-GO (Figura 5).

Figura 5: Mapa das rodovias vicinais e GO da Microrregião de Iporá – Goiás, 2015.



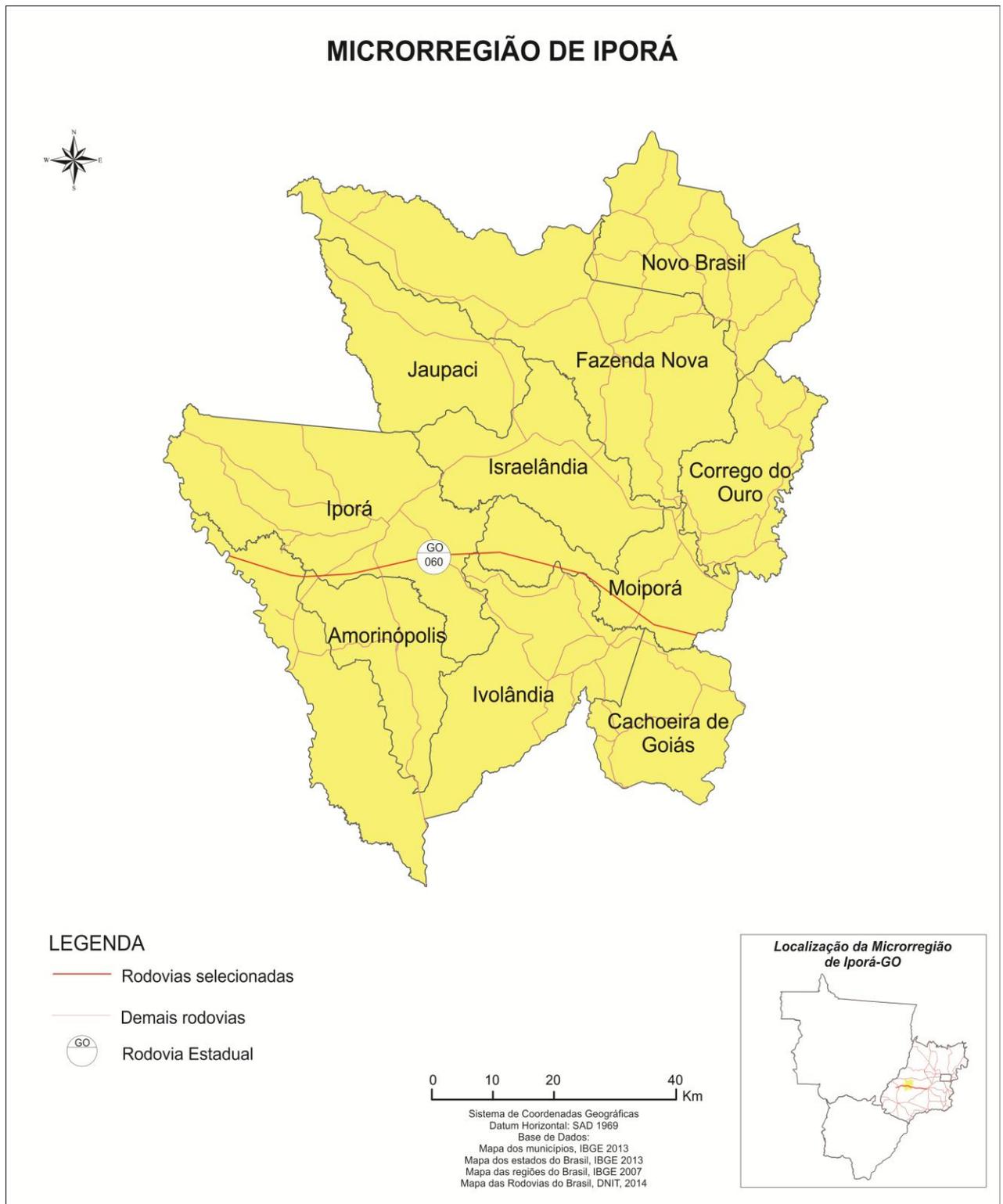
O mapa acima das rodovias estaduais e vicinais mostra a ligação da cidade de Iporá com os demais municípios da microrregião. A microrregião de Iporá-GO conta com a GO 060 como principal rodovia e várias estradas vicinais e ou ramais que interligam os dez

municípios que compõem a microrregião, apresentando como principais vias de acesso e de infraestrutura no escoamento da produção municipal e local.

Partindo da cidade de Iporá, destacam-se as seguintes rodovias estaduais: GO 060 que liga a cidade de Iporá a cidade de São Luiz de Montes Belos, Firminópolis, Turvânia, Nazário, Claudinápolis, Trindade e Goiânia; GO 174 que liga Iporá a cidade de Amarinópolis, Montividiu e Rio Verde e faz divisa com o Estado de Goiás e Mato Grosso do Sul; GO 221 que liga Iporá a Palestina, Caiapônia até Doverlândia; GO 533 entrada da GO 221 segue sentido Campolândia, GO 173 liga a cidade de Israelândia, Jaupaci e com seu destino final a cidade de Aruanã que se encontra com a GO 454; GO 320 liga a cidade de Iporá a Ivolândia e Cachoeira de Goiás indo até a cidade de Goiatuba se encontrando com a BR 153; GO 444 entrada GO 050/411 liga a cidade de Ivolândia, Moiporá, entrada na GO 060 próximo a cidade de Iporá; GO 518 entrada GO 324 e entrada GO 326; GO 418 saída de Iporá pela GO 060 liga Fazenda Nova e entrada na GO 326 e 328; GO 324 saindo de Iporá pela GO 060 com entrada a GO 164 com destino a Córrego do Ouro, Novo Brasil indo até divisa GO/MT; GO 432 saída de Iporá pela GO 060 indo a destino Novo Brasil, Itapirapuã; GO 326 saída de Iporá pela GO 060 com destino as cidades de Anicuns, Sanclerlândia, Novo Brasil, Jaupaci indo até Montes Claros de Goiás.

No que se refere ao percurso da GO-060 (Figura 6), quando está passa pelo município São Luís de Montes Belos e, finalmente, desemboca no limite da microrregião de Iporá, expõe a realidade da geografia da rodovia, pois atravessa diretamente em apenas três cidades, Israelândia, Iporá e Arenópolis.

Figura 6: Mapa da rodovia GO-060 nos municípios e sua respectiva microrregião de Iporá-GO, 2014.



A GO 060 é toda asfaltada, mas com sérios problemas de manutenção, é uma rodovia estreita em maioria de sua extensão, dificultando a parada de carros, na época das

chuvas se torna muito difícil a locomoção para capital Goiana, causando vários problemas para todas as cidades da microrregião de Iporá, que necessita da capital para abastecer o seu comércio local e até atendimento de urgência na área da saúde. Isso ocorre por ser a única via de ligação com todos os municípios das cidades que compõem a microrregião de Iporá com a capital goiana.

Moiporá possui ligações com essas rodovias pouco asfaltadas, o que evidencia uma dificuldade na logística do acesso à rodovia federal na região, que pode ser considerada um agravante, pois a região possui estradas pouco pavimentadas, com pontes deficitárias, que se propagam nos municípios de Novo Brasil, Fazenda Nova, Córrego de Ouro, Ivolândia, Cachoeira de Goiás e Israelândia.

A microrregião de Iporá conta com a GO 060 que se encontra com a BR-158 na cidade de Piranhas, possuindo uma extensão em Goiás de 310 quilômetros e é toda asfaltada.

Verifica-se que a referida rodovia passa por restauração de pista e implantação de ruas laterais, sendo também implantadas pontes, bueiros, sistema de drenagem superficial, vias marginais e até viadutos. Sua duplicação é uma necessidade antiga e suas condições vêm dificultando não só o acesso às cidades como também no escoamento da produção agropecuária do Estado, onde se concentra grande parte da produção econômica.

Embora a rodovia apresente várias deficiências, esta ainda possui um peso na distribuição de cargas agrícolas, muito relevantes para a economia brasileira.

Para a sociedade local, parte-se da ideia de que o transporte de cargas é um fator fundamental para melhorar o cotidiano da sociedade como um conjunto, uma vez que dos 59.086 habitantes da microrregião de Iporá, 79,8% residem na zona urbana e 20,2% na zona rural.

Grande parte da economia da microrregião de Iporá se encontra concentrada na zona rural (produção de grãos, hortaliças, aves e leite), dados esses que comprovam a importância e necessidade das estradas que ligam as cidades às propriedades rurais. Tais dificuldades de repasse de verba dos governos estaduais e federais acabam por afetar as condições das estradas e pontes que hoje se encontram em precárias condições de conservação, inapropriadas para locomoção dos veículos, tornando toda trajetória inviável ao transporte de carga, levando o risco de acidentes e perda de produção (Cf. Figura 7).

Figura 7: Caminhão boiadeiro sai da pista em acidente, na GO-174, região do Chapadão, a 75 km de Iporá-GO, 2014.



Fonte: Jornal Oeste Goiano – Iporá, 2014.

Mesmo o município de Iporá-GO, apresentando desde sua formação uma economia voltada para a agropecuária, os pecuaristas e produtores de gado da região têm sofrido quanto a venda de seus produtos, sendo inviável o abate de seu rebanho no próprio município, tendo a necessidade de transportar este rebanho para frigoríficos das regiões vizinhas para o abate, como: Rio-Verde, Goiânia, motivos dos quais só podem contar com essas empresas para o abate de seus rebanhos.

A empresa de atividades de abate que se encontra no município de Iporá é o frigorífico Qualifrig alimentos S/A que foi inaugurado em 22 de março de 2014, empreendimento localizado na Rodovia GO-221, Km 3 zona rural de Iporá, tendo suas atividades de abates para fins de exportação, no qual não abastece a cidade de Iporá com seus produtos, apenas tem o fortalecimento de geração de empregos para o município de Iporá.

Sendo que atualmente o frigorífico Qualifrig alimentos S/A gera em torno de 170 empregos no município, e que por dia são abatidos em média 250 animais. De acordo com as informações cedidas por Rogério Sabóia⁸ responsável pelo RH (Recursos humanos), relata que “os animais abatidos no frigorífico são destinados a diversas regiões do Brasil, visando à

⁸ Funcionário do setor recursos humanos do frigorífico Qualifrig Alimentos S/A. Entrevista cedida no dia 15 de janeiro de 2016.

comercialização de carne com osso, além de miúdos e subprodutos. Esses produtos tem sua qualidade atestada pelo SIF – Serviço de Inspeção Federal”.

O abastecimento de produtos derivados do bovino, suínos e aves do município de Iporá e as demais cidades da microrregião, é fornecido por empresas, tais como: Frinosso Alimentos de Inhumas-GO e Bonasa alimentos S/A, que se localizam em outras regiões. Impasses esses que elevam o custo final do produto, devido aos gastos em relação ao transporte e a distribuição deste produto.

A roteirização é um dos pontos mais importantes em um sistema logístico de transportes, pois, permite calcular o tempo adequado a ser despendido para cada entrega, o menor percurso a ser realizado entre o local de coleta e o de distribuição, e ainda ajuda a evitar os sinistros na entrega ou coleta, objetivando o processo de modo completo, eficiente e produtivo. [...] Está má roteirização dos caminhões causa um impacto grande para a empresa, gerando aumento o custo do transporte (DUARTE, 2008, p. 40-41).

A inviabilidade das estradas para o transporte de gado principalmente na época de chuva é outra razão que vem contribuindo com a estagnação do município de Iporá. O mercado precisa ser abastecido e o consumidor não está preocupado com a forma, lugar ou tempo, ele está simplesmente preocupado é se o produto se encontra disponível para a compra. O produto ou serviço só terá valor se o cliente encontrá-lo onde e quando precisar.

Outro fator que vem contribuindo para a estagnação do município de Iporá, é o baixo valor do leite, produto que vem se destacando na renda do produtor rural e que por não contar com incentivos do poder público, vem sofrendo também com a carência de infraestrutura nas estradas que acaba afetando o bolso do produtor. Segundo os dados fornecidos pelas Cooperativas (COOPROL e COMARFIR) a produção de leite na microrregião de Iporá vem obtendo um crescimento, haja visto que em 2014 sua produção pode contar com uma média de 1.242.000 litros de leite, sendo um dos principais meio de renda da população rural da microrregião de Iporá, uma vez que a mesma depende da atividade agropecuária como fonte de renda. Mesmo com o aumento da produção, o valor agregado ao produto (leite) ainda se torna inviável, devido aos gastos com o rebanho e a deficiência de infraestrutura.

No que se refere às políticas públicas de apoio ao pequeno produtor local, o tesoureiro da cooperativa COOPROL (Cooperativa de Produtos Regionais de Leite),

Fernando Pinto⁹ relatou alguns problemas vivenciados por ele, como por exemplo a inexistência da Secretaria de Agricultura no município e ou a existência de algum órgão fiscalizador capaz de solucionar os problemas que em sua maioria são advindos pela falta de conservação das estradas, prejudicando no preço final do produto “leite”.

A falta de conservação das estradas, das pontes, mata-burros e até colchetes atrapalham e dificultam o percurso dos caminhões, aumentam os gastos com o combustível e prejudicam a qualidade do produto, devido à distância de cada trajeto, de forma que, estas distâncias percorridas nestas estradas e rodovias vêm se tornando um desafio cada vez maior, pois as cidades atendidas pela cooperativa vão além da Microrregião, dificultando ainda mais o trajeto feito pelos caminhões.

Ainda segundo Fernando Pinto em época de chuva os problemas das estradas se agravam, sendo preciso contratar uma terceira empresa para ajudar no transporte de caminhões estragados, ou seja, sem condições de chegar ao seu destino final para a descarga do produto “leite”, destino este que é a cidade de Santa Helena de Goiás, sendo seu trajeto a GO 174, percorrendo um traçado de 223 km de Iporá à Santa Helena de Goiás, a qual fica a 37 km da cidade de Rio Verde, cujo destino final da descarga do leite é a cidade de Santa Helena de Goiás.

Outra importante Cooperativa na Microrregião de Iporá é a COOMAFIR (Cooperativa Mista da Agricultura Familiar de Iporá), segundo o site Essas (2014) a cooperativa conta com a comercialização de produtos oriundos da agricultura familiar, do leite, produzido pelos cooperados e assistência técnica necessária para aumentar a produtividade e da lucratividade.

A Cooperativa tem o papel de articular o desenvolvimento socioeconômico dos cooperados e ao mesmo tempo da comunidade que se faz presente, atua no meio rural e urbano. Segundo documentos de criação da Cooperativa COOMAFIR, está surgiu em 30 de julho de 2009, por um grupo de agricultores familiares. A Cooperativa atende a Lei 5.764/71 que possui o cadastro nacional de pessoa jurídica e brasileira. O principal produto fornecido e comercializado é o leite, seguido de frutas, hortaliças, cereais, mel e farinha.

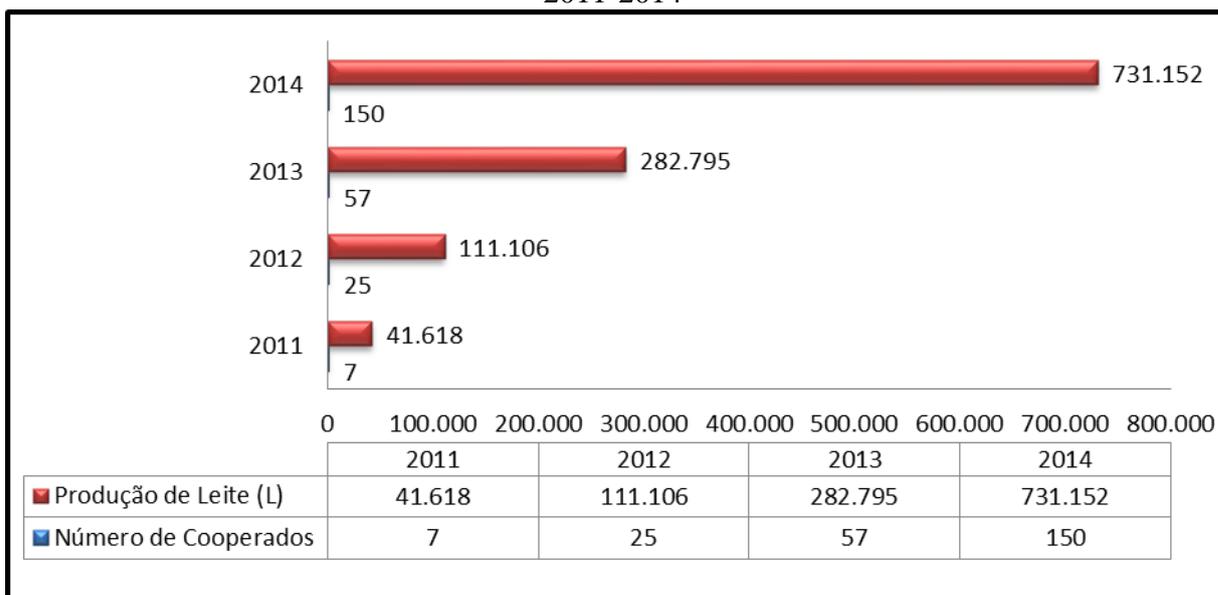
A COOMAFIR é gerada por recursos próprios e o número de associados em 2014 era de 150, sendo a maioria homens, que vem enfrentando dificuldades no desenvolvimento de suas atividades como: a escassa participação de agentes locais; a falta de incentivo do

⁹ Entrevista cedida pelo presidente da COOPROL, Fernando Pinto, em 25 de novembro de 2015.

poder público e a ausência de políticas municipais de fomento a economia solidária. Por outro lado, vem desenvolvendo projetos que fazem a diferença na vida dos cooperados, tais como: projeto balde cheio; Pró-Leite; programas de inclusão digital, esses projetos vem contribuindo desde empregos locais e induzidos, trocas de informações com atores locais ou de outras regiões da economia solidária até a infraestrutura dos cooperados através do rendimento dos produtos comercializados e produzidos pelos cooperados.

Neste sentido, observa-se que o número de associados vem crescendo anos após anos, no ano de 2011 o número de associados se totalizava em 7 cooperados, haja visto que em 2014 esse número de associado somou em 150 cooperados, uma evolução significativa para a Cooperativa COMAFIR, (Cf. Gráfico 10).

Gráfico 10: Evolução do número de cooperados e da produção de leite da COOMAFIR, 2011-2014



Fonte: COOMAFIR, 2014.

O principal produto a ser comercializado pela Cooperativa COOMAFIR é o leite, sendo produzido cerca de 30.000 mil litros de leite por dia e vem apresentando uma evolução no número de cooperados de 2011 a 2014 de 97,2% e na produção de leite nos referidos anos a evolução foi de 92,7%, sendo 2011 produzido 41.618 litros de leite e em 2014 produziu 731.152 litros de leite, conforme demonstra o gráfico 8 acima.

Segundo a Revista Rural (2016, p. 1) em seu texto intitulado “Longo caminho a percorrer”, o técnico em laticínios Antônio Xavier afirma que a maioria dos produtores de leite teve que investir em tecnologia com intuito de diminuir os prejuízos acarretados pela

carência de infraestrutura das rodovias, sendo que parte dessa modernização cabe a granelização do leite. Na prática, isso significa que a coleta do leite a granel é feita a partir do armazenamento do leite em tanques de expansão instalados nas propriedades rurais, sendo que “o leite é mantido a 4 graus por 48 horas após a ordenha. O transporte entre a propriedade e a empresa ou cooperativa que recebe o leite é realizado por caminhões com tanques isotérmicos” (Cf. Figura 8).

Figura 8: Caminhões de transporte de leite com tanques isotérmicos da COOPROL, 2015.



Fonte: Jornal Oeste Goiano – Iporá, 2015.

Assim essas ações foram tomadas inicialmente, como medida de redução de custo e salto na qualidade do leite, pois com resfriamento do leite na temperatura já mencionada permite que o produto não venha desenvolver contaminações, porém outros fatores foram agregados, como a tecnologia, aumento da produtividade através dos incentivos no preço mesmo sendo pequenos, acaba agregando ao valor final do produto. As vantagens foram bastante aceitas pelo produtor, se por um lado o risco de perda do leite, no transporte realizado por caminhões e caminhonetes em carrocerias abertas que deixou de existir, melhorando a qualidade do leite tanto para o produtor, indústria e consumidor.

Por outro lado, o município de Iporá juntamente com as cidades que compõem a microrregião, ainda conta com uma pequena parcela de produtores rurais que utilizam a

prática de leiteiros, os quais fazem o transporte por meio de caminhonetes dia-a-dia, e ainda enfrentam os problemas de perda do leite por demora nas estradas devido a buracos e atoleiros. Outro problema enfrentado pelos produtores de leite são as falhas no fornecimento de energia elétrica nas propriedades rurais, afetando desde a iluminação nos currais, o gerenciamento das ordenhas e até mesmo o funcionamento dos tanques de leite, acarretando a perda do leite. Deste modo, os problemas vêm se agravando no município de Iporá e na microrregião, sendo que os produtores resolveram se unir e buscar apoio junto ao sindicato rural de Iporá, indo para a porta da CELG (Centrais Elétricas de Goiás) que se localiza no centro da cidade polo da microrregião de Iporá e fazer um manifesto como pode ser conferido na reportagem do jornal Oeste Goiano (Cf. Figura 9).

Figura 9: Protesto dos produtores de leite em frente a CELG, Iporá-Goiás, 2015.



Fonte: Jornal Oeste Goiano – Iporá, 18/12/2015.

Diante deste protesto os produtores rurais enfatizaram sobre os prejuízos acarretados devidos “a precariedade de linhas de transmissão da CELG e que, nos últimos meses, estão continuamente deixando os produtores sem energia elétrica e trazendo grandes prejuízos”. Assim o Jornal Oeste Goiano (2015, p.1) relata que:

Em carro de som na porta da CELG os líderes ruralistas fizeram várias reclamações sobre a ineficiência da distribuição de uma energia elétrica para as fazendas que atualmente é cara e que, o que é pior, é algo com o qual não se pode contar diariamente, já que as interrupções no fornecimento são frequentes e causam muitos prejuízos, principalmente, a perda do leite contido em tanques de resfriamento.

Portanto Pereira (2015, p. 1) destaca que “para piorar, as grandes distâncias das áreas rurais e a má qualidade das estradas aumentam os custos, que recaem, em grande parte, sobre os municípios”. No entanto, as péssimas condições de uso das estradas e pontes da microrregião de Iporá–GO podem ser observadas na figura 10, dificultando assim a circulação do transporte de carga e leite.

FIGURA 10: Estrada e Ponte da Microrregião de Iporá – GO, 2015.



Fonte: Organizado pela pesquisadora, 2015, estrada e ponte do Rio Claro situada próxima a Moiporá (S 16° 25.486'; W 050° 57.747'; elevação 419m.).

Ainda com base nas argumentações feitas acima, Caixeta Filho & Martins (2001, p. 16), afirmam que:

A orientação dos processos produtivos, buscando atender aos requisitos dos mercados consumidores quanto à qualidade dos insumos e produtos, prazos de entrega, assistência técnica e inovações, tem feito com que a eficiência do sistema logístico se torne uma condição básica para a competitividade de todos os setores da economia. Se os sistemas de infraestrutura não funcionam adequadamente, isso se reverte nas atividades econômicas como aumento do custo.

Devido as deficiências e carências da microrregião de Iporá em relação ao transporte de cargas, podendo este transportar gado, leite ou sacas de grãos, destacando-se o

aumento do custo final dos produtos. Portanto, a microrregião carece de infraestrutura para o crescimento e desenvolvimento da região, inviabilizando a produtividade e rotatividade de sua produção para maior desenvolvimento da microrregião.

Ainda vale destacar a utilização do transporte escolar na microrregião de Iporá, sendo um serviço de uso público e ao mesmo tempo de direito público subjetivo, resguardando o direito aos alunos que não tem escola próxima a sua residência um serviço prestado com qualidade aceitável, tendo como indagação o desejo e esperança dos pais um futuro melhor para seus filhos a partir de uma educação com qualidade, alcançando melhorias tanto na produção quanto na vida das pessoas que ali residem, contribuindo com a sua permanência no campo, assunto este abordado no tópico seguinte.

3.8 – O transporte escolar no município e na microrregião de Iporá

É dever do Estado garantir educação gratuita na rede pública de ensino a todos os cidadãos brasileiros e os meios necessários para que haja frequência escolar. Segundo o artigo 208 da Constituição Federal, o direito à educação pressupõe a acessibilidade à escola, é função do Poder Público ofertar uma escola perto da residência do aluno, de atender à demanda da comunidade bem como oferecer o transporte escolar gratuito e de qualidade para os alunos.

Segundo o autor Feijó (2007):

Sabe-se que o contexto social brasileiro é permeado pela desigualdade e pela falta de oportunidades ao exercício de muitos dos direitos fundamentais do cidadão. Esta realidade, por vezes, é tão forte que a simples disponibilização do ensino público e gratuito não é suficiente para assegurar o acesso e a permanência da criança e do jovem na escola (FEIJÓ, 2007, p. 1).

Neste sentido, sabendo que a educação é um direito assegurado pela Constituição Federal artigo 208, inciso VII, como também pelo Estatuto da Criança (ECA) artigo 54 e pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) artigo nº 4 em consonância com as modificações da Lei nº 10.709 de 31 de Julho de 2003 que:

A determinar a responsabilidade de Estados e Municípios quanto ao oferecimento de transporte escolar. O sentido dessa inovação legislativa é principalmente encerrar a

discussão quanto à competência desse serviço e sua universalidade, ficando Estados e Municípios, respectivamente, responsáveis por assumir o transporte escolar dos alunos de sua rede (BRASIL, 2013, p.509).

Portanto, a Constituição Federal delega aos estados e municípios a oferta de transporte aos alunos matriculados na rede pública de ensino, trata-se de um serviço de uso público e ao mesmo tempo de direito público subjetivo, resguardando o direito aos alunos que não tem escola próxima a sua residência um serviço prestado com qualidade aceitável, primando pela segurança do seu alunado.

O transporte escolar é regido pelo CTB (Código de Trânsito Brasileiro) e deve apresentar os requisitos de:

1) registro como veículo de passageiros; 2) inspeção, duas vezes ao ano, para verificação dos itens obrigatórios e de segurança; 3) faixa amarela com a inscrição “ESCOLAR” à meia altura e em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria; 4) equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo; 5) lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha, na extremidade superior da parte traseira; 6) cintos de segurança em número igual à lotação do veículo; (IDEC, 2015. P. 1).

Visando ainda assegurar o bem estar do aluno mediante o seu deslocamento, o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) dispõe que o condutor do transporte escolar deve obrigatoriamente ter idade superior a 21 anos, ser habilitado na categoria D, não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, não ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 meses e por último ser aprovado em curso de especialização nos termos da regulamentação do CONTRAN (controle de fiscalização).

Ainda se faz necessário considerar que na busca pelo bem estar e segurança dos alunos há recursos federais específicos destinados à manutenção desses veículos, garantindo o abastecimento, a troca de óleos lubrificantes, consertos, revisões, reposição de peças, mecânicos e outros.

Assim, os órgãos nacionais FUNDEF (Fundo de Manutenção e desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério), o PNATE (Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar) e FNDE (Fundo Nacional de Educação) são instituídos pela Lei 10.880/04 que também assegura a manutenção dos veículos escolares pertencentes às esferas municipais ou estaduais e também para a contratação de serviços terceirizados de transportes.

O fornecimento destas verbas federais não exclui o município e o estado de complementá-las, muito pelo contrário, eles têm por obrigação oferecer o transporte escolar para os alunos de suas redes com o intuito de assegurar-lhes o direito e acesso a educação, sempre reiterando os laços com a seguridade no ato do transporte.

Outro fator relevante para o qual o município e o estado devem estar vigilantes é a questão das estradas, ou melhor, a conservação das estradas, pois ainda conforme dispõe a Lei 10.880/04 que também tem por objetivo não colocar em risco a integridade física e a vida dos estudantes, ressaltando que:

[...] Para a garantia do direito ao transporte escolar de qualidade é o cumprimento do poder público de sua obrigação de conservar as estradas de rodagem, permitindo que se faça o uso de veículos adequados ao transporte escolares, como estabelece a legislação. O dever estatal quando a conservação das vias é distribuída entre as esferas governamentais (União, Estados e Municípios) conforme sua extensão. Deste jeito, temos rodovias federais de competência da União, as estaduais de competência do Estado e as vias locais de competência do município [...] (BRASIL, 2013, p.509).

Vale salientar que a Lei 10. 880/04 garante que grande parte das estradas em que o transporte escolar circula é de competência do município, cabendo ao mesmo a manutenção das vias com o propósito de garantir a qualidade do serviço e conseqüentemente a qualidade (segurança) do transporte dos alunos.

Ao se falar em qualidade do serviço e ou em qualidade do transporte, o transporte escolar e as leis que o regem tem passado por significativas transformações ao longo das últimas décadas, sobretudo a partir dos anos 2000, permitiu que as responsabilidades fossem acompanhadas, fiscalizadas e divididas entre o Governo Federal, Governo Estadual e Governo Municipal de forma que as Subsecretarias de Educação intercalam pagamentos bem como encaminha possíveis problemas aos órgãos responsáveis por estradas, por adquirir e consertar os transportes, visando a melhor locomoção dos alunos.

Kokay (2013) parte da avaliação de que o Programa Caminho da Escola criado em 2007 pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) do Ministério da Educação “foi criado com o objetivo de renovar a frota de veículos escolares e garantir a segurança e qualidade de transporte aos estudantes”. Ainda segundo a autora, entre 2008 a 2012, “o programa ajudou 4.725 municípios a adquirir 28.522 ônibus escolares, beneficiando cerca de 1,7 milhão de alunos”. Ainda nos anos de “2010 e 2012, o programa ajudou 194

idades a adquirirem 674 lanchas escolares que transportam diariamente 13 mil alunos em regiões ribeirinhas e 366 cidades adquiriram 167.979 bicicletas”.

Após discutir sob as competências dos transportes do Estado e Municípios assegurados pela Constituição de 1988 e pela Lei de Diretrizes e Bases, foi possível refletir sobre o transporte escolar e as estradas da microrregião de Iporá-Goiás como garantia ao acesso escolar e ao aprendizado.

No que se refere ao surgimento do transporte escolar de alunos da zona rural para a zona urbana do município de Iporá e na microrregião, este teve seu início em 1987, devido a necessidade que os pais encontravam para colocar seus filhos na escola para darem continuidade aos estudos, na época da fase do primeiro grau.

Sendo assim, o transporte escolar foi implementado pelo prefeito da época Sr. José Antônio da Silva Sobrinho, era feito em camionetes, sendo transportados 500 alunos em média, onde os pais precisavam pagar 10% do valor e a prefeitura pagava 90%, sendo que hoje o mesmo é de total responsabilidade do município ou Estado.

Essa responsabilidade aconteceu somente a partir do ano 2000, quando surgiu uma parceria da prefeitura de Iporá com o governo de Goiás, que passou a pagar o transporte escolar dos alunos que estivessem matriculados na rede estadual de ensino. A partir desse momento, o transporte que era feito em camionetes, foi adaptado e melhorado, passando a ser feito em Kombi, van, micro-ônibus e ônibus.

Na microrregião de Iporá-GO como um todo antes eram 24 linhas de transportadores, sendo que o município na época foi dividido em 24 rotas de transporte.

Nesta perspectiva e extensão, inicialmente a microrregião de Iporá-GO enfrentava diversas dificuldades em relação ao transporte escolar, tais como: a frota de veículos era de péssimo estado de conservação, o valor repassado pelo Estado era inferior e inviável para pagamento do mês de trabalho dos motoristas, tendo a prefeitura a pagar uma folha de pagamento no valor de R\$ 105.000,000, sendo que a verba enviada pelo Governo de Goiás era de apenas R\$34.000,000.

Para tanto o repasse de verba por aluno era de aproximadamente R\$ 60,00 em 2005. Acreditando ser um valor não compensativo, desde 2006 à prefeitura deixou de fazer o transporte de alunos da rede estadual de ensino em Iporá-GO, assim o Governo contrata diretamente a empresa, por meio de licitação, sendo controlada e acompanhada pela Secretaria Regional de Educação.

De acordo com o quadro 4, as rotas da microrregião de Iporá–GO atendem 508 alunos, cujo percurso é feito diariamente por ônibus e micro-ônibus, conforme segue os dados abaixo:

Quadro 4: Relatório de Quilometragem e Translados, 2014.

(COOPERTRAS) Cooperativa de Transporte Escolar Passageiro e Cargas Ltda. CNPJ: 04.5052680001-36 Relatório de Quilometragem e Translados realizados no período de 01/08/2014 à 31/08/2014							
ROTA	VEÍCULO	DIAS LETIVOS	ANO/FAB	KM/DIA	TOTAL KM/MÊS	VALOR (KM)	TOTAL (R\$)
Jacinópolis- Matrinchã	Micro ônibus	21	2013	164	3.444	R\$ 2,53	R\$ 8.713,32
Santo Antônio	Micro ônibus	21	2013	90	1.890	R\$ 2,53	R\$ 4.781,70
Taquari/Santa Marta	Micro ônibus	21	2013	103	2.163	R\$ 2,53	R\$ 5.742,39
Santa Marta	Micro ônibus	21	2013	175	3.675	R\$ 2,53	R\$ 9.297,75
Urbano	Micro ônibus	21	2009	170	3.570	R\$ 2,53	R\$ 9.032,10
Peru	Micro ônibus	21	2013	120	2.520	R\$ 2,53	R\$ 6.375,60
Rio Claro	Ônibus	21	2008	182	3.822	R\$ 3,01	R\$ 11.504,00
Palmito	Micro ônibus	21	2012	180	3.780	R\$ 2,53	R\$ 9.563,40
Pindaíba	Micro ônibus	21	2006	114	2.394	R\$ 2,53	R\$ 6.056,82
Cocolândia	Ônibus	21	2009	307	6.447	R\$ 3,01	R\$ 19.405,47
Pé de pato	Micro ônibus	21	2012	149	3.129	R\$ 2,53	R\$ 7.916,37
Buriti	Micro ônibus	21	2012	157	3.297	R\$ 2,53	R\$ 8.341,41
Cruzeirinho	Ônibus	21	2008	151	3.171	R\$ 3,01	R\$ 9.544,71
Bugre/Cedro	Micro ônibus	21	2013	268	5.628	R\$ 2,53	R\$ 14.238,84
C.Bonita e Lageado	Ônibus	21	2008	205	4.305	R\$ 3,01	R\$ 12.958,05
Pé de pato/ Jacaré	Micro ônibus	21	2012	199	4.179	R\$ 2,53	R\$ 10.572,87
Pontal	Micro ônibus	21	2012	221	4.641	R\$ 2,53	R\$ 11.741,73
Mutum /Rio dos Bois	Micro ônibus	21	2011	143	3.003	R\$ 2,53	R\$ 7.597,59
Passatempo/C.Júlia	Micro ônibus	21	1985	206	4.326	R\$ 2,53	R\$ 10.944,78
Jacuba	Ônibus	21	1991	201	4.221	R\$ 3,01	R\$ 12.705,21
TOTAL							R\$ 197.034,11

Fonte: COOPERTRAS, 2015.

Quando se pergunta aos alunos se eles já sofreram algum transtorno ou acidente durante o transporte escolar, 20% afirmaram que sim. Portanto Ribeiro & Estelles (2009), afirmam que:

Muitas vezes, o transporte escolar gratuito, oferecido pelo poder público, é a única forma de acesso à escola pelos moradores da área rural. Contudo, existem fatores que limitam e dificultam a prestação do serviço deste transporte, como, por exemplo, vias não pavimentadas, em péssimas condições de circulação, principalmente em período de chuva onde atoleiros e buracos se intensificam. A falta de qualificação dos condutores e a falta de estrutura de apoio para a manutenção e a conservação dos veículos também são limitadores. Desta forma, é comum veículos muito velhos e precários transportarem alunos em área rural. Algumas características geográficas, a baixa densidade demográfica e o isolamento espacial também contribuem para esta problemática (RIBEIRO & ESTELLES, 2009, p. 1).

Por meio da pesquisa de campo foi possível perceber que a maioria dos alunos da área rural utiliza o transporte escolar, sendo que 46% afirmaram que descolam de sua casa para à escola em ônibus, no entanto, houve um empate técnico onde 27% utilizam a Kombi e outros 27% Micro ônibus (Figura 11).

FIGURA 11: Ônibus, Micro-ônibus, Kombi da Microrregião de Iporá – GO, 2014.



Fonte: Arquivo da autora, 2015.

Assim, em relação as dificuldades enfrentadas no transporte escolar os alunos enfatizaram à existência de atrasos e insegurança neste transporte, tornando seu grau de

satisfação à viagem realizada da zona rural para a zona urbana como médio, por ser cansativa devido a distância a ser percorrida todos os dias até a escola, distância essa que pode ultrapassar a 30 Km por dia.

Portanto, percebe-se que falta interesse por parte do poder público em implantar escolas rurais para facilitar o acesso de jovens à educação. De acordo com Rodrigues (2014), a realidade das escolas do campo é degradante, inclusive por não haver demanda a essas instituições:

[...] realidade está presente em todo o território nacional e, independente de haver mais ou menos população, as escolas localizadas no campo não estão sendo mantidas e/ou expandidas. Ao contrário, não havendo matrículas que o Poder Público considere suficiente para mantê-las, elas são fechadas, deixando grande número de estabelecimentos escolares vazios. Segundo os dados divulgados pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP) no ano de 2002, aproximadamente 50%, dos estabelecimentos estavam vazios em todo o país (RODRIGUES, p. 47, 2014).

Comumente, as realidades das escolas rurais da microrregião de Iporá se encontram deterioradas, uma vez que existem apenas seis escolas em funcionamento em toda microrregião. Sendo que Rodrigues (2014) ressalta que os respectivos secretários municipais de educação, em sua maioria, “consideram desnecessária a manutenção destas escolas no campo”.

Através destas questões percebe-se que existem diversos problemas relacionados ao transporte escolar situado na microrregião de Iporá-GO, problema estes que devem ser analisados com cautela pelo poder público, afinal trata-se de toda uma demanda que busca por melhorias e por melhores oportunidades nos âmbitos educacionais, econômicos e sociais.

A ausência de políticas públicas no Brasil, juntamente com a escassez aos serviços na área da saúde e educação de boa qualidade são fatores que vem contribuindo com a mudança dos jovens da zona rural para cidades. Haja visto que a agricultura familiar, tem um forte papel de diminuir o êxodo rural, criando condições e mais oportunidades de trabalho, através da pesquisa foi possível diagnosticar o descaso do Estado e do município quanto a infraestrutura e na qualificação dos jovens que se encontram na zona rural e o anseio do pais que seus filhos saia de casa em um dos períodos em busca de uma qualificação para contribuir e melhorar as condições de vida de toda família.

Deste modo, é importante destacar que o jovem da zona rural necessita buscar nas cidades vizinhas e até em outros municípios, escolas que ofereçam um ensino de qualidade, dos quais enfrentam horas de viagem em estradas, pontes, mata-burros que chegam a ser

perigosos e o cansaço de muita das vezes vem desafiando e contribuindo com o pouco estudo da maioria dos jovens da zona rural.

Ao estudar a microrregião de Iporá-GO, se torna possível entender que sua formação não fugiu as regras das demais microrregiões, porém se torna visível a sua estagnação quanto as deficiências nas áreas de produção, infraestrutura e na falta de políticas públicas voltadas para seu desenvolvimento local e regional.

Partindo da ideia de que sua implantação se deu com a ajuda de políticas voltadas para o desenvolvimento de toda região do Centro-Oeste na década de 1960, e que não conseguiu acompanhar o desenvolvimento por igual de todas as regiões. Cabe o estudo relatar os principais problemas que levaram a está estagnação e que talvez por não contar com uma rodovia federal que venha auxiliar no processo de escoamento da produção e desenvolvimento econômico tenha sido um dos grandes problemas para a estagnação desta região.

Outro fator que se evidencia é a divisão territorial da microrregião, dificultando a entrada de grandes empresas e do agronegócio, até porque a microrregião conta com a pecuária como principal fonte de renda aos produtores rurais e uma escassa agricultura que vem diminuindo ano após ano, porém a produção de soja e a cana-de-açúcar vem mudando o perfil de alguns produtores rurais, dos quais utilizam o arrendamento de terras para aumentar sua produtividade, em específico a produção de soja.

O perfil demográfico da microrregião apresenta um significativo êxodo rural, porém cabe destacar que nos dias atuais o campo ainda é o grande provedor de alimento e ao mesmo tempo responsável por quase toda a participação no PIB da microrregião no cenário nacional. Haja visto, que o perfil do homem do campo vem mudando dia-a-dia, tornando-o mais urbano, uma vez que os maiores produtores vivem na cidade, mas détem sua renda a partir da produção no campo. Vale ainda destacar que a educação por parte dos pais, principalmente da zona rural vem criando uma expectativa de solucionar parte dos problemas enfrentados por eles, o qual eles acreditam que com os filhos qualificados poderam continuar no campo e melhorar o rendimento econômico e ao mesmo tempo a qualidade de vida da população rural.

Neste contexto, ao mencionar os principais problemas que vem colocando a microrregião de Iporá-GO em zona de estagnação, ressaltamos o aspecto demográfico que vem ao longo dos anos diminuindo sua parcela da população entre a faixa etária de 0 a 40

anos, transformando o cenário demográfico da microrregião de Iporá, do qual vem obtendo um aumento significativo da parcela da população acima de 60 anos, tornando assim uma população envelhecida, aumento este acima da média do país e do Estado.

Quanto ao perfil produtivo, este se encontra com sérios problemas de incentivos por parte do poder local, apresentando assim uma economia de pequeno porte (estagnada). Mesmo a microrregião apresentando um PIB considerado pelo PNUD como elevado, as estatísticas demonstra um decréscimo ano a ano, com pouca participação da indústria e também da agricultura.

De acordo com os dados apresentados nesta pesquisa, se torna evidente que o principal gargalo enfrentado pela microrregião de Iporá-GO quanto ao desenvolvimento podem ser resolvidos em grande parte pelo poder público através de ações voltadas para a infraestrutura e a educação, políticas compensatórias destinadas ao empreendimento local e ao mesmo tempo atuar com políticas inovadoras e de incentivos para a sociedade. Uma vez que o poder público local e estadual precisa manter o equilíbrio fiscal, diminuir os gastos com a burocracia, e manter o crescimento da receita acima das despesas do estado para que os investimentos possam chegar até aos municípios, a partir daí buscar superar os problemas vivenciados nestes locais, proporcionando a sociedade tanto a população urbana quanto rural melhor qualidades de vida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa pesquisa buscou discutir e analisar o desenvolvimento e as políticas de infraestrutura voltadas para o avanço do estado de Goiás, em específico da microrregião de Iporá-GO, no contexto econômico e social da região. Neste sentido, vale destacar as transformações ocorridas no território centroestino e as políticas governamentais que foram inseridas no processo de ocupação do território.

Foram criadas escalas de planejamento do Estado, proporcionando a valorização e à desvalorização dos espaços, modificando também os territórios, auxiliando no crescimento das áreas em expansão, aumentando o crescimento e o desenvolvimento, o que fez evoluir os sistemas econômicos de produção.

A partir da apresentação de planos de desenvolvimento do Brasil, utilizado pelos governos federais e estaduais como instrumentos indicativos a serem seguidos para o desenvolvimento do país, surgem diversas possibilidades de organização do território, o que convencionou a inclusão ou exclusão de cidades e de atividades econômicas dependentes da infraestrutura de transporte e comunicação.

Neste cenário, vale enfatizar momento distinto que marca o uso do território do Centro-Oeste, entre 1970-1980, momento em que a modernização da produção agropecuária transformou de forma perversa o bioma cerrado. E este movimento modernizador serviu para configurar a posição geográfica e logística da malha viária, que interligava dos lugares mais inóspitos de Goiás e Mato Grosso até a sede das respectivas capitais estaduais citadas (Goiânia e Cuiabá). Evidentemente, os estados do Mato Grosso e Goiás fizeram parte da interligação das regiões brasileiras, do qual se evidenciou profundas alterações na questão urbana, que somada à globalização mundial materializou-se, de forma contundente, no processo de concentração urbana, principalmente a partir de 1990, nos municípios Goianos e Mato-Grossenses, sofrendo alterações tanto nos limites municipais, regionais e estaduais.

Apesar da suposta “vocação natural” do estado para agricultura, o papel interventor do setor público, tanto federal, como estadual, foi vital para o processo de moderniza o da agricultura e desenvolvimento do setor agroindustrial. As culturas priorizadas foram, principalmente, a soja, o milho e, mais recentemente, a cana-de-a u ar. Essas culturas foram selecionadas devido seu maior potencial exportador e maior encadeamento com a indústria.

O dinamismo econômico provocado por todos esses processos ocasionou também a redistribuição da população no território, por meio de um intenso êxodo rural. As novas formas de produção adotadas, intensivas em capital, foram as principais responsáveis pela mudança da população do campo para a cidade.

Goiás tornou-se também um local de alto fluxo migratório nas últimas décadas, tornando-se recentemente o estado com maior fluxo migratório líquido do país. As principais razões para esse alto fluxo migratório são a localização estratégica, que interliga praticamente todo o país por eixos rodoviários, o dinamismo econômico e também a proximidade com a capital federal – Brasília.

A estratégia de desenvolvimento adotada pelo estado de Goiás ao longo das últimas décadas foi baseada, fundamentalmente, no estímulo à atração de empreendimentos industriais, concentrando-se esforços, basicamente, na dotação de infraestrutura física requerida pelas plantas industriais e na oferta de reduções tributárias por meio dos incentivos fiscais. Essa estratégia mostrou-se eficiente para a alavancagem do crescimento econômico de Goiás e melhoria de alguns indicadores sociais, porém, esse modelo é insuficiente para o desenvolvimento homogêneo do território e incapaz de melhorar a distribuição funcional da renda.

O PIB de Goiás permanece concentrado em apenas dez municípios do Estado, todos localizados na Metade Sul do território. O modelo de incentivos fiscais não conseguiu promover a distribuição mais equilibrada da produção no território goiano, muito embora fosse fundamental para a mudança do perfil econômico do estado.

Ao analisar a microrregião de Iporá-GO ficou evidente que as transformações socioeconômicas têm sido influenciadas por sua economia, destacando o papel das rodovias frente ao processo de escoamento da produção agropecuária local. Isso nos levou a compreender que a microrregião estudada possui uma específica heterogeneidade intra-regional.

Pode-se observar que o modelo atual de transporte ainda demonstra fragilidade como instrumento de integração do território com intuito de fomentar o desenvolvimento econômico.

Ainda sobre as discussões levantadas, percebe-se que a microrregião de Iporá-GO também foi nos anos de 1960, alvo de políticas públicas, recebendo estímulos para o desenvolvimento de seu território. No entanto os benefícios trazidos por esse modelo

desenvolvimentista são questionados, por ser um modelo que exclui a maioria das populações que vivem no e do campo, implicando o desenvolvimento rural no seu sentido pleno. Haja visto que o Estado e o capital são os maiores responsáveis pela transformação do espaço geográfico.

A tendência do projeto capitalista implantado no país é o de promover as desigualdades, entre elas, as regionais. Os resultados da pesquisa mostraram que a região estudada sofreu essa consequência, embora de maneira indireta, mas que ocasionou em prejuízo para o não desenvolvimento na microrregião de Iporá, obrigando ao longo dos anos, os agricultores familiares saírem do campo e viverem nas cidades.

Quanto ao aspecto demográfico, a microrregião de Iporá-GO se encontra no perfil de regiões estagnadas, vem ao longo dos anos perdendo população. Os indicadores revelam que a parcela de população acima de 60 anos cresce acima das médias do país e do estado, e que outros fatores também vêm contribuindo para a estagnação econômica da microrregião. Quanto ao perfil produtivo, este se manifesta com uma economia de pequeno porte e ou pequeno porte estagnada. O PIB vem sofrendo decréscimo relativo, recuando sua participação no estado, na região Centro-Oeste e no Brasil. O ICMS vem impactando diretamente no PIB, justificado pelas atividades econômicas baseadas no setor de comércio, serviço e funcionalismo público, com pouca participação da indústria e da agricultura. Os indicadores sociais não são de desenvolvimento e sim de estagnação, refletindo diretamente na população, estimulando o esvaziamento populacional e aumentando a segregação e a exclusão.

A educação ainda carece de melhorias tanto nas cidades quanto no campo para que os agricultores familiares possam usar como instrumento de luta o que trará benefícios para toda a sociedade. Além de ser um dos principais instrumentos de formação de sujeitos críticos para se tornarem atuantes no meio social.

Os empreendimentos solidários, como por exemplo, as cooperativas, também carecem de políticas de incentivas mais amplas, que não sejam políticas compensatórias voltadas apenas à comercialização, mas que abranjam o acesso à qualificação técnica, ao crédito, à logística adequada, incluindo também investimentos na malha viária municipal e em obras de armazenamento e distribuição. Trata-se de desenvolver políticas inovadoras que estabeleçam a integração entre o social, econômico, e as potencialidades locais, fazendo fluir novas experiências transversais envolvendo o poder público e a sociedade.

Para uma nova retomada a microrregião de Iporá, incluindo todos seus municípios, precisam ser assistidos por incentivos e investimentos na área da infraestrutura local e na esfera produtiva, a fim de se tornarem cidades economicamente e demograficamente relevantes dentro do contexto social goiano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Paulo Roberto de. *Breve visão histórica sobre o planejamento no Brasil*. Brasília, 2005. Disponível em: <<http://www.pralmeida.org/05DocsPRA/1369PlanejBr1946-2005.pdf>>. Acessado em: 01 de novembro de 2015.

ARRAIS, Tadeu Alencar. *A produção do território goiano: economia, urbanização, metropolização*. Goiânia: Ed. UFG, 2013.

AZEVEDO, A. *Legitimação da insustentabilidade?: análise do sistema de licenciamento ambiental de propriedades rurais – SLARP, Mato Grosso*. 2009. 325 f. Tese de (doutorado em desenvolvimento Sustentável) – Universidade de Brasília. Brasília, 2009.

BARAT, Josef. “*Financiamento da infraestrutura urbana*”. In: infraestrutura e perspectivas de reorganização, coordenação de Fernando Rezende e Tomás de Paula. Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 1997.

BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BARAT, Josef. *Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas*. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras impressões, 2011. P.217-246.

BIRDSALL, N.; LONDONO, J.L. (1997), Asset inequality matters: an assessment of the World Bank's approach to poverty reduction. *American Economic Review*, vol. 87(2), pp. 32-37.

BOAVENTURA, Deusa Maria Rodrigues. *Urbanização em Goiás no século XVII*. FAU-USP, 2007.

BRASIL. Constituição Federal. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, Distrito Federal: Senado, 1988.

BRASIL. Diário Oficial. 2013. 509p. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/51781401/djpa-11-03-2013-pg-509>>.

BRASIL. *Lei nº 10.709 de 31 de Julho de 2003*. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Artigo nº 4. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/51781401/djpa-11-03-2013-pg-509>>. Acesso em 05 de agosto de 2015, 22:17.

BRASIL. *Lei nº 10.880 de 9 de Junho de 2004*. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/51781401/djpa-11-03-2013-pg-509>>. Acesso em 01 de agosto de 2015, 19:45.

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930 – 1995)*. Campinas : Ed. UNICAMP, 1998.

CARVALHO, E. R. de; WANDER, A. E.; SALVIANO, P. A. P.; PENA, J. S.; SILVA, M. M. *Características socioeconômicas dos produtores rurais de Iporá e região, Estado de Goiás*. Goiânia - GO, 27 a 30 de julho de 2014. SOBER - Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural.

CASTRO, A. C.; FONSECA, M.G. D. *A dinâmica agro-industrial do Centro-Oeste*. Brasília, IPEA, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Rede urbana e formação espacial: uma reflexão considerando o Brasil*. *Revista Território*. Rio de Janeiro, ano v, n. 8, jan./jun., p. 121-129, 2000.

COUTO E SILVA, G. *Conjuntura política nacional: o poder executivo & geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981. 275 p.

DATASUS, Tecnologia da Informação a Serviço do SUS, 2010.

ESTEVAM, Luis Antonio. *O Tempo da transformação: Estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás*. (Tese de Doutorado). Campinas, 1997.

FAVARO, Tereza Cristina Pires. *Tecnocracia e Planejamento no Governo Mauro Borges (Goiás: 1961-1964)*. II Seminário do Núcleo de Estudos e Pesquisas em História Contemporânea (NEPHC) da Faculdade de História da UFG e Grupo de Pesquisa: Capitalismo e História (UFG/CNPq) – As Classes Sociais no Capitalismo – Goiânia, Abril de 2010 – Campus II – UFG.

FIEG, Federação das Indústrias do Estado Goiás. Anuário das Indústrias do Estado de Goiás. 2013. Disponível em: http://www.sistemafieg.org.br/repositoriosites/repositorio/portalfieg/download/Publicacoes/Diversos///anuario_das_industrias_2013.pdf.

FOLHA DE SÃO PAULO. *Os Estados da região Centro-Oeste tiveram os melhores desempenho do PIB, em 1998*. – Coordenação Geral de comunicação do IBGE. São Paulo, Dezembro de 2000.

FURTADO, C. *O processo histórico de desenvolvimento*. In: BRESSER-PEREIRA, L. C. (Org.). *A grande esperança em Celso Furtado: ensaios em homenagem aos seus 80 anos*. 1. ed. Rio de Janeiro : Editora 34, 2001.

GOIÁS EM DADOS 2011. Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento; Superintendência de Estatísticas, Pesquisa e Informações Socioeconômicas – Goiânia: SEGPLAN, 2011. 106 p.

GOIÁS EM DADOS 2012. Secretaria de Estado de gestão e planejamento; Instituto Mauro Borges de estatísticas e estudos socioeconômicos – Goiânia: SEGPLAN, 2013, 107p.

GOMIS, Moizeis Alexandre. *Uma viagem no tempo de pilões a Iporá (1748 – 1998): dois séculos e meio de história da colonização e desenvolvimento do oeste goiano*. Iporá/GO: UEG– UnU de Iporá, 1998.

GOOGLE, Imagens. *Mapa das Rodovias – região Centro-Oeste*. 2015.

GUIMARÃES, E.N.; LEME, H.J.C. Caracterização histórica e configuração espacial da estrutura produtiva do Centro-Oeste. In: NEPO/UNICAMP. *Redistribuição da população e meio ambiente: São Paulo e Centro-Oeste*, 1. Campinas, 1997. p. 25-65. (Textos Nepo, 33).

HAESBAERT, Rogério da Costa. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades*. Iporá-GO. 2014. Disponível em:<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=521020&search=goias|ipora>.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Estados, 2015*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=go>.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Estados, 2014*.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Mapa do Site*. 2015. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/mapa_site/mapa_site.php.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Tendências Demográficas. Uma análise dos resultados da Sinopse Preliminar do Censo Demográfico 2000* IBGE. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/sinopse_preliminar/Censo2000sinopse.pdf

IBGE/SIDRA, Sistema de IBGE de recuperação automática – Sidra. *Contagem da população*. Disponível

em:<<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/protabl.asp?c=794&z=cd&o=37&i=P>>.

Acessado em: 01/02/2016.

IBGE/SIDRA, Sistema de IBGE de recuperação automática – Sidra. *Produção Agrícola*. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=t&c=1612>>. Acessado em: 01/02/2016.

IBGE/SIDRA, Sistema de IBGE de recuperação automática – Sidra. *Produto Interno Bruto*. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/protabl.asp?c=21&z=p&o=31&i=P>>. Acessado em: 02/02/2016.

IDEC, Instituto Brasileiro de defesa do consumidor. *Conheça as regras para o transporte escolar*. 2015. Disponível em: <http://www.idec.org.br/consultas/dicas-e-direitos/conheca-as-regras-para-o-transporte-escolar>.

IFG, Instituto federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás. *Estudos e Pesquisas Econômicas, Sociais e Educacionais Sobre as Microrregiões do Estado de Goiás – Microrregião de Iporá*. Observatório do mundo do Trabalho. Goiânia, Julho 2014. Disponível em: <http://www.ifg.edu.br/observatorio/.../estudos-microrregionais>.

INPE, Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. Relatório de avaliação – DETER março/abril de 2011. Disponível em: . Acesso em: 15 mai. 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Censo Agropecuário 2006. Resultados preliminares. Biblioteca/IBGE/Agro 2006. Online. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/51/agro_2006.pdf Acesso em 11 de janeiro de 2016.

INSTITUTO MAURO BORGES DE ESTATÍSTICAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. *Perfil e Potencialidades dos Municípios Goianos*. Goiânia: IMB, 2012. Disponível em:<http://www.seplan.go.gov.br/sepin/down/perfil_e_potencialidades_dos_munic%C3%ADpios_goianos.pdf> Acesso em: 2012.

INSTITUTO MAURO BORGES, IMB. *Estatísticas das Meso e Microrregiões do Estado de Goiás, 2013*. Junho de 2014.

INSTITUTO MAURO BORGES, IMB. *Estatísticas Municipais (Séries Históricas)*. 2015.

INSTITUTO MAURO BORGES, IMB. *Perfil Socioeconômico dos Municípios Goianos*. Disponível em: <<http://www.seplan.go.gov.br/sepin/>> Acesso em: diversos meses 2012/2013.

INSTITUTO MAURO BORGES, IMB. *PIB Produto Interno Bruto dos municípios goianos 2010*. Estado de Goiás / Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento / Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos – IMB, 2012.

JORNAL OESTE GOIANO. *Cooprol já mudou para sua sede própria*. Iporá-GO. Disponível em: <<http://www.oestegoiano.com.br/noticias/economia/cooprol-ja-mudou-para-sua-sede-propria>>.

KOKAY, Erika. *Discursos e Notas Taquigráficas*. Câmara dos Deputados. DETAQ. 2013. Disponível em: <http://www.camara.leg.br/internet/sitaqweb/TextoHTML.asp?etapa=2&nuSessao=087.3.54.ERIKA%20KOKAY&txFaseSessao=Comunica%C3%A7%C3%B5es%20Parlamentares%20%20%20&dtHoraQuarto=16:33&txEtapa=Sem%20supervis%C3%A3o>.

MACEDO, Fernando César de. *Prefácio*. In: *Cerrados Brasileiros: Desafios e perspectivas de desenvolvimento sustentável*, Aristides Moysés (organizador). Goiânia, 2012.

MARX, Karl. *A luta de classes na França (1848-1850)*. São Paulo: Global, 1986.

MESZÁROS, Istuán. *A crise estrutural do Capital*. São Paulo: Boitempo, 2009.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Produto Interno Bruto da agropecuária deve ser de R\$ 1,1 trilhão, 2014*. Disponível em: <http://www.agricultura.gov.br/122omunicação/noticias/2014/12/produto-interno-bruto-da-agropecuaria-deve-ser-de-rs-1-trilhao>.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DO EMPREGO. *Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)*. Disponível em: www.mte.gov.br.

MIZUSAKI, Márcia Yukari. Mercado da terra e diferentes formas de apropriação territorial. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SUZUKI, Júlio César; MARAFON, Gláucio José (orgs). *Territorialidades e diversidade nos campos e nas cidades latino-americanas e francesas*. São Paulo: Outras expressões, 2011. P. 247-259.

MOTA, Fernando de O. *Manual do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 2006.

MOYSÉS, Aristides (Org). Cerrados Brasileiros: desafios e perspectivas de desenvolvimento sustentável. In: *Apresentação*. – Goiânia: Ed. Da PUC Goiás/Ed. América, 2012. 375p.

MOYSÉS, Aristides (Org). *Cerrados Brasileiros: desafios e perspectivas de desenvolvimento sustentável*. Ed. PUC-Goiás. Goiânia, 2012.

MOYSÉS, Aristides; SILVA, Eduardo Rodrigues da. *Ocupação e urbanização dos cerrados do centro-oeste e a formação de uma rede urbana concentrada e desigual*. In: Belém: XII encontro da associação nacional de pós-graduação e pesquisa em planejamento urbano e regional, 2007.

MUELLER, Charles Curt. Dinâmica, condicionamentos e impactos socioambientais da evolução da fronteira agrícola no Brasil. Rio de Janeiro. P. 64 – 87.

NATAL, Jorge Luiz Alves. Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil. (Tese de doutoramento).Campinas, 1991.

NEGRET, Fernando. Desenvolvimento regional e gestão de empreendimentos: conceitos, métodos, instrumentos e estratégias. Fernando Negret (Org.). – Goiânia: Faculdade Alves Faria, 2010. 214p.

NOVAES, Regina; VANNUCHI, Paulo (Org's). *Juventude e Sociedade* : trabalho, educação, cultura e participação . São Paulo : Editora Fundação Perseu Abramo, 2004.

PALACÍN, Luís; MORAES, Maria Augusta de S. *História de Goiás (1722-1972)*. Goiânia: Ed. UCG, 2008.

PEREIRA, Patrícia. *A encruzilhada do transporte*. 2015. Disponível em: <http://revistaescolapublica.uol.com.br/textos/33/a-encruzilhada-do-transporte-290787-1.asp>. Acesso em 18 de agosto de 2015, 13:15.

PESQUISA CNT DE RODOVIAS 2011. *Relatório regerencial*. – Brasília: CNT: SEST: SENAT, 2011. 328p.

PNUD BRASIL. *Ranking IDHM Municípios 2010*. 2013. Disponível em:<<http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/Ranking-IDHM-Municipios-2010.aspx>> Acesso em: 18 out. 2013.

PORTAL DE DADOS MUNICIPAIS. *Dados Históricos da Rodovia Washington Luiz*. Petrópolis, RJ, 2008. Disponível em: <<http://www.dadosmunicipais.org.br/>>. Acessado em: 02 de novembro de 2015.

POZZER, Guilherme Pinheiro. *A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade*. (1872-2002) Campinas, SP: s.n., 2007

PRADO, Lillian Maria Silva. *Goiás em dados 2014*. Disponível em: <http://www.imb.go.gov.br/pubview.asp?imagem=1209&caderno=Goi%E1s%20em%20Dados%20-%202014>. Acessado em : 06 de Outubro de 2015.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Ática, 1993.

RAMOS, Pedro. Agricultura familiar e desenvolvimento: fundamentos teóricos e analíticos, trajetórias históricas e a situação no Brasil. In: MOYSÉS, Aristides (Org). *Cerrados Brasileiros: desafios e perspectivas de desenvolvimento sustentável*. Goiânia: Ed. Da PUC Goiás/Ed. América, 2012. p. 111-138.

RATZEL, F. “O povo e seu território”. In: ROBERT MORAES, A. C. (org) Ratzel. São Paulo: Editora Ática, 1990.

REFORMA AGRÁRIA NO BRASIL. O Inca. Disponível em: <http://reforma-agraria-no-brasil.info/o-incra.html>. Acesso em: 25 de novembro de 2016.

REVISTA ECONOMIA & DESENVOLVIMENTO. *Estatísticas básicas*. Goiânia: IMB / SEGPLAN, N°30. Dezembro 2012/Janeiro 2013.

REVISTA ECONOMIA & DESENVOLVIMENTO. *Estatísticas Básicas*. nº 30 – dez – 2012/jan – 2013 Goiânia: Secretaria de Gestão e Planejamento do Estado de Goiás, 2013. 49 p. ; il.

REVISTA FERROVIÁRIA. *Brigando pela carga*. 2013. Disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br/>. Acessado em: 25 de outubro de 2015.

RIBEIRO, R. A.; ESTELLES, R. S. *A pesquisa transporte escolar rural: levantando dados qualitativos como subsídio às políticas públicas*. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 2009, Vitória ES. Anais eletrônicos... Vitória ES p. 1-15. Disponível em: http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/gestao/3_356_AC.pdf Acesso em: 20 abr. 2015, 12:20.

RODRIGUES, Silvaci G. S. *Caracterização das escolas localizadas no campo na microrregião de Iporá – GO*. Jataí, 2014.

ROMANATTO, E.; TAVARES, R. R.; KRAVCHENKO, R. A.; PEIXOTO, S. R. S. *Estado de Goiás no Contexto Nacional (Introdução)*. Instituto Mauro Borges 2012. Disponível em:

<http://www.imb.go.gov.br/viewcad.asp?id_cad=4417&id_not=2>. Acessado em: 03 de novembro de 2015.

SANDRONI, Paulo. *Novíssimo Dicionário de Economia*. Ed. Best Seller, 1999.

SANTANA, Márcia de Alencar. *O atrasado e o moderno no Brasil planejado: notas para um debate*. In: Cerrados Brasileiros: desafios e perspectivas de desenvolvimento sustentável/Aristides Moysés (organizador). – Goiânia: Ed. Da PUC Goiás/Ed. América, 2012. 375p.

SANTOS, M. *Economia espacial*. São Paulo: Edusp, 2003.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo: Edusp, 2002^a.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: espaço e tempo, razão e tempo*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. Globalização Milton Santos. *O mundo global visto do lado de cá*. 2002. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=-UUB5DW_mnM>. Acessado 10 de outubro de 2015.

SANTOS, Milton. *O retorno do território*. In SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A.; SILVEIRA, Maria Laura. (org's). *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC, 1996, 3^a ed., p.15-20.

SILVA, Adailton Lopes Torres da. *Estado, Planejamento e Gestão Pública em Goiás: os governos Mauro Borges e Marconi Perillo*. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Ciências Humana e Filosofia/UFG, Goiânia, 2003.

SILVA, Eduardo Rodrigues da. *A economia goiana no contexto nacional: 1970 – 2000*. Goiânia: Editora UCG, 2007.

SILVA, Margot Riemann Costa e. *Modernização da produção e benefícios para produtores e trabalhadores: A bacia leiteira de Piracanjuba/Goiás*. In: Cerrados Brasileiros: desafios e perspectivas de desenvolvimento sustentável / Aristides Moysés (organizador). – Goiânia: Ed. Da PUC Goiás/Ed. América, 2012. 375p.

SILVA, R. *Do invisível ao visível: o mapeamento dos grupos sociais do estado Mato Grosso – Brasil*. 221f. Tese (Doutorado e Ciências). Programa de Pós-Graduação em Ecologia e Recursos Naturais, Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), São Carlos, 2011.

SILVA, Wildinara Karlane Luiz da. *Realização variável das vogais médias pretônicas na comunidade de fala de Iporá – GO*. Monografia, Iporá, UEG (UnU – Iporá), 2013.

SIQUEIRA, E. M. *História de Mato Grosso: da ancestralidade aos dias atuais*. Cuiabá: Entrelinhas, 2002.

SIQUEIRA, Euripedes Bastos. *O desenvolvimento do Estado de Goiás sob a ótica do planejamento territorial*. Catalão, 2009. Artigo publicado na Revista CEPPG – Nº 20 – 1/2009 – ISSN 1517-8471 – Páginas 103 à 114. Disponível em: <http://www.portalcatalao.com/painel_clientes/cesuc/painel/arquivos/upload/temp/d95e33ecb a558d4dbb8f01a9c697e49c.pdf>. Acessado em: 22 de outubro de 2015.

SOUZA, Marcelo Lopes. *Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

SOUZA, Vitor Hélio Pereira de.; SILVEIRA, Márcio Rogério. *O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade*. In: Cerrados Brasileiros: desafios e perspectivas de desenvolvimento sustentável/Aristides Moysés (organizador). – Goiânia: Ed. Da PUC Goiás/Ed. América, 2012. 375p.

VIEIRA, Jeferson de Castro. *Planejamento em Goiás: uma reflexão do Plano Mauro Borges*. Revista estudos. Goiânia, V. 39, Nº 1, p. 3-14. Jan./Mar. 2012.

YAZIGI, R. B.S; MACHADO, P.R.F.; PRADO, L.M.S.; ROCHA, M.F.M.F.; DIAS, A.S.; LÍCIO, P.L.; SILVA, R.M. *Perfil competitivo das regiões de planejamento do Estado de Goiás*. 2010. Disponível em:<http://www.sgc.goias.gov.br/upload/anexos/201104/f40892f24f7def77a05e7bce682943ff.pdf>. Acessado em: 04 de novembro de 2015.

