

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO DO CENTRO-OESTE/BRASIL

LIMA, Leandro Oliveira de;^a* AURÉLIO NETO, Onofre Pereira ^b

(a) Dr em Geografia, Professor da Universidade Federal de Goiás (UFG). <http://lattes.cnpq.br/9322069869687533>

(b) Doutorando em Geografia da Universidade Federal de Goiás (UFG). <http://lattes.cnpq.br/9751444279688321>

(*) CORRESPONDING AUTHOR

Address: Av. Deusdeth Ferreina, CEP: 74000000, Goiás (GO), Brasil. Tel: (+55 62) 39362160

E-mail: leandrolima.ufg@gmail.com

RESUMO

O texto apresenta uma avaliação do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro Oeste (2007-2020) discutindo, a partir da proposta feita pelo documento, possíveis impactos territoriais no Centro Oeste brasileiro decorrentes de ações implementadas pela Superintendência de Desenvolvimento do Centro Oeste até 2015. Metodologicamente o texto contou com revisão de literatura correlacionando as ideias de regionalização presentes no documento àquelas reconhecidas pela Geografia e áreas afins. Além disso, o texto apresenta dados secundários selecionados e mapeamento vinculados aos modais de transportes com o objetivo de discutir a integração econômica e a política de desenvolvimento regional do Centro-Oeste.

Palavras-chave: Desenvolvimento Regional; Integração; Centro Oeste.

ABSTRACT/ RESUMEN

STRATEGIC PLAN FOR THE DEVELOPMENT OF THE WEST CENTER/BRAZIL

This article offers an assessment of the Strategic Development Plan for Brazil's Centre-West (2007-2020), with special focus on the possible territorial impacts in the region caused by actions implemented by the Centre-West's Development Superintendence up to 2015. As far as methodology is concerned, this study presents a review of the literature which correlates notions of regionalization found in the document under analysis with those acknowledged by Geography and related fields. Furthermore, it brings forth selected secondary data and mappings of transport modes to foster a discussion on the region's economic integration and development policy.

Keywords: Regional Development; Integration; Centre-West region.

PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO DEL CENTRO-OESTE/BRASIL

Este artículo presenta una evaluación del Plan Estratégico de Desarrollo de la región Centro-Oeste de Brasil (2007-2020), tomando como base la propuesta hecha por el documento se discutió los posibles impactos territoriales en la región provocados por las acciones implementadas por la Superintendencia de Desarrollo de Centro-Oeste hasta 2015. Metodológicamente el texto presenta una revisión de la literatura que correlaciona las ideas de regionalización presentes en el documento con las nociones reconocidas por la Geografía y áreas afines. Además, el texto presenta datos secundarios seleccionados y mapeo vinculados a los modales de transporte para discutir la integración económica y la política de desarrollo regional del Centro-Oeste

Palabras clave: Desarrollo Regional; Integración; Región Centro-Oeste.

Article history:

Received 13 Maio, 2017

Accepted 11 Junho, 2017

Publisher 15 Junho, 2017

INTRODUÇÃO

Publicar um texto sobre planejamento e desenvolvimento regional em um cenário pós saída da Inglaterra da zona do Euro, em escala internacional, e diante do contexto de instalação de forte regime de ajuste fiscal que põem em cheque o papel do Estado brasileiro não é tarefa fácil. No cenário macroeconômico é evidente a influência exercida historicamente pela União Européia na teoria já assimilada sobre região e regionalização contemporânea. Por outro, no Brasil, não é desprezível os sucessivos esforços realizados por experientes profissionais das áreas de políticas públicas no que concerne ao arcabouço teórico acumulado no trato das questões regionais. O caso da União Européia é, de longe, a experiência mais conhecida e consolidada em termos de desenvolvimento regional já registrada na literatura sobre o tema, como atesta Galvão (2004).

No Brasil e na América Latina, desde os tempos da instituição da Comissão Econômica para América Latina e o Caribe (CEPAL) que a demanda por políticas de desenvolvimento regional são temas candentes na agenda das políticas governamentais. Este artigo, ainda assim, insiste em adotar uma visão crítica sobre o tema com noção teórica orientada para o papel do planejamento regional aplicado à Região Centro Oeste brasileira, por intermédio da avaliação dos impactos territoriais e da logística na integração do cerrado brasileiro. Mais especificamente, analisamos o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro Oeste (PED-CO) como parte da Nova Política de Desenvolvimento Regional no Brasil (PNDR).

Adotamos o conceito de região enquanto escala de mediação entre as dinâmicas e fluxos socioeconômicos e culturais que afetam os mais diversos locais, proposto por Lencione (2003). Com isso, entendemos que a proposta do PED-CO elaborada pelo Ministério da Integração enquanto instrumento dotado de poder de intervenção no fito do saneamento das disparidades regionais, apresenta uma estrutura metodológica e diagnóstico otimizado para avaliação das disparidades regionais.

O artigo está dividido em três frentes. A primeira parte compara os elementos de natureza teórica presentes na Nova PNDR e PED-CO com experiências anteriores de desenvolvimento regional, demonstrando a continuidade e as fragilidades teóricas e de inovação no instrumento de planejamento avaliado. A segunda seção faz uma caracterização geral dos objetivos da política de desenvolvimento regional do Centro-Oeste inscritas no PED-CO a partir da ideia de integração territorial, buscando tangenciar os limites de tal efeito espacial. Ao final, selecionamos alguns dados secundários que nos permitiram avaliar a eficiência do PED-CO em termos de impactos territoriais atuando sobre alguma característica regional consolidada historicamente.

ANÁLISE TEÓRICA SOBRE O PLANEJAMENTO REGIONAL E O PED-CO

O Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro Oeste, previsto para ordenar os investimentos do Governo Federal num intervalo temporal compreendido entre 2007 e 2020 comparece na agenda do desenvolvimento econômico e territorial do Cerrado como um marco de política de planejamento regional. Contudo, há que se considerar que o plano contém elementos de ordem teórica que são anteriores a ele, e que portanto, merecem análise mais detalhada.

As políticas de desenvolvimento regional no Brasil são herança de uma concepção particular de desenvolvimento baseada num princípio fundamental, muito comum em outros lugares do mundo, quer seja, o crescimento econômico. Ancorados na ideia de que é possível interferir no processo espacial de reprodução desigual e combinado do capitalismo, as cidades, especialmente aquelas com características de pólos de inovação, funcionam como pontas de lança da disseminação da riqueza oriunda da base industrial urbana pelo território. Nessa orientação teórica, o princípio basilar de polos de crescimento, de Perroux (1975), comparece em uma miríade de planos de desenvolvimento

já previstos e executados no Brasil, como é o caso do I e II Plano Nacional de Desenvolvimento (BRASIL, 1971; BRASIL, 1974), ou mesmo aqueles específicos à escala regional, como é o caso dos planos elaborados no âmbito da SUDENE e SUDECO, que em alguma medida correspondeu à escala da rede urbana instalada. Tal pressuposto teórico, apesar de não estar explícito na concepção teórica do PED-CO é inevitavelmente transcrito nos mapeamentos do documento.

No conjunto de informações constantes no PED-CO, o foco dos investimentos recaem sobre uma rede urbana consolidada historicamente, indicando determinadas especializações produtivas (tecelagem, produção minérios, pólos químicos, siderurgia, etc) em determinados municípios do Centro Oeste. Em Goiás, por exemplo, a prioridade recaiu sobre dois polos de exploração de mineração no norte goiano, dois ambientes metropolitanos (Goiania e Brasília) e, nas duas outras regiões ganhadoras do território goiano, para lembrar o conceito de Benko & Lipietz (1994). Em Mato Grosso, destaque-se o papel que as cidades do agronegócio exercem na arena regional como é o caso de Sinop, Cáceres e Rondonópolis e Dourados no Mato Grosso do Sul, com destaque especial às instalações da multinacional Bunge como vetor de desenvolvimento regional, além das capitais dos respectivos estados. Sobre esse assunto, destaca Elias (2012) que os efeitos das políticas de financiamento agrícola, por sucessivos períodos de tempo, vem resultando em novos arranjos territoriais em função do agronegócio globalizado, áreas escolhidas para receber os mais expressivos investimentos produtivos do setor, as quais foram denominados pela autora de Regiões Produtivas Agrícolas (RPAs).

Uma questão teórica central registrada no PED-CO e verificada também na história do planejamento regional, que se apreende em Dulong (1977) e Araújo (2000), é que, no Brasil, as políticas de desenvolvimento regional, expressam uma manifesta cópia da ideia de desenvolvimento que se verificou nos EUA - em certa medida como foi o caso da experiência do Tennessee Valley Authority - ancorados no tripé, regionalismo como prática política, aumento bruto da produção de grãos e minérios de determinada localidade e baixa efetividade no combate à desigualdade regional.

É neste contexto em que comparece a Nova Política Nacional de Desenvolvimento Regional ao assegurar em seu sumário executivo que o sucesso deste marco regulatório de combate às desigualdades econômicas “passa pelo repúdio e superação (...) das inaceitáveis desigualdades sociais e regionais que saltam à vista de todos e tornam o cotidiano de muitos insuportável” (BRASIL, 2007). Contudo, como se percebe, o escopo da PNDR orienta, a partir do diagnóstico baseado na alocação e produção do Produto Interno Bruto per capita, que a via da superação desses desequilíbrios está na exploração consistente dos potenciais endógenos de desenvolvimento das diversas regiões do país.

Alguns termos que comparecem no âmbito da Nova PNDR e do PED-CO merecem atenção, pois, não se trata de simples palavras desprovidas de intencionalidade, mas expressam um conteúdo político ideológico que guarda relação com as formas contemporâneas do planejamento. Sachs (2000), Esteva (2000) criticaram a emergência do conceito de desenvolvimento como um termo referenciado no crescimento econômico de matriz industrial. Em consonância, Hall (ano) e Escobar (2000) entendem o planejamento como instrumento moderno racional de aniquilação de estruturas tradicionais. Em virtude disso, para estes autores, alguns termos como ‘vantagens competitivas’, ‘estagnação’, ‘desenvolvimento regional endógeno’, ‘identidades locais’, ‘guerra fiscal’ e ‘rendimento médio’ são dotados de uma determinada noção de planejamento estratégico que comparece na PNDR e no PED-CO e que merecem reflexão teórica mais aprofundada.

O PED-CO (2007, p. 10), por exemplo, menciona que a “estratégia de desenvolvimento não pode prescindir de aumento da produção e melhoria da produtividade, elevando a competitividade, mas não pode fazê-lo com o custo da degradação do meio ambiente, que deteriora a qualidade de vida e reduz as próprias condições de expansão da economia regional”. Tal assertiva se confronta com a própria lógica da proposta de regionalização para audiências públicas que se apresenta já que se considera exatamente as zonas de expansão das commodities como local das oitavas para o planejamento. Como se sabe, a produção agrícola do Centro Oeste é baseada na expansão do

crédito agrícola, da área de produção agropecuária e do elevado uso de insumos químicos para a fertilização e aniquilação de espécies por intoxicação.¹ Ou seja, ainda que a orientação teórica seja a conciliação de demandas, as políticas de financiamento são contrárias ao que se apregoa nos instrumentos de ordenamento territorial.

Por isso mesmo, a ideia de planejamento estratégico, como fartamente criticado por Souza (2006) apontada pelo PED-CO, baseado num processo político, que articula e negocia interesses diferenciados da sociedade e que além disso faz escolhas coletivas que refletem conflitos e convergências dos atores sociais, tende muito a encontrar, na arena regional, para lembrar Arrais (2009), um terreno árido de divergências quanto à sua efetiva aplicação, que por outro lado torna o plano um instrumento de planejamento inócuo, como temos assistido nos decorridos nove anos de vigência do PED-CO. Sobre esses entraves postos ao plano supracitado, Escobar (2000) entende que o planejamento na esteira da racionalidade é altamente ideológico, e é por meio desta que ele se desenvolve. Não se pode negar, contudo, que o PED-CO esteja orientado pelo princípio da contrariedade das tendências normais de acumulação capitalista, como apregoa Galvão (2004).

Nesses termos, o conceito fundante da Nova PNDR se concatena com o de desenvolvimento regional sustentável do PED-CO (2007, p. 20), “entendido como o processo de mudança que articula o aumento da competitividade da economia, a elevação da qualidade de vida da população e a conservação ambiental”, mantém e confere ao Centro Oeste o protagonismo regional do sistema de drenagem de commodities para o mercado externo, como destaca Araujo (2000). É por isso mesmo que o PED-CO troca a expressão Celeiro Nacional, fomentada no regime militar, pela ideia de “Região Solução” dado o desempenho econômico e pouca dependência de investimentos e subsídios federais à produção. Fato atestado pelo slogan adotado pelo PED-CO (2007, p.40, grifos nossos) “Para a segunda onda de dinamismo e expansão econômica regional, o slogan adequado parece ser: As vantagens competitivas do Centro- Oeste abrem grandes chances de sucesso nos negócios com e através da conservação ambiental”.

Em comum, a metodologia apresentada pela Nova PNDR e o PED-CO, destaca as variáveis dadas na relação entre o PIB per Capita Regional e a Média Nacional para os intervalos de 1949 a 2000. Do ponto de vista da natureza que corresponde a má distribuição per capita, fator que influencia diretamente a desigualdade regional, comparece implícito o papel das cidades no contexto regional, quando se observa as políticas de financiamento do território em escala estadual, como ocorrem em Goiás por exemplo, com os programas de financiamento da moradia, que em geral recaem sobre as duas regiões metropolitanas (Goiânia e Brasília).

Outro elemento que reforça nosso argumento é que na série de dados informados no PED-CO o desempenho do estado de Goiás na comparação com os demais estados mantêm-se discrepante em favor daquele em virtude da centralidade exercida pela capital federal e Goiânia. Ou seja, embora a matriz teórica proposta na Nova PNDR e PED-CO seja essencial para o entendimento da distribuição da pobreza na escala regional, contudo, a natureza da má distribuição da riqueza entre a população não corresponde com os cenários previstos para a superação das disparidades regionais, tanto é que a taxa de urbanização em decréscimo na série histórica apresentada no PED-CO ressalta o papel das cidades. Em suma, aquilo que poderia ser a grande contribuição dos novos instrumentos de planejamento ao relegar à endogenia regional a saída para os problemas da má distribuição de riqueza pelo território, reforça o papel dos regionalismos que estrutura, impávido, o Centro Oeste.

INTEGRAÇÃO E POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO-OESTE

A política de desenvolvimento regional, como defende Andrade (1976, p. 41), precisa “conduzir o crescimento econômico a uma conciliação entre as possibilidades de utilização dos recursos e um máximo de preservação deles em cada região”. Para esse geógrafo, o planejamento regional precisa

abarcam as questões socioeconômicas e ambientais, com o intuito de reorganizar as atividades e promover uma melhor utilização do espaço e de seus recursos naturais.

Entretanto, desde a década de 1960 até os anos de 1990, conforme Chaves (2008), os projetos de desenvolvimento regional do Centro-Oeste relegaram os recursos naturais ao segundo plano, considerando o Cerrado apenas como área de expansão agropecuária, cuja vegetação seria removida para o cultivo de grãos e criação de rebanhos, sendo a produção voltada ao mercado externo e abastecimento doméstico.

O Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-Oeste (2007- 2020), também denominado de Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRDCO), altera essa perspectiva ao adotar o conceito de “desenvolvimento regional sustentável”, com o propósito de conciliar o aumento da competitividade da economia e a elevação da qualidade de vida da população com a conservação ambiental da Região.

O PRDCO, de iniciativa do Ministério de Integração Nacional, apresenta como objetivo geral “promover uma reorientação do estilo de desenvolvimento da Região, que leve ao desenvolvimento sustentável, expressando a visão de futuro da sociedade” (BRASIL, 2007, p. 150). Para tanto, o plano estabelece a implementação articulada de projetos de desenvolvimento em três dimensões (econômica, social e ambiental), envolvendo o governo federal, estadual e diversos segmentos da sociedade.

Consta no plano que as prioridades de ação para o desenvolvimento regional se baseiam no equacionamento dos estrangulamentos e no aproveitamento adequado das potencialidades do Centro-Oeste; apresentando seis vetores de desenvolvimento: 1). Democratização e Melhoria da Gestão Pública, 2). Gestão Ambiental e Recuperação do Meio Ambiente; 3). Melhoria da Educação e Fortalecimento do sistema de P&D; 4). Ampliação da Infraestrutura Social e Urbana; 5). Ampliação da Infraestrutura Econômica e Logística; 6). Diversificação e Adensamento das Cadeias Produtivas (BRASIL, 2007, p. 156-157).

Desta forma, o Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste de 2007 destoa-se dos planos e programas anteriores, pois visa o aumento da competitividade regional e a melhoria da qualidade de vida da população conciliando-os com a conservação dos ecossistemas, o que induz ao desenvolvimento sustentável. O PED-CO faz parte do processo de reconstrução da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO); sendo que compete a esta instituição de planejamento a gestão, atualização e execução do plano, a partir de sua regulamentação pelo decreto presidencial nº 7.471, de 4 de maio de 2011 (BRASIL, 2016).

A SUDECO foi criada, inicialmente, pela Lei n. 5.365, de 1º de dezembro de 1967, voltada para a elaboração de programas, pesquisas e levantamentos do potencial econômico do Centro-Oeste, tendo como principais metas a expansão da fronteira agrícola e a ocupação demográfica e produtiva da Região, a partir de políticas de imigração/povoamento, fixação de polos de crescimento, ampliação da infraestrutura e uso das terras em atividades primárias (BRASIL, 1967).

A expansão da fronteira agrícola nos moldes da moderna agropecuária, de acordo com Cavalcanti e Barreira (2011), fez parte da reivindicação do segmento industrial e dos grupos multinacionais que estavam instalados no Brasil (sobretudo na Região Sudeste). Estes demandavam matéria-prima em grande quantidade para processamento e transformação. Na prática, a incorporação do Centro-Oeste ao sistema produtivo em grande escala exigiu do Estado a sua viabilização técnica e financeira.

Essas questões foram alcançadas com os programas direcionados à ampliação da rede de transporte, política de crédito agrícola, expansão da produção agropecuária e sua industrialização, com o uso de insumos químicos para a fertilização dos solos, adaptação de espécies exógenas e mecanização da produção. Destacam-se nesse sentido, na década de 1970, os Planos Nacionais de Desenvolvimento e seus respectivos programas de desenvolvimento econômico em detrimento dos ecossistemas naturais.

O PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), instituído pela Lei nº 5.727, de 04 de Novembro de 1971 (BRASIL, 1971), vigorou entre 1972 e 1974, e destinou a maior parte de seus recursos para a implantação de infraestrutura básica, visando à ampliação da produção no país em setores considerados estratégicos e o aumento das exportações de produtos primários. A partir do Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE) expandiu-se a malha viária no Brasil, com a construção de estradas e rodoviárias que integraram fisicamente diversas regiões (BRASIL, 1971).

O papel de integração do Centro-Oeste foi relegado às rodovias, a exemplo da rodovia de integração Brasília-Acre (BR-364), que atravessa os estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre. As rodovias, sucedendo a Estrada de Ferro Goiás, ampliaram a articulação do Centro-Oeste com o Sudeste – principal centro econômico e industrial do país. Como salienta Rodrigues (2011), apesar dos altos custos de transporte por esse modal em distâncias superiores a 500 km, o que o torna antieconômico pelo elevado custo de consumo energético, foi o sistema rodoviário que recebeu maior impulso no Brasil com a ampliação de estradas e rodovias.

No II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979), instituído pela Lei nº 6.151, de 04 de Dezembro de 1974, o Estado brasileiro tinha como metas a ampliação da produção de alimentos, de insumos básicos, de bens de capital e do setor energético, a partir de uma estratégia de industrialização do país e integração com a economia mundial (BRASIL, 1974). Com o II PND, verificamos uma política voltada à expansão das áreas de cultivo, produção de máquinas agrícolas, insumos químicos, energia, infraestrutura e modernização da produção no campo.

A partir do II PND ocorreu a criação do Programa de Desenvolvimento do Cerrado (POLO-CENTRO), instituído pelo Decreto nº 75.320, de 29 de janeiro de 1975. O objetivo desse programa era “promover o desenvolvimento e a modernização das atividades agropecuárias no Centro-Oeste e no Oeste do Estado de Minas Gerais, mediante a ocupação racional de áreas selecionadas, com características de cerrado” (BRASIL, 1975). O programa POLOCENTRO, como discutem Goodland e Ferri (1979), direcionou a exploração agropecuária para o Cerrado, desviando-a da Amazônia; pois aquele bioma era considerado de menor relevância.

Os programas de incentivos a incorporação de novas áreas no Centro-Oeste ao processo produtivo elevaram o total de áreas dos estabelecimentos agropecuários destinados à lavoura temporária de 2,25 milhões de hectares em 1970, para 6,16 milhões em 1980, chegando ao total de 6.329.816 hectares em 1995. Em Goiás, por exemplo, a área total de lavoura temporária passou de 1,55 milhões de hectares para 3,1 milhões, entre 1970 e 1980 (Tabela 1).

Tabela 1 - Área dos estabelecimentos agropecuários por utilização das terras com lavouras temporárias e pastagens plantadas, em 1970, 1980 e 1995

Unidade da Federação	Lavouras temporárias (ha)			Pastagens plantadas (ha)		
	1970	1980	1995	1970	1980	1995
Distrito Federal	8.530	49.566	61.243	15.740	59.460	62.443
Goiás	1.557.711	3.104.289	2.119.066	4.362.064	10.843.662	14.267.411
Mato Grosso	693.116	1.423.448	2.782.011	4.695.690	4.693.320	15.262.488
Mato Grosso do Sul	-	1.589.475	1.367.496	-	9.068.931	15.727.930
CENTRO-OESTE	2.259.357	6.166.778	6.329.816	9.073.494	24.665.373	45.320.272

Fonte: IBGE (2016). Censo Agropecuário de 1970, 1980 e 1995.

No mesmo intervalo de tempo, em relação às áreas de pastagens plantadas, o incremento no Centro-Oeste foi de 171,8%. Já em 1995, o censo agropecuário registrou mais de 45,3 milhões de hectares de pastagens plantadas na Região. No estado do Mato Grosso, por exemplo, entre 1980 e 1995, as áreas de pastagens plantadas passou de 4,6 milhões de hectares para 15.262.488 ha.

A construção de Brasília, no início da segunda metade do século XX, também dinamizou o Centro-Oeste, devido à malha viária que foi implantada para integrar o Distrito Federal e pela

demanda de gêneros alimentícios e outros produtos que passaram a ser ofertados pelos estados da Região para a nova capital federal. Foi nesse período que ocorreu a construção da Belém-Brasília, um dos principais eixos rodoviários de integração nacional, ligando o DF ao Norte e Sul do Brasil.

Os sistemas de transportes no Centro-Oeste foram implantados para propiciar a circular da produção; e em segundo plano, serviram como eixo de crescimento populacional. Como destacam Santos e Silveira (2012), as margens de rodovias e ferrovias formaram-se núcleos urbanos e cidades que cresceram seguindo o traçado destes objetos técnicos. Por sua vez, o êxodo rural provocado pela modernização do campo conduziu à concentração da população em cidades, principalmente nas capitais e núcleos urbanos próximos. Esses acontecimentos levaram ao aumento da população urbana na região, que passou de 995 mil em 1960 para 2,3 milhões em 1970, alcançando a marca de 4,9 milhões no ano de 1980 (Figura 1).

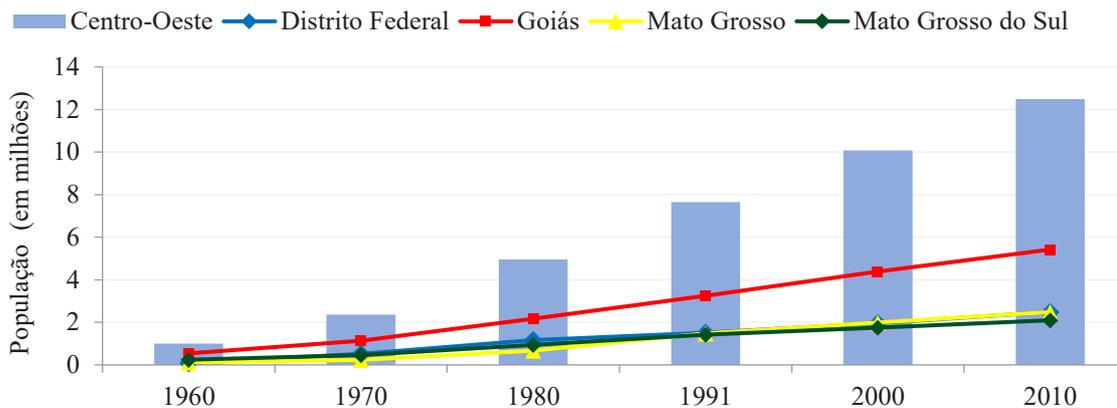


Figura 1 - Crescimento da população urbana no Centro-Oeste (1960-2010).
Fonte: IBGE (2016). Censo Demográfico de 1960 até 2010.

Em 2010, o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, composto pela Região Metropolitana de Goiânia (2.173.141 habitantes), a Microrregião de Anápolis (540.220) e a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (3.717.728), concentravam o maior percentual de habitantes do Centro-Oeste, com 45,7% dos 14.058.094 habitantes (IBGE, 2010). Essa alta concentração demográfica está relacionada à polarização que esses centros desempenham, por dispor de funções administrativas, comerciais e alto grau de serviços disponíveis.

O rápido processo de incorporação de novas áreas para a expansão agropecuária no Centro-Oeste nas últimas décadas, conforme defende Chaves (2008), resultaram em: expansão da área de reprodução do capital, aumento da produção de commodities, incremento na dependência da demanda extra regional, crescimento demográfico, inchaço das cidades que absorveram a população oriunda do campo e diversos impactos ambientais (desmatamento, degradação de pastagens, aceleração dos processos erosivos, comprometimento do balanço hídrico com uso incorreto de sistemas de irrigação, eutrofização e contaminação de mananciais devido ao uso de agrotóxicos etc.).

No atual Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste, os recursos naturais e a biodiversidade são colocados como umas das potencialidades principais da Região. Sendo a degradação dos ecossistemas regionais um dos problemas centrais ao desenvolvimento do Centro-Oeste, juntamente com a vulnerabilidade da economia concentrada em commodities, baixa diversificação produtiva e adensamento das cadeias produtivas, desarticulação do sistema logístico e gargalos na infraestrutura econômica, crescimento da economia informal, desarticulação da rede de cidades, deficiências na qualificação da mão de obra, alto nível de pobreza, grande concentração de renda e deficiência na oferta de serviços sociais (BRASIL, 2007, p. 131-138).

Nesse sentido, o PED-CO estabelece como metas globais: a redução do ritmo de desmatamento e recuperação de áreas degradadas nos ecossistemas regionais; aumento do percentual de domicílios com abastecimento de água e esgoto sanitário; redução da mortalidade infantil; declínio do índice

de pobreza; redução da concentração de renda; aumento do nível de escolaridade médio; redução da taxa de analfabetismo; crescimento da economia; diversificação da pauta de exportação; melhoria da qualidade da malha rodoviária regional etc. (BRASIL, 2007, p. 151-154). O andamento destas metas globais será discutido no próximo subitem, ao tratarmos dos impactos do PED-CO.

METAS E IMPACTOS ECONÔMICOS, SOCIAIS E AMBIENTAIS DO PED-CO

O Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-Oeste estabeleceu como uma de suas metas a diversificação da pauta de exportação da região, entre os anos de 2007 e 2020, o que resultaria no crescimento das exportações, competitividade em outros setores e menor vulnerabilidade às alterações internas e externas, como intempéries climáticas e reduções abruptas no preço de alguma commodity. Entretanto, pouca coisa tem sido feita nesse sentido, permanecendo a concentração das exportações em algumas commodities, especificamente na soja, milho e carne bovina.

Em 2007, os quatro principais itens da pauta de exportação do Centro-Oeste representaram 61,5% das vendas (Tabela 2). Em 2015, os quatro principais itens exportados continuaram sendo a soja (34,5%), milho em grão (15,1%), bagaços e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja (9,0%) e carnes desossadas de bovino/congeladas (7,9%). No período analisado, houve uma maior concentração da pauta de exportação naqueles produtos, cuja participação passou para 66,5% das vendas totais da região em 2015, predominando o envio de produtos primários. Isto evidencia uma dificuldade no cumprimento da meta de diversificação da pauta de exportação até 2020.

Tabela 2 - Principais itens da pauta de exportação do Centro-Oeste, em 2007 e 2015

Produto Exportado	2007		2015	
	Valor (US\$ F.O.B)	%	Valor (US\$ F.O.B)	%
Soja, mesmo triturada, exceto para semeadura	2.819.717.471	29,1	8.281.857.822	34,5
Milho em grão, exceto para semeadura	967.903.733	10,0	3.607.899.227	15,1
Bagaços e resíduos sólidos da extração do óleo de soja	1.112.752.561	11,5	2.160.942.294	9,0
Carnes desossadas de bovino, congeladas	1.061.770.199	11,0	1.884.043.052	7,9
Outros produtos	3.732.207.589	38,5	8.037.099.826	33,5
TOTAL DAS EXPORTAÇÕES	9.694.351.553	100,0	23.971.842.221	100,0

Fonte: MDIC (2016). Organizado pelos autores.

Em 2007, as exportações dos estados do Centro-Oeste, juntamente com o Distrito Federal, somaram 9,6 bilhões de dólares; já em 2015, as vendas para os mercados externos resultaram em um montante de US\$ 23,9 bilhões (MDICI, 2016). Esse aumento no valor exportado está relacionado aos novos acordos de comércio internacional, ampliação do quadro de exportadores, incremento na produção e melhorias na infraestrutura de transporte e nos produtos, o que tem resultado em uma maior aceitação de produtos brasileiros em mercados externos. A Figura 2 apresenta os principais mercados de destino dos produtos do Centro-Oeste, em 2015.

A China demonstrou ser um forte parceiro comercial da região, participando com 29,8% do valor das exportações, um montante de US\$ 7.149.402.065. Ressalta-se que este país importou, sobretudo, soja em grãos e produtos derivados. Em seguida, a Holanda apareceu como um significativo mercado importado do Centro-Oeste, contribuindo com 6,3% das exportações. Ainda em 2015, em relação aos blocos econômicos, a Ásia foi o bloco que mais contribuiu para as exportações da região (56,1%), seguido da União Europeia, com 17% do valor total (MDICI, 2016).

As rodovias BR 163, 060 e 364 são as principais vias de escoamento da produção do Centro-Oeste destinada à exportação, convergindo aos portos de Paranaguá (PR) e Santos (SP). De acordo com Correa e Ramos (2010), devido à precariedade das rodovias, infraestrutura inadequada e o

custo médio superior (tonelada/km) do frete por este modal, cerca de 25% da receita de vendas da produção de soja está comprometida com os custos internos de transportes, gerando perdas à competitividade do agronegócio do Centro-Oeste brasileiro, com o chamado “Custo-Brasil”.

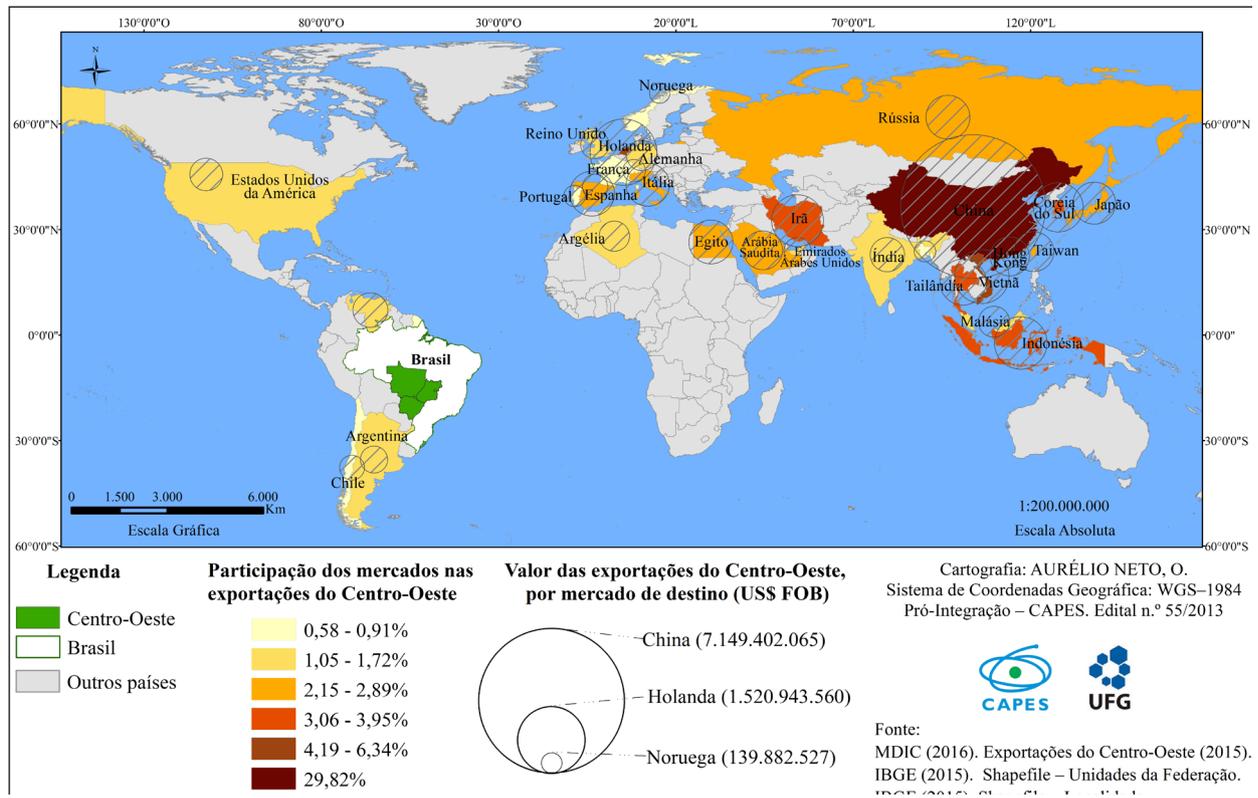
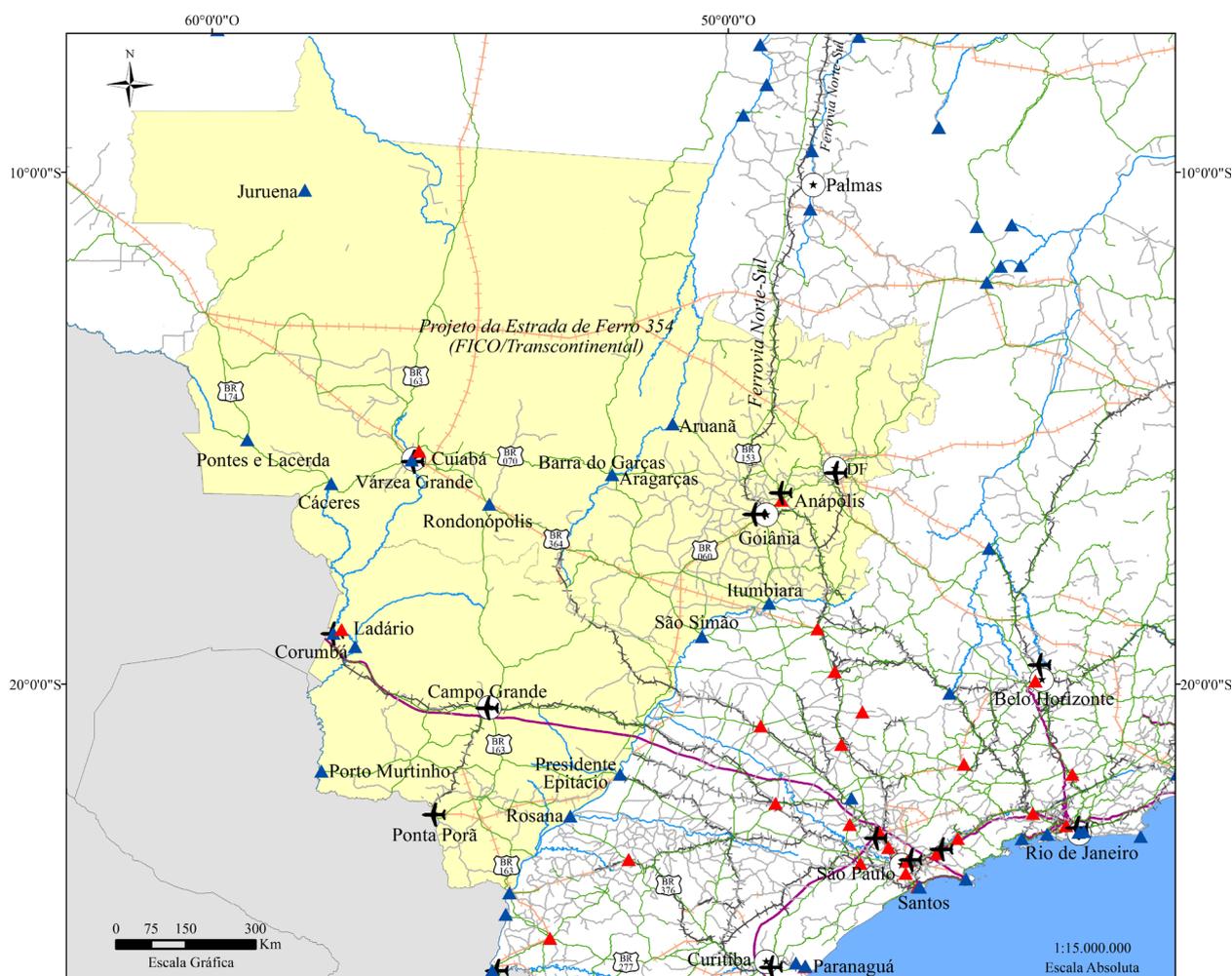


Figura 2 – Mapa dos mercados externos de destino dos produtos do Centro-Oeste, por volume exportado (2015).

No segmento de grãos tradicionais existem corredores de exportação auxiliados por uma estrutura de transporte multimodal e por portos privativos, projetados para o escoamento desse grupo de mercadorias. Segundo Barat (1969), os corredores de transporte e os eixos troncam têm a função de ligar localidades distantes para que ocorra o deslocamento dos fluxos de mercadorias entre centros produtores, de transformação e consumo, constituindo-se de modais de transporte, terminais de transbordo e operadores, entre outros. Os corredores de transporte mais eficientes são aqueles que apresentam agilidade e redução no custo do frete, por disporem de intermodalidade ao longo das rotas.

Apesar dos avanços no setor de transporte decorridos nos últimos anos, a intermodalidade ainda está restrita a alguns locais do Centro-Oeste, a exemplo do Porto Seco de Anápolis (GO). Sendo este o principal centro logístico da região, com integração entre os modais rodoviário, ferroviário e aeroviário de cargas para compor a Plataforma Logística Multimodal de Goiás (CASTRO, 2014). Tendo ainda os pontos intermodais rodo-hidroviários em Cáceres (MT), Porto Murtinho (MS) e São Simão (GO), e o sistema intermodal (rodoviário, hidroviário e ferroviário) de Ladário (MS), entre outros, como consta na Figura 3.



Legenda

- Centro-Oeste
- Brasil
- Outros países
- Porto Hidroviário
- Porto Seco
- Aeroporto
- Capital

Modais

- Rodovia Federal Pavimentada
- Rodovia Estadual Pavimentada
- Dutoviário
- Hidroviário
- Ferrovia Construída
- Ferrovia Planejada

Cartografia: AURÉLIO NETO, O.
Sistema de Coordenadas Geográfica
Datum: SIRGAS 2000.
Pró-Integração – CAPES . Edital n.º 55/2013

Fonte:
IBGE (2016). Shapefile – BCIM Transporte.
IBGE (2016). S ha pefile – BCIM Localidade.
IBGE (2016). S ha pefile – BCIM Limites Territoriais.
MMA (2016). Shapefile - Portos no Brasil.
MMA (2016). Shapefile - Ferrovias.



Figura 3 – Mapa dos corredores de transporte na Região Centro-Oeste (2016).

Os investimentos em infraestrutura de transporte favorecem a economia, com o escoamento dos produtos, integração de mercados e alterações no padrão comercial. Nesse sentido, o PED-CO estabeleceu como uma de suas metas a melhoria da qualidade da malha rodoviária regional. Em 2007, de acordo com a Pesquisa Rodoviária, da Confederação Nacional do Transporte (CNT), dos 13.257 km avaliados no Centro-Oeste, apenas 21,5% foram consideradas em estado geral bom ou ótimo (Figura 4). Em 2015, foram avaliados 15.257 quilômetros de rodovias na região, sendo a condição geral destas distribuídas da seguinte forma: 39,6% bom ou ótimo (6.035 km), 37,2% regular (5.676 km) e 23,2% ruim ou péssimo (3.546 km). O aumento de 18 pontos percentuais no quadro de rodovias consideradas boas ou ótimas deve-se aos investimentos em infraestrutura realizados na região, com destaque para o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), lançado em janeiro de 2007.

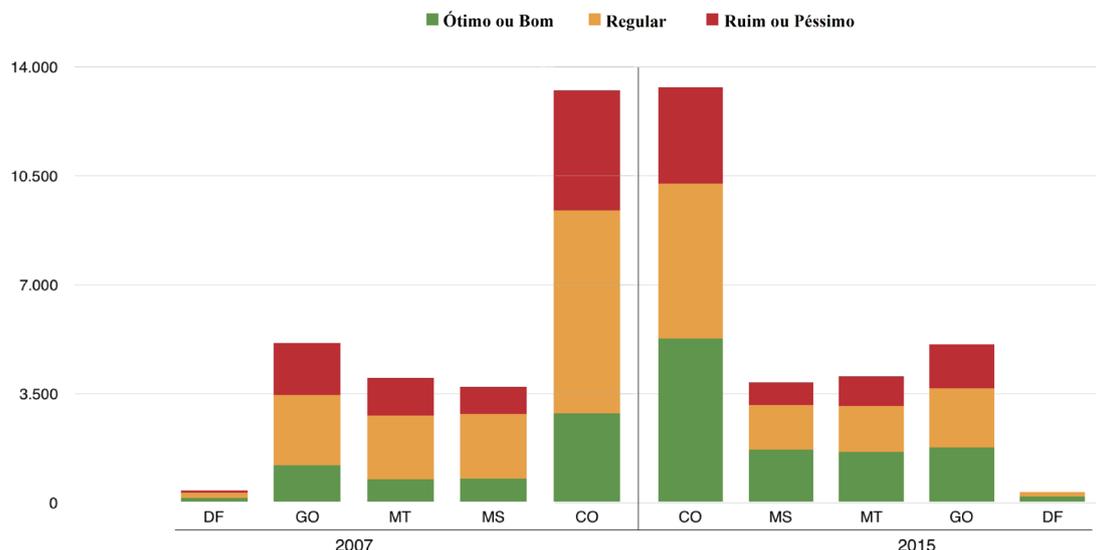


Figura 4 - Estado geral das rodovias no Centro-Oeste com extensão avaliada em 2007 e 2015 (km)
Fonte: CNT. Pesquisa Rodoviária (2007; 2015). Organizado pelos autores.

Em todo o Brasil, os investimentos executados pelo PAC somam R\$ 1,9 trilhão até 2015 (BRASIL, 2016). O programa têm contribuído para o PED-CO cumprir com a meta de melhoria da qualidade da malha rodoviária, com obras de duplicação, pavimentação e integração a outros modais (ferrovias e hidrovias). Mais ainda existe um deficit histórico e a liberação de recursos para o setor de transporte está aquém do necessário, questão que pode ser agravada com as reduções nos gastos da União e dos Governos Estaduais previstas para os próximos anos.

Por sua vez, os investimentos na malha ferroviária, com a conclusão de 1.550 km da Estrada de Ferro 151 (Ferrovia Norte-Sul), trecho entre Anápolis (GO) e Açailândia (MA), favorecerá o transporte de cargas para exportação em duas novas rotas de escoamento, passando pelo estado de Goiás até o Pátio de Açailândia (MA), seguindo pela Estrada de Ferro Carajás para o porto de Itaqui (MA), ou para o porto de Belém/Vila do Conde (PA), se de fato houver a concretização da EF-151. Enquanto que no sentido Leste-Oeste, o projeto da Estrada de Ferro 354 (FICO/Transcontinental) prevê a implantação de uma linha férrea no sentido longitudinal que passará pelos estados de Mato Grosso e Goiás, ligado a região ao estado do Acre, países da América do Sul e ao litoral Atlântico.

Esses portos na região Norte e Nordeste apresentam vantagens comparativas em relação aos portos do Sul e Sudeste, como menor concentração de operações de transbordo, o que repercute no tempo de espera para descarga e envio dos produtos, podendo reduzir os custos totais da logística de escoamento, por estarem geograficamente mais próximos dos principais mercadores externos (países asiáticos e integrantes da União Europeia).

Como meta ambiental, o PED-CO propôs a redução do desmatamento nos biomas do Centro-Oeste e o uso dos recursos naturais de forma sustentável. Entretanto, estudos indicando um aumento

do desmatamento na região, com o avanço de áreas agropecuárias em áreas de vegetação nativa. Em Mato Grosso, por exemplo, o Projeto PRODES, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), aponta um contínuo processo de desmatamento da cobertura florestal da Amazônia nas últimas décadas, apesar de haver uma variação na taxa de desmatamento anual entre 2007 e 2015, com uma tendência de redução no período de 2008 a 2014, quando a taxa de desmatamento foi de 1.049 e 1.075 km²/ano, respectivamente. Mas em 2015, foi registrado um acréscimo de 48,9% em relação ao ano anterior.

No total, entre 2007 e 2015, somente na área da Amazônia Legal no Mato Grosso, foram desmatados mais de 13.540 km² (INPE, 2016). Nesse mesmo intervalo temporal observa-se uma expansão na área plantada com lavouras temporárias no Centro-Oeste, passando de 15.068.726 hectares em 2007, para 25.071.310 ha em 2015 (IBGE, 2016). As culturas com maior quantidade de área plantada foram: soja, milho, cana-de-açúcar e algodão herbáceo (Figura 5).

A soja, em específico, ocupava mais de 9 milhões de hectares em 2007, o que correspondia a 60% do total da área plantada com lavoura temporária na região. Já em 2015, esse grão foi cultivado em 14,6 milhões de hectares no Centro-Oeste, um incremento de 62,7%, em relação ao ano de 2007. Isto repercutiu em um aumento na quantidade produzida de soja, que passou de 26.201.565 toneladas para 43.943.604t, no intervalo de oito anos (IBGE, 2016).

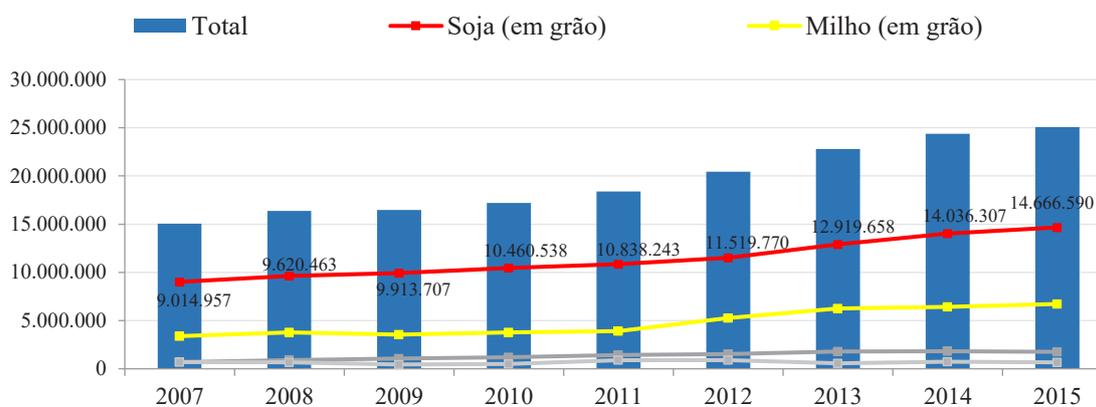


Figura 5 – Evolução da área plantada com lavouras temporárias no Centro-Oeste, com indicação das principais culturas por hectares (2007-2015)

Fonte: IBGE (2016). Organizado pelos autores.

Em relação à meta de desenvolvimento referente a concentração de renda, percebemos que, embora exista a previsão de combate à concentração de renda observamos a manutenção dessas desigualdades. Em 2013, Brasília e Goiás detinha as maiores rendas per capita do Centro Oeste, com 63,020 e 23,470 mil reais respectivamente. Contudo, o maior gargalo a ser enfrentados pelas políticas orientadas pela equidade regional tem relação direta com a composição das rendas das famílias. Nesse sentido, chama atenção o número de famílias registradas, em 2016, em programas governamentais como o Bolsa Família no Centro Oeste (Tabela 3).

Tabela 3 - Região Centro Oeste: Total de famílias que recebem Bolsa Família e PIB per capita

UF	Total de famílias	Bolsa Família	variação %	PIB per capita - 2013 (R\$)
Goiás	825.380	319.591	38,72	23.470
Distrito Federal	224.579	84.614	37,67	63.020
Mato Grosso	493.477	171.291	34,71	28.007
Mato Grosso do Sul	435.849	136.063	31,21	26.714
Total	1.979.285	711.559	35,9	

Fonte: MDS (2016); IBGE (2013).

A proposta do PED-CO considera a centralidade do PIB per capita no diagnóstico regional para a concentração de renda. Segundo este indicador o Distrito Federal é a unidade federativa do Centro Oeste com maior PIB per capita, inclusive do Brasil, fato que se explica pela centralidade do serviço público associado aos altos salários pagos na capital federal. Contudo, quando comparamos o desempenho e o papel funcional dos programas de transferência de renda às famílias em situação de pobreza, percebe que o total percentual de famílias que recebem Bolsa Família nos quatro estados em 2016 varia em função da correlação entre o número total de beneficiários e sua concentração em áreas metropolitanas, como é o caso da RMG e da RIDE-DF. Tal dinâmica se explica por dois motivos básicos: o primeiro remete ao problema da distorção metodológica da riqueza aferida pela média aritmética. Segundo, como bem demonstrou a metodologia adotada pela PNDR, a pobreza encontra-se distribuída pelo território brasileiro, mas sobretudo, ela guarda um sentido espacial e de identidade. Isso é o que explica a elevação do número de famílias percebendo ou se integrando aos sistemas de redistribuição de renda no Centro Oeste.

No que tange à avaliação da meta definida pelo PED-CO referente ao crescimento da economia, consideramos que o pressuposto definido pela PNDR, em especial a sua quarta premissa que versa sobre o caráter necessariamente redistributiva dos financiamentos, e que portanto só a União tem recursos na escala exigida e a legitimidade para ações afirmativas para o desenvolvimento regional, consideraremos a centralidade do Fundo de Participação dos Estados, que em conjunto com o FUNDEB são os repasses de maior monta que aquecem os caixas dos Estados do Centro Oeste.

Em 2012, a União repassou 3.270.763.225 bilhões de reais do FPE para o Centro Oeste. Desse montante, 43,8% foi destinado a Goiás, 35,7% para Mato Grosso e 20,5% para Mato Grosso do Sul. Como se percebe, a natureza da capitalização do governo federal através dos repasses de receitas previstas constitucionalmente não alteram a estrutura regional endógena, já que um dos componentes que determina a quantidade de recursos a ser repassado é a variável demográfica, o que de certo modo, reforça a desigualdade regional pretérita. A mesma variação percentual também se verificou na variação dos saldos repassados no intervalo 2012 a 2015.

Por outro lado, quando se observa a dinâmica de crescimento da economia pela ótica de variação do PIB dos Estados, percebe-se que a maior potencialidade de desenvolvimento regional tem relação direta com os investimentos feitos pelos próprios Estados. No conjunto do Centro Oeste, Goiás é o estado que se destaca em virtude do maior volume de riqueza aferida pelo PIB, no intervalo 2010-2013, seguido por Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, respectivamente. Em Goiás, uma parcela considerável da riqueza são decorrentes das atividades de intermediação financeira, seguros e previdência, serviços prestados principalmente às empresas, atividades imobiliárias e aluguel e comércio e serviços de manutenção e reparação (GOIÁS, 2016). Também em 2013, Goiás foi responsável por produzir 48,8% da riqueza total aferida pelo PIB, exceto o Distrito Federal (DF).

O cenário da composição da riqueza quando considerado o DF se altera significativamente sendo 36,1% em favor da capital federal, 31,2% para Goiás, 18,4% em Mato Grosso e 14,3% em Mato Grosso do Sul. Contudo, dada às especificidades do componente da renda concentrada no Distrito Federal em virtude dos serviços, sua área territorial limitada na área total do Centro Oeste, na avaliação da escala macrorregional, prevalece o papel do Estado de Goiás na evolução positiva da riqueza no Centro Oeste. Na interface da meta prevista de crescimento econômico no PED-CO, entendemos que a função dos Estados são essenciais na dinamização regional, muito embora os investimentos no âmbito da escala estadual, mais reforçam as disparidades regionais no interior dos estados, e portanto, não há evidências de combate das desigualdades regionais provocadas pelo PED-CO.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Numa avaliação geral do PED-CO é possível identificar, do ponto de vista teórico seu vínculo com as matrizes de desenvolvimento regional anteriores e um avanço qualitativo no sentido do diagnóstico e da metodologia adotada, já que os indicadores propostos verticalizam informações mais detalhadas sobre o mosaico regional, em especial para o caso do Centro Oeste. Além disso, reconhecemos que o PED-CO faz previsão de fluxos que, em tese, capitalizariam concomitantemente diversas regiões simultaneamente. Porém, como os fluxos são propostos a partir da matriz do desenvolvimento econômico, estes, por sua vez, não são coincidentes com a resolução dos problemas de desigualdades regionais, como os já reconhecidos na literatura sobre o Nordeste Goiano, como discutidos em Arrais et al. (2010), pois não resolvem problemas infraestruturais como os de integração lateral do território (sentido leste-oeste) já que o sistema de circulação e drenagem de mercadorias e serviços permanece orientado para o exterior assunto já fartamente discutido na literatura. Por tudo isso, não há o que se falar em impactos reais na integração endo-regional.

Os elementos impeditivos do crescimento, como restrições de infraestrutura e da área cultivada, por mecanismos legais e ambientais, por sua vez, levam a estagnação da produção, o que interfere diretamente na dinâmica regional. Além disso, os conflitos fundiários, herança da apropriação territorial brasileira, como atesta Moraes (2000), ainda são demandas contemporâneas que não é uma questão menor no desenvolvimento regional do Centro Oeste. A instabilidade dos títulos fundiários em associação com o perfil dos latifúndios é um dos motivos que resultam nos péssimos indicadores que as vezes escapam de qualquer metodologia apresentada, como é o caso da usada no PED-CO. É exatamente nestes termos em que opera o desmatamento sendo este um elemento a mais compondo ‘novo’ (ou velhos?) problemas regionais e não uma solução às questões preexistentes.

Por fim, não basta otimizar a metodologia contida nos planos regionais, é preciso reconhecer a tradição localista que foi atribuída a NOVA PNDR e ao PED-CO, por meio do conceito de desenvolvimento regional endógeno, que em verdade, serve como elemento a mais no atravancamento das disparidades regional. Também é preciso destacar que o PED-CO não guarda relação imediata com os elementos estruturantes das políticas estaduais que criaram e reforçam a desigualdade regional no âmbito dos estados. Como lacunas a ser apontadas no documento analisado destaca-se a ausência de um diagnóstico que registre o grau de mecanização em associação com as grandes propriedades ou mesmo a relação entre localização da produção e beneficiamento dos grãos e produtos, o que na verdade reforça o padrão de desigualdade regional, do ponto de vista tecnológico.

AGRADECIMENTOS

Este texto se insere no âmbito do projeto Novas determinações produtivas, regionais e urbanas na área do cerrado brasileiro: uma avaliação sobre os efeitos das obras de infraestrutura rodoferroviária no cerrado brasileiro financiado pela CAPES tendo como escopo geral pesquisar os impactos das grandes obras de infraestrutura rodo-ferroviária no Centro-Oeste brasileiro a partir da urbanização, tendo como um dos produtos a proposição de uma tipologia para compreensão da rede urbana.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- ANDRADE, Manuel Correia de. **O planejamento regional e o problema agrário no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1976. 180 p.
- ARAÚJO, Tânia Bacelar de. **Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro – heranças e urgências**. Rio de Janeiro: REVAN, FASE, 2000.

- ARRAIS, Tadeu A. Apontamentos metodológicos sobre desenvolvimento regional. **Biblio 3W**, Barcelona, v. XIV, n. 849, 2009. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-849.htm>>. Acesso em: 28 out. 2016.
- ARRAIS, Tadeu A. et al. Impactos territoriais dos programas estaduais de intervenção regional no Centro-Oeste: NE e N Goiano e entorno do Distrito Federal (1998-2006). **Mercator**, Fortaleza, v. 9, n. 18, p. 39-52, jan./abr. 2010.
- ASSIS, Luciene. **Polinizadores em risco de extinção são ameaça à vida do ser humano**. [2015?]. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/informma/item/9976-polinizadores-em-risco-de-extincao-e-ameaca-a-vida-do-ser-humano>>. Acesso em: 15 dez. 2016.
- BARAT, Josef. O Investimento em Transporte como Fator de Desenvolvimento Regional. **Revista Brasileira de Economia**, Rio de Janeiro, v. 23, n. 3, p. 25-52, jul. 1969.
- BENKO, Georges, LIPIETZ, Alain. **As regiões ganhadoras - distritos e redes: os novos paradigmas da Geografia econômica**. Portugal: Ed. Celta, 1994.
- BRASIL. PAC. **Em nove anos, investimentos executados pelo PAC somam R\$ 1,9 trilhão**. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/noticia/68777baf>>. Acesso: 11/11/16.
- BRASIL. **Decreto nº 75.320**, de 29 de Janeiro de 1975. Dispõe sobre a criação do Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (POLOCENTRO). Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-75320-29-janeiro-1975-423871-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso: 14/06/2016.
- BRASIL. **Decreto-Lei nº 1.192**, de 8 de Novembro de 1971. Cria o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE), e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De1192.htm>. Acesso em: 10/07/2016.
- BRASIL. **Lei Complementar Nº 129**, de 8 de janeiro de 2009. Institui, na forma do art. 43 da Constituição Federal, a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste - SUDECO, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp129.htm>. Acesso: 09/07/2016.
- BRASIL. **Lei Nº 5.365**, de 1º de dezembro de 1967. Cria a Superintendência do Desenvolvimento da Região Centro-Oeste (SUDECO), e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5365.htm>. Acesso: 09/07/2016.
- BRASIL. **Lei nº 5.727**, de 04 de Novembro de 1971. Dispõe sobre o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), para o período de 1972 a 1974. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L5727.htm>. Acesso: 11/07/2016.
- BRASIL. **Lei nº 6.151**, de 04 de Dezembro de 1974. Dispõe sobre o Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), para o período de 1975 a 1979. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6151.htm>. Acesso: 11/07/2016.
- BRASIL. Minist. da Integração Nacional. **Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste**. Histórico. 9 set. 2016. Disponível: <http://www.sudeco.gov.br/historico#.V40qc_krK00>. Acesso em: 11 nov. 2016.
- BRASIL. **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro Oeste (2007 – 2020)**. Brasília: Minist. da Integ. Nacional/MULTIVISÃO, 2007. 223 p. Disponível em: <www.sudeco.gov.br/pdco>. Acesso: 17/06/2016.
- CASTRO, Gabriel. Atalhos de logística. **Revista Veja**, 14 jun. 2014. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/brasil/atalhos-de-logistica/>>. Acesso: 28/10/16.
- CAVALCANTI, Marcelo Antunes; BARREIRA, Celene C. M. A. Ações da SUDECO no desenvolvimento do Centro-Oeste no estado de Goiás. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 31, n. 2, p. 169-181, jan. 2012.
- CHAVES, Manoel Rodrigues. Políticas de desenvolvimento regional: discriminação, (inter)nacionalização e (in)sustentabilidade do bioma Cerrado. In: GOMES, Horieste (coord.). **Universo do Cerrado**. Vol. 2. Goiânia: Ed. da UCG, 2008. p. 309-351.
- CORREA, Vivian Helena Capacle; RAMOS, Pedro. A Precariedade do Transporte Rodoviário Brasileiro para o escoamento da Produção de Soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas. **RESR**, Piracicaba, SP, vol. 48, nº 02, p. 447-472, abr/jun 2010.
- CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT de rodovias 2015: relatório gerencial**. Brasília: CNT: SEST: SENAT, 2015. 420 p.
- CNT. Confederação Nac. do Transporte. **Pesquisa rodoviária 2007**. Brasília: CNT, 2007. 160 p.

- DULONG, Renaud. A crise da relação Estado/sociedade local vista através da política regional. In.: POU-LANTZAS, Nicos. (Org.). **O Estado em crise**. Rio de Janeiro, Graal, 1977.
- ELIAS, Denise. Relações campo-cidade, reestruturação urbana e regional no Brasil. In: COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 12., 2012, Bogotá. **Anais...** Bogotá, 2012. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/07-D-Elias.pdf>>. Acesso em: 28 out. 2016.
- ESCOBAR, Arturo. Planejamento. In: SACHS, Wolfgang (Ed.). **Dicionário do desenvolvimento**: guia para o conhecimento como poder. Tradução de Vera Lucia M. Joscelyne, Susana de Gyalokay e Jaime A. Clasen. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 211-228.
- ESTEVA, Gustavo. Desenvolvimento. In: SACHS, Wolfgang (Ed.). **Dicionário do desenvolvimento**: guia para o conhecimento como poder. Tradução de Vera Lucia M. Joscelyne, Susana de Gyalokay e Jaime A. Clasen. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 59-83.
- GALVÃO, Antônio Carlos Filgueira. **Política de Desenvolvimento regional e inovação**: lições da experiência europeia. São Paulo: Garamond, 2004.
- GOIÁS. **Conjuntura Econômica Goiana**. Goiânia: IMB, n. 39, dez. 2016. Disponível em: <http://www.imb.go.gov.br/viewcad.asp?id_cad=4039>. Acesso em: 15 dez. 2016.
- GOIÁS. **Decreto nº 8.548**, de 29 de janeiro de 2016. Altera o Decreto nº 4.852, de 29 de dezembro de 1997, Regulamento do Código Tributário do Estado de Goiás. Disponível em: <http://www.gabinetecivil.go.gov.br/pagina_decretos.php?id=13975>. Acesso em 15 de Setembro de 2016.
- GOODLAND, Robert; FERRI, Mário Guimarães. **Ecologia do Cerrado**. São Paulo: Ed. Itatiaia, 1979. 193 p.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2010**. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 set. 2016.
- IBGE. Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA). **Censo Agropecuário (1970, 1980 e 1995)**. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/264>>. Acesso: 14/07/2016.
- IBGE. Inst. Brasileiro de Geog. e Estatística. **População nos Censos Demográficos por situação do domicílio (1960-2010)**. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>>. Acesso em: 15 set. 2016.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produção Agrícola Municipal**. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/1612>>. Acesso em: 10/11/2016.
- IBGE. Inst. Brasileiro de Geog. e Estatística. **Produto Interno Bruto per capita (2013)**. Disponível em: <<http://www2.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=t&o=1&i=P&e=l&c=1194>>. Acesso em: 14 nov. 2016.
- INPE. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. **Projeto PRODES**: Monitoramento da Floresta Amazônica Brasileira por Satélite. Disponível em: <<http://www.obt.inpe.br/prodes/index.php>>. Acesso em: 10/11/2016.
- MDIC. Ministério do Desenv., Indústria e Comércio Exterior. **Estatísticas de Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior>>. Acesso em: 10/10/2016.
- MDS. Ministério do Desenvolvimento Social. **Cadastro Único: 2016**. Disponível em: <<https://mds.gov.br/assuntos/cadastro-unico>>. Acesso em: 15 set. 2016.
- LENCIONE, Sandra. Perspectivas Contemporaneas da Geografia Regional. In: Região e Geografia. LENCIÓN, Sandra. São Paulo: Edusp, 2003. p.175-195.
- MORAES, Antônio C. Robert. **Bases da formação territorial do Brasil**. São Paulo: Editora Hucitec, 2000.
- PERROUX, François. O conceito de pólo de desenvolvimento. In: FAISSOL, Speridião. (Org.). **Urbanização e regionalização: relações com o desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: IBGE, 1975. p. 97-110.
- RODRIGUES, Paulo Roberto A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011. 246 p.
- SACHS, Wolfgang. Introdução. In: ___ (Ed.). **Dicionário do desenvolvimento**. Tradução de Vera Lucia M. Joscelyne, Susana de Gyalokay e Jaime A. Clasen. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 11-17.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2012. 473 p.
- SOUZA, Marcelo L. **A prisão e a ágora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.