

---

## A EXPANSÃO CAPITALISTA EM GOIÁS: DA INCIPIENTE MINERAÇÃO AO SÉCULO XX\*

---

---

---

---

Marcos Bittar Haddad

*Resumo: a economia goiana, até a década de 1920, podia ser caracterizada por sua baixa divisão social do trabalho, por seu caráter predominantemente rural, baseada na agricultura de subsistência e baixa circulação comercial e monetária. A industrialização e a modernização agrícola que ocorriam ao sul do Brasil, não chegavam a Goiás. Alguns dos motivos para que isso ocorresse era a baixa densidade populacional e a falta de estradas que deixava o estado desconectado do restante do país. Após 1930 com no intuito de promover a integração do território nacional, o Governo Federal passa a ensejar políticas, como a Marcha para o Oeste. À partir deste período Goiás foi inserido no planejamento federal. Importantes políticas vieram a seguir como a criação de Goiânia e Brasília, integrando definitivamente o território goiano ao restante do país. Todos estes processos favoreceram à expansão capitalista em Goiás, que contribuiu para transformar sua estrutura econômica, modificando o perfil produtivo através da introdução de novas formas de produzir e gerar riquezas. Por diversos fatores, Goiás foi o estado brasileiro mais beneficiado com a interiorização da indústria. Desenvolveu-se, no estado, um diversificado parque industrial complementar à industrial instalada no Sudeste do Brasil. Este artigo tem por objetivo demonstrar o processo ocorrido no desenvolvimento econômico de Goiás, que da fraca mineração, passou pela intensificação da pecuária, que puxou a agricultura, desencadeado, na década de 1980 o processo de industrialização.*

Palavras-chave: *Goiás. Capitalismo. Desenvolvimento Regional.*

THE CAPITALIST EXPANSION IN GOIÁS: THE INCIPIENT MINING  
THE TWENTIETH CENTURY.

*Abstract: the economy of the state of Goiás until the 1920s, could be characterized by the low social division of labor; the predominantly rural character, based on subsistence farming and weak commercial and monetary circulation. The industrialization and modernization of the agricultural sector occurring in the south of*

*Brazil, did not extend to Goiás. Some of the reasons for this to happen were the low density of population and lack of infrastructure that conditioned the isolation of the state from the rest of the country. After 1930, the aim to integrate the country, led to policies such as the March to the West leaded by the Federal Government. Important policies followed such as the foundation of Goiania and Brasilia, integrating the territory of Goiás definitely in the rest of the country. All these processes favored the expansion of capitalism in Goiás, which helped transform its economic structure, changing the profile of production. The state diversified it's industrial park complementing the industries in southeastern Brazil.*

Keywords: *Goiás. Capitalism. Regional Development.*

## LA EXPANSIÓN CAPITALISTA EN GOIÁS: LA MINERÍA INCIPIENTE SIGLO XX

*Resumen: la economía de Goiás hasta la década de 1920, podría ser caracterizada por su baja división social del trabajo, por su carácter predominantemente rural, basado en la agricultura de subsistencia y baja circulación comercial y monetaria. La industrialización y la modernización agrícola que se produjo al sur de Brasil, no llegaron a Goiás. Algunas de las razones para que esto suceda fue la baja densidad de población y la falta de caminos que hacían el estado desconectado del resto del país. Después de 1930 con el objetivo de promover la integración del país, el Gobierno Federal dio paso a políticas como la Marcha al Oeste. En este período de Goiás fue introducida en la planificación federal. Políticas importantes han llegado a seguir como la creación de Goiania y Brasilia, definitivamente la integración del territorio de Goiás al resto del país. Todos estos procesos favorecieron la expansión capitalista en Goiás, que ayudó a transformar su estructura económica, el cambio del perfil de producción mediante la introducción de nuevas formas de producir y generar riqueza. Por varios factores, Goiás fue el más beneficiado el estado brasileño con la internalización de la industria. Fue desarrollado en el estado, un parque industrial diversificado complemento instalado en el sureste de Brasil. Este artículo tiene como objetivo demostrar el proceso que se llevó a cabo en el desarrollo económico de Goiás que la minería débil, más allá de la intensificación de la ganadería, que tiró de la agricultura, provocó, en la década de 1980 el proceso de industrialización*

Palabras clave: *Goiás. Capitalismo. Desarrollo Regional.*

A economia goiana, até a década de 1920, podia ser caracterizada por sua baixa divisão social do trabalho, por seu caráter predominantemente rural, baseada na agricultura de subsistência e baixa circulação comercial e monetária. A realidade presente não acompanhava o desenvolvimento que ocorria no restante do país. A industrialização e a modernização agrícola que ocorriam ao sul do Brasil, não chegavam a Goiás. Alguns dos motivos para que isso ocorresse era a baixa densidade populacional e a falta de estradas que deixava o estado desconectado do restante do país.

Após a implantação do Estado Novo, em 1930, surgiu a preocupação de integrar o território nacional. É a partir daí que Goiás foi inserido no planejamento federal. A primeira intervenção estatal no território goiano, que foi um fator que motivou todo o processo de crescimento econômico e social que veio a seguir, foi a *Marcha para o Oeste* (entre 1937 e 1945), que buscava unificar o país politicamente e economicamente. Conquistar o Oeste significava enviar para a região pessoas e investimentos. Como ação imediata, foi implantada a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG). Esta foi a primeira experiência de colonização e a mais bem sucedida entre todas que foram implantadas posteriormente. Localizada onde hoje estão as cidades de Ceres e Rialma, no centro norte

de Goiás, a CANG recebeu colonos de várias partes do Brasil, que passaram a produzir, sobretudo, arroz em terras doadas pelo governo federal.

Outras intervenções que contribuíram para as transformações econômicas e estruturais ocorridas no interior do território goiano foram a edificação da nova capital, Goiânia (1933 a 1942) e, posteriormente, Brasília (1955 – 1960). Goiânia é considerada o marco inicial da *Marcha para o Oeste*, pois deflagrou o processo de implantação de infraestrutura para interligar o estado com o restante do país. Mas esta interligação só foi efetivamente realizada com a edificação de Brasília.

A expansão capitalista em Goiás, que teve sua fase mais intensiva iniciada a partir de 1930, promoveu transformações na estrutura econômica do estado, modificou perfis e introduziu novas formas de produzir e gerar riquezas.

A localização geográfica permite que o território goiano seja facilmente interligado às demais regiões brasileiras. Além de centro logístico, Goiás tornou-se ainda importante polo de prestação de serviços e fornecimento de bens e insumos, sobretudo para a intensa cadeia do agronegócio. Além disso, Goiás foi o estado brasileiro mais beneficiado com a interiorização da indústria. Com as políticas de incentivo à integração territorial e ocupação do interior nacional, lançadas pelo governo brasileiro, mais tarde as políticas de incentivos fiscais, de caráter estadual, fizeram indústrias transferirem plantas de São Paulo para o interior. Desenvolveu-se, no caso de Goiás, um parque industrial complementar à industrial instalada no Sudeste e Sul do Brasil.

Este artigo tem por objetivo demonstrar o processo ocorrido no desenvolvimento econômico de Goiás, que da fraca mineração, passou pela intensificação da pecuária, que puxou a agricultura, desencadeado, na década de 1980 o processo de industrialização. Divido em quatro partes, inicia-se pela incipiente economia anterior a 1930, que até a década de 1960 buscava consolidar um perfil. A infraestrutura implantada pelo Governo Federal, sobretudo em vias de transporte, foi fundamental para a expansão da economia goiana, conforme será abordado na segunda parte. Mas a total integração de Goiás ao território nacional, só ocorreu após a mudança da capital federal para seu território. Como será mostrado na terceira parte, Brasília implantou em solo goiano um pacote de infraestrutura que ainda hoje pode ser considerado o maior da história de Goiás. Por fim, traça o perfil econômico do estado, nas décadas de 1980 e 1990, quando a indústria ganha força e alcança os patamares até então ocupados pela atividade agrícola.

## ATÉ A DÉCADA DE 1960: EM BUSCA DE UM PERFIL ECONÔMICO

As atividades de exploração de metais preciosos, ocorridas a partir de século XVII, foram responsáveis pelo início do povoamento do estado. Foram criadas cidades e abertos caminhos, sobretudo na região da Serra Dourada, onde se localizou, por mais de dois séculos, a capital política e administrativa do estado, Vila Boa (atual Cidade de Goiás). O período do “ciclo do ouro” representou, para Goiás, a ocupação do território e a expansão dessa atividade econômica durante cinquenta anos (FONSECA, 2014).

Junto com a exploração do ouro, desenvolveu-se a criação de bovinos. Eram criações modestas, realizadas em pastagens simples, quase exclusivamente para consumo

próprio dos criadores. Os resultados econômicos desse tipo de criação eram pouco expressivos, e não poderia ser considerada uma atividade econômica. No decorrer do século XIX, a criação do gado ampliou-se para áreas mais distantes e foi se tornando maior do que a atividade mineral<sup>1</sup>.

O que mais dificultava a ocupação do território goiano era a falta de acesso e de comunicação que deixavam algumas localidades isoladas. As distâncias, tanto para se chegar ao estado como para percorrê-lo de um ponto a outro, dentro de seu próprio território, eram imensas e as estradas eram praticamente inexistentes ou intransitáveis<sup>2</sup>. Isolado, a atividade econômica exercida em Goiás era predominantemente mercantil, modesta e completamente dependente dos grandes centros para a aquisição dos produtos de consumo considerados indispensáveis. Havia um modesto comércio, uma fraca produção de açúcar, aguardente, café e algodão que atendia ao pequeno consumo local<sup>3</sup>. Coube às atividades agropecuárias, aos poucos, atingirem outros mercados para além de Goiás. Mesmo com as dificuldades de transporte, estas se tornaram a mais significativa atividade econômica<sup>4</sup>.

Durante o século XIX, a agropecuária e a agricultura caminharam juntas na formação econômica do Estado<sup>5</sup>. A criação de animais necessitava da produção de alimentos e, por isso, uma agricultura tipicamente camponesa, com baixa utilização de insumos e com mão de obra praticada pelos próprios camponeses, surgiu para alimentar a pecuária. Numa economia mercantil tão rudimentar, gerar excedente era algo praticamente impossível e impedia o ingresso em outros mercados. E foi assim que se formou uma “civilização sertaneja em Goiás apartada das rápidas transformações capitalistas em curso no sudeste do país” (ESTEVAM, 2004, p. 70).

A chegada da Estrada de Ferro (1913) permitiu a intensificação das atividades econômicas no interior do território goiano, ao possibilitar maior ligação com a economia de São Paulo, via o Triângulo Mineiro. A forte e crescente economia paulista, que necessitava expandir a fronteira para incorporar novas áreas, acabou subordinando o território goiano, tornando-o sob seu domínio. As atividades predominantes eram a importação de produtos manufaturados e a exportação do gado goiano, dos derivados da produção agropecuária e do beneficiamento do arroz<sup>6</sup>. As regiões sul e sudeste de Goiás, diretamente ligadas economicamente ao Triângulo Mineiro, que, por sua vez, estava diretamente ligado a São Paulo, e, principalmente, após a chegada da ferrovia, passaram a apresentar situações econômicas mais dinâmicas.

No território goiano, a ferrovia promoveu transformações positivas na produção agrícola, na valorização das terras, no contingente populacional e na urbanização<sup>7</sup>. O arroz passou a ser o segundo produto da pauta de exportações do Estado, que se tornou o quarto produtor nacional, em 1920. Mas assim, como o gado, que era levado para ser abatido em São Paulo, o arroz também era vendido em casca para ser beneficiado fora de Goiás. No estado, não se desempenhava nenhuma atividade mais especializada<sup>8</sup>.

Tabela 1: Produção de arroz – 1920 a 1960 – por toneladas

Ano/local	1920	1940	1950	1960
Brasil	831.565	1.193.346	2.780.111	3.743.695
Centro Oeste	39.139	68.383	282.868	635.110
Goiás	33.750	48.337	228.942	458.492

Fonte: IPEADATA/IBGE. Elaboração própria.

Na participação do Brasil, a produção goiana de arroz era considerada baixa, mas dentro do Centro Oeste, Goiás produzia a maioria absoluta<sup>9</sup>. Na primeira metade do século XX, a exploração econômica do Centro Oeste ainda não havia contemplado toda a região e Goiás, por estar mais próximo dos centros consumidores e possuir um ramal da estrada de ferro, foi o primeiro a ter seu território ocupado pelas lavouras. Com o aumento na produção das lavouras e com as dificuldades, ainda existentes, de transportar produção, apesar da ferrovia, o gado foi expulso para o interior do Centro Oeste, e as áreas antes utilizadas para pastagem passaram a ser usadas para as lavouras, o que pode ser demonstrado pela redução no abate de gado em Goiás, ao mesmo tempo em que crescia no restante do Centro Oeste.

Tabela 2: Abate de Bovinos – 1931 a 1960 – Por unidade

Ano/local	1931	1940	1950	1960
Brasil	2.132.109	4.595.891	5.748.665	7.207.000
Centro Oeste	393.060	308.503	352.376	556.000
Goiás	348.565	226.423	164.960	362.000

Fonte: IPEADATA/IBGE. Elaboração própria.

À medida que a produção de arroz aumentava, diminuía o abate de bovinos no território goiano. Os diversos programas federais, decorrentes da *Marcha para o Oeste*, tornaram as terras mais propícias às lavouras e, principalmente, à implantação de projetos de colonização, como a CANG, que ampliou a produção de arroz. O abate bovino, em Goiás, volta a crescer, então, na década de 1960, pelo surgimento de Brasília, que levou para a região grande contingente de população, elevando a demanda por alimentos<sup>10</sup>. Assim, o perfil econômico sofre sua primeira modificação.

## A IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS PELO PODER PÚBLICO FEDERAL

As décadas de 1940 e 1950 marcam a história de Goiás pelos investimentos recebidos, os quais promoveram transformações na sua estrutura social e econômica<sup>11</sup>. Não obstante a criação de Goiânia e da CANG, o estado foi palco de outras políticas públicas, conforme destaca Estevam (2004, p.117-118):

Ao lado dos projetos de colonização, Goiás foi contemplado com um pacote rodoviário que acelerou a sua integração nacional. Uma série de iniciativas tomadas pelo governo federal – principalmente nas décadas de 1940 e 1950 – modificou a realidade de grande parcela do estado ajudando a definir o seu papel na divisão inter-regional do trabalho. Na segunda metade dos anos 1950, em vista das

ações políticas engendradas pelo governo federal, teve continuidade o processo de redefinição estrutural em Goiás. [...] Juntamente com a intenção de delimitar um novo Distrito Federal para o país – em território quase deserto e não integrado ao centro dinâmico nacional – havia um programa de construção de rodovias capaz de assegurar intercâmbio nacional com Brasília. [...]

Em termos de infra-estrutura, duas ações governamentais ganharam vulto logo na segunda metade da década de 1950 e foram fundamentais para o futuro de Goiás: as medidas incentivadoras no sentido da geração de energia elétrica e o mencionado aprimoramento dos meios de transportes.

A construção de Brasília fez surgir rodovias no interior do território do Centro Oeste e, sobretudo de Goiás. Os programas que tinham por objetivo promover a ocupação do território acabaram promovendo a intensificação das migrações. Entre as décadas de 1940 e 1980, Goiás e o Centro Oeste apresentaram grande variação de população, conforme Tabela 3:

Tabela 3: Evolução da População de Goiás, do Centro Oeste e do Brasil, conforme os Censos Demográficos - 1940 a 1980

1940	Goiás	Centro Oeste	Brasil
Urbana	122.400	249.150	12.880.182
Rural	539.618	839.032	28.356.133
Total	662.018	1.088.182	41.236.315
1950	Goiás	Centro Oeste	Brasil
Urbana	219.371	441.004	18.124.119
Rural	791.510	1.091.921	33.820.279
Total	1.010.881	1.532.925	51.944.398
Variação 1940/1950 (%)	52,7	40,9	26,0
1960	Goiás	Centro Oeste	Brasil
Urbana	482.485,0	919.966,0	31.619.060
Rural	1.111.303,0	1.710.481,0	38.693.695
Total	1.593.788,0	2.630.447,0	70.312.755,0
Variação 1950/1960 (%)	57,7	71,6	35,4
1970	Goiás	Centro Oeste	Brasil
Urbana	1.109.501	2.309.365	52.097.260
Rural	1.307.389	2.242.026	41.037.586
Total	2.416.890	4.551.391	93.134.846
Variação 1960/1970 (%)	51,64	73,03	32,46
1980	Goiás	Centro Oeste	Brasil
Urbana	2.107.923	4.821.314	80.437.327
Rural	1.013.202	1.985.406	38.573.725
Total	3.121.125	6.806.720	119.011.052
Variação 1960/1970 (%)	29,14	49,55	27,78

Fonte: Censos Demográficos do IBGE. Elaboração própria.

Nota: a partir de 1960 os dados do censo passam a constar a população do DF, no total do Centro-Oeste.



O principal motivo para o crescimento da população goiana pode ser atribuído à construção de Brasília, pois muitos dos que procuraram abrigo na nova capital federal e não encontraram acabaram encontrando em Goiás um lugar para viver e trabalhar (MORAES, 2003). O rápido crescimento populacional, a longo prazo, pode significar impulso no desenvolvimento econômico, pela oferta maior de mão de obra disponível no mercado; a curto prazo, acarreta sérios problemas de ordem espacial. No caso do Centro Oeste, e especificamente o de Goiás, toda esta população concentrava-se, em sua maior parte, nas proximidades de Goiânia, Anápolis e Brasília e, uma quantidade menor, nos núcleos urbanos que surgiram às margens da BR 153, os na direção sul, caminho para São Paulo, ou para o norte, caminho para Belém<sup>12</sup>.

Durante as décadas de 1950 e 1960 ocorreu a implantação de infraestruturas que contribuiriam para o desenvolvimento do estado, como a construção das hidrelétricas no Rio Paranaíba (divisa com Minas Gerais) e da criação das Centrais Elétricas de Goiás (CELG). Paralelo a isto, ocorria ainda a implantação e melhoramento da infraestrutura viária, onde a opção assumida pelo Governo Federal foi a do transporte rodoviário (BARAT, 1978). A malha rodoviária de Goiás, até o início dos anos 1960, apresentou considerável crescimento, o que promoveu a integração do comércio entre as diversas regiões do estado, bem como com outros estados<sup>13</sup>.

Entre 1952 e 1960, a malha rodoviária federal de Goiás cresceu de 103 km para 2.782 km<sup>14</sup> (ESTEVAM, 2004). Esta considerável expansão deve-se à criação de Brasília, de onde partiam rodovias para ligar a capital federal a todas as demais regiões do país; também se deve ao fato de o estado de Goiás e o Centro Oeste serem a área de expansão da fronteira agrícola que, a partir da década de 1940, caminhou para o Oeste e esta foi a região que mais recebeu atenção por parte do governo na implantação de infraestrutura viária (NATAL, 1991).

No período anterior a 1960, a industrialização, em Goiás, era quase inexistente. As circunstâncias obrigavam o estado a continuar a exercer seu papel de produtor de matérias primas para alimentar as regiões mais desenvolvidas. Havia uma classe de empresários, localizados principalmente no centro sul, atuando no processamento de madeiras ou na produção de alimentos originários da criação de gado, os quais desejavam ampliar seus negócios. Diante disso, para atender à reivindicação destes empresários, o governo estadual, em 1958, edita a Lei 2000/1958 concedendo-lhes isenção de Impostos de Vendas e Consignações (IVC). Com isso, pretendia antecipar-se aos impactos que o surgimento de Brasília poderia causar ao estado; e proteger-se de uma possível debandada ou instalação de novas empresas na futura capital federal. O tópico 3 abordará especificamente sobre os impactos da construção de Brasília para Goiás.

## TRILHOS E ESTRADAS NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE GOIÁS

No início do período republicano, devido suas qualidades naturais, capazes de gerar potencialidades, Goiás despertava as preocupações dos governantes nacionais e dos investidores. Contribuíam para isso o fato de que, no estado, faltavam estradas para favorecer a comunicação entre as regiões.

Até a década de 1920, o transporte de mercadorias e pessoas, no interior do território goiano, era realizado em precárias estradas de rodagem<sup>15</sup>. Quase a totalidade destas estradas pertencia a empresas particulares. Mesmo privadas, suas construções foram financiadas com recursos públicos e a concessão obtida via a influência pessoal dos empresários com membros do Governo (BORGES, 2004). Após 1930, tanto a abertura de novos trechos quanto a manutenção dos antigos passam a ser realizadas exclusivamente pelo setor público<sup>16</sup>.

O grande impulso para os transportes em Goiás ocorreu com a chegada da Estrada de Ferro. O primeiro trecho foi inaugurado em 1914, em Roncador, próximo a Catalão, divisa com Minas Gerais<sup>17</sup>. Em 1935, chegou a Anápolis, onde consolidou o papel da cidade como centro comercial e populacional do estado. Somente em 1950 foi construído um ramal e os trilhos chegaram a Goiânia, a nova capital do estado, a qual havia sido inaugurada em 1933.

A implantação dos trilhos, em território goiano, ocorreu em lentas etapas e foi a ferrovia que impulsionou a modernização das estruturas produtivas em Goiás (CASTILHO, 2014). Ela foi fundamental para tirar o estado do isolamento existente em relação aos grandes centros comerciais do país. A ferrovia contribuiu diretamente para a consolidação do comércio que ocorria entre as regiões sul e sudeste do estado com Minas Gerais e São Paulo.

Até o surgimento das rodovias, a ferrovia foi o mais importante meio de transportes por onde escoava a produção do território goiano. Ela desempenhou importante “papel no transporte de arroz, café, gado, charque, minerais e outros produtos, bem como na importação de produtos manufaturados.” (FONSECA, 2014, p. 321). Foi a ferrovia a responsável pelas modificações estruturais ocorridas, sobretudo no sul do estado, com o aumento da produção agrícola, pela valorização fundiária e intensificação da urbanização<sup>18</sup>. Como sua implantação se deu de maneira gradual, onde as obras ficavam estacionadas, promovia-se o potencial econômico da região<sup>19</sup>.

Na década de 1960, as rodovias tornaram-se mais presentes na composição da matriz de transportes brasileira. Construir uma rodovia requer investimentos inferiores a uma ferrovia. Além do mais, a rodovia leva menos tempo para ser construída e, na pressa em desenvolver “cinquenta anos em cinco”, como propôs JK, não teria tempo, nem recursos suficientes para dotar o território nacional de ferrovias. Esta “opção pelo rodoviarismo”, como afirmam alguns autores<sup>20</sup>, não é fruto de uma “opção errada”, mas, antes de tudo, da pressa em atingir uma modernidade que a rodovia e o automóvel pareciam trazer. Sobretudo para Goiás, os trilhos, a locomotiva, os vagões, a velha Maria Fumaça eram peças ultrapassadas pertencentes ao período de um desenvolvimento que não ocorreu, ou que foi lento, mas que, com a rodovia – agora sob a influência econômica dos Estados Unidos<sup>21</sup> – viria mais rápido e sobre rodas e asfalto.

No período pós 1930, o governo goiano começou a ensejar, no imaginário da população, que os tempos futuros seriam melhores que os tempos passados. Na cabeça dos goianos, o fim do declínio da mineração e a demora que a pecuária levou para gerar riquezas promoveram-lhes baixa estima, a qual se procurou reverter com a construção de Goiânia (PALACIN; MORAES, 2008). A nova capital foi erguida com a mais moderna arquitetura existente para a época. Os prédios, em estilo “*art deco*”, remetiam às belezas de Paris, aludindo a um futuro grandioso para o estado, onde riquezas seriam geradas, impulsionadas pela nova capital (MORAES, 2003).



As rodovias chegaram a Goiás reduzindo distâncias e integrando o território às demais regiões brasileiras, bem como regiões distintas do próprio território.

O crescimento da malha rodoviária federal em Goiás ocorreu entre 1953 e 1963. Neste período, a quantidade de rodovias passa de 540 km para 2.723km, mas, desse total, apenas 594 km eram pavimentados. O grande impulso das pavimentações ocorreu entre 1963 e 1973, quando 1.135 km já estavam pavimentados, continuando nos dez anos seguintes (1973 a 1983), período que a quantidade de quilômetros pavimentados saltou dos 1.135 km para 3.362 (REIS, 2010).

Entre 1963 e 1973, a estratégia federal deixa de ser a implantação de estradas e passa a focar na pavimentação das Rodovias já abertas. A BR 153 foi pavimentada até o então extremo norte de Goiás (hoje compreendido pelo estado de Tocantins), entre 1973 e 1976, num total de mais de mil quilômetros. Entre 1973 e 1983, além dos 3362 km de rodovias federais pavimentadas, o território goiano contava ainda com 1029 km de revestimento primário.

As rodovias estaduais possuíam realidades bastante diferentes. A expansão da malha rodoviária não ocorreu de forma rápida, como ocorreu com a federal. Em 1946 foi criada a Comissão de Estradas e de Rodagem de Goiás (CERG), que, em 1952, foi transformado em DER-GO (Departamento de Estradas e Rodagens). Quanto às ferrovias, estas entraram em decadência. Com exceção do projeto da Ferrovia Norte Sul (FNS), lançado em 1985, nada mais aconteceu.

Desta forma, com rodovias modernas, Goiás deixa de ser um espaço isolado e torna-se integrado ao território nacional, o que possibilita não apenas a chegada de pessoas a seu território, mas ainda escoar o que era produzido de maneira mais ágil.

## O SURGIMENTO DE BRASÍLIA IMPULSIONA GOIÁS (O PERÍODO 1960 – 1982)

A década de 1960 inicia-se com grandes incertezas sobre o futuro econômico e social de Goiás. O motivo para isto era o surgimento de Brasília, pois representava

o deslocamento para o Planalto de um núcleo populacional que, em termos brasileiros, detém um elevado poder de compra e por isso mesmo, apresenta altos padrões de consumo. Ora, essa transferência faz-se para uma região inserida geograficamente num Estado em que a insuficiência de acumulação de capital ainda não permitiu fosse criada uma infra-estrutura capaz de resistir à ação desequilibrante do presente movimento migratório. As iniciativas estaduais para dotar o estado de capital social estão inteiramente superadas pelo imperativo de diversificar a oferta para atender à demanda súbitamente criada por Brasília. Acresce que essa demanda tem um forte componente de serviços que pode vir a absorver boa parte da mão-de-obra goiana, no sentido rural urbano (GOIÁS, 1961, p. 16-9).

Imprevisíveis, as consequências do surgimento de Brasília giravam em torno da expectativa de que a demanda gerada pela nova cidade absolvesse o capital disponível para ser investido na infraestrutura de Goiás. Além disso, outra questão era que, por ser maior e politicamente mais importante, a nova capital disputasse com Goiás a mão de obra escassa, no meio urbano, que seria necessária para quando ocorresse a esperada industrialização do estado.

O desenvolvimento econômico ocupava a preocupação do governo goiano. Para que ele ocorresse, seria necessária a integração do estado com outras regiões do país e, ainda, entre as regiões do próprio estado. Na política governamental proposta à época seriam criados polos diretores de crescimento ou pontos de germinação do progresso (GOIÁS, 1961). A realidade apresentava um quadro de produção agropastoril localizada em áreas dispersas e com vasto povoamento, que em nada contribuía para a ocorrência do desenvolvimento econômico. Havia alguma indústria de transformação, ainda do período da chegada da ferrovia, 30 anos antes, mas muito insignificante perto da quantidade das atividades produtivas primárias.

O que o governo goiano não percebia era que a decisão de construir Brasília poderia representar, para Goiás, a oportunidade de geração de impactos positivos em sua economia e sociedade, que seriam, até então, os mais importantes de toda a sua história. Além do mais, a nova capital do país poderia contribuir para que o estado deixasse a posição de semi-isolamento e se integrasse ao restante do país<sup>22</sup>.

A nova capital exigiria um notável investimento em construção de prédios públicos, comerciais e residenciais, infraestrutura de transportes, comunicações, saneamento, aeroportos, segurança, educação e saúde, dentre outras, além, é óbvio, de mão de obra básica, técnicos, profissionais de nível superior, professores, motoristas etc. Abria-se assim para o Brasil e, em especial, para Goiás, de imediato, uma oportunidade de mercado extraordinária para produtos elaborados, principalmente das cadeias de construção civil, alimentos, bebidas, vestuário, calçados, moveis e outras, para suprir a demanda das construções, da massa operária convocada para as obras e das famílias. Foi a grande chance de expansão da indústria goiana. As rodovias federais iniciaram a integração com Brasília e, no fim dos quatro anos da construção, em 1960, o estado de Goiás estava interligado a quase todas as capitais brasileiras. Iniciava-se um novo ciclo de crescimento da economia goiana em razão do acréscimo de um novo mercado consumidor. Brasília atraiu brasileiros de todas as partes do país, e o crescimento de sua população e da renda por habitante atesta o tamanho de seu mercado de consumo (FONSECA, 2014, p. 316-7).

Mara para promover o desenvolvimento de Goiás, o mais importante seria gerar riquezas que permitissem ao próprio governo investir. O quadro geral da economia goiana, no início da década de 1960, ainda continha na mineração uma das principais fontes para obter recursos, porém as riquezas do subsolo não eram tão valiosas como o ouro do passado<sup>23</sup>.

Outra fonte geradora de recursos seria a intensificação da agricultura. A geografia plana de Goiás facilitava o plantio de lavouras, mas a maior parte do território, (63,38%), ainda era utilizado para pastagens. Entre as décadas de 1950 e 1980, as lavouras ganharam mais espaço no território e, aos poucos, se elevava o número de áreas utilizadas para plantio. Conforme o IBGE, em 1950, as lavouras em Goiás ocupavam 403.322 hectares, entre permanentes e temporárias. A quantidade de terras utilizadas para pastagens representava pouco mais de 12,3 milhões de hectares. Em 1980, a quantidade de terras utilizadas para pastagem elevou-se para pouco mais de 20 milhões de hectares, representando acréscimo de 62%. As lavouras cresceram bem mais, (563%), e ocupavam 2.675.363 hectares, conforme demonstra a tabela abaixo:

Tabela 4: Goiás, Centro Oeste e Brasil: Utilização das Terras para Lavouras e Pastagens 1950 a 1980

Tipo de Uso	Área Utilizada (ha)			Participação (%)	
	1950				
	Goiás	Centro Oeste	Brasil	Centro Oeste	Brasil
Lavouras Permanentes	49.414	69.237	4.349.773	71,4	1,1
Lavouras Temporárias	353.908	477.415	14.583.815	74,1	2,4
Total Lavouras	403.322	546.652	18.933.588	73,8	2,1
Pastagens Naturais	10.369.951	30.026.227	92.653.848	34,5	11,2
Pastagens Plantadas	2.010.316	2.656.989	14.813.326	75,7	13,6
Total Pastagens	12.380.267	32.683.216	107.467.174	37,9	11,5
	1960				
	Goiás	Centro Oeste	Brasil	Centro Oeste	Brasil
Lavouras Permanentes	112.692	175.097	7.632.609	64,4	1,5
Lavouras Temporárias	777.207	1.085.682	20.685.722	71,6	3,8
Total Lavouras	889.899	1.260.779	28.318.331	70,6	3,1
Pastagens Naturais	10.338.198	31.259.715	102.515.654	33,1	10,1
Pastagens Plantadas	2.989.785	4.751.008	19.889.064	62,9	15,0
Total Pastagens	13.327.983	36.010.723	122.404.718	37,0	10,9
	1970				
	Goiás	Centro Oeste	Brasil	Centro Oeste	Brasil
Lavouras Permanentes	61.427	126.538	7.976.451	48,5	0,8
Lavouras Temporárias	1.398.331	2.099.976	25.996.404	66,6	5,4
Total Lavouras	1.459.758	2.226.514	33.972.855	65,6	4,3
Pastagens Naturais	13.617.776	40.604.512	124.401.101	33,5	10,9
Pastagens Plantadas	3.723.485	8.434.915	29.731.866	44,1	12,5
Total Pastagens	17.341.261	49.039.426	154.132.967	35,4	11,3
	1980				
	Goiás	Centro Oeste	Brasil	Centro Oeste	Brasil
Lavouras Permanentes	59.047	250.433	10.472.135	23,6	0,6
Lavouras Temporárias	2.616.316	5.678.807	38.632.119	46,1	6,8
Total Lavouras	2.675.363	5.929.240	49.104.254	45,1	5,4
Pastagens Naturais	11.617.496	34.039.375	113.897.048	34,1	10,2
Pastagens Plantadas	8.482.511	22.304.223	60.602.284	38,0	14,0
Total Pastagens	20.100.007	56.343.598	174.499.332	35,7	11,5

Fonte: IBGE. Elaboração própria.

Para que o desenvolvimento ocorresse, seria necessário modernizar a estrutura e modificar o perfil produtivo do estado. Goiás era insuficiente em energia elétrica, mesmo sendo possuidor de grande potencial hidráulico. Em 1958, a capacidade energética do estado era menor que a de Mato Grosso (GOIÁS, 1961). O Governo pretendia ampliar a capacidade instalada de 10.960 *kw* para 112.600 *kw*, até 1965. Esperava-se, para isso, a ajuda do Governo Federal, pois, mais uma vez, a demanda gerada por Brasília teria que ser suprida pela construção de novas hidrelétricas que atenderiam também Goiás.

Quanto aos transportes, o principal meio de deslocar mercadorias e pessoas, em 1960, era a ferrovia, que já apresentava estado de precariedade, mas, mesmo assim, transportava 80% da produção agropecuária do estado<sup>24</sup> (GOIÁS, 1961). Quanto às rodovias, Goiás possuía 35.522 km, dos quais 1.802 km eram federais, 5.720 estaduais e 28.000 municipais. Deste total, apenas 200 km eram pavimentados, ou seja, menos de 1% das estradas existentes no estado.

A economia goiana era muito dependente do setor primário e, mesmo o estado sendo pouco povoado, possuía baixa renda per capita. Um sistema de transportes eficaz poderia conectar áreas distantes, permitindo a penetração de população, que passaria a produzir mais e daria condições para que esta produção fosse escoada.

Tabela 5: Estrutura da Economia Goiana 1958 – 1968 (PIB, participação em %)

Ano/Segmento	Agricultura	Indústria	Serviços
1958	66,4	6,1	27,5
1960	57,1	5,7	37,2
1966	56,6	4,7	38,7
1968	56,3	4,3	39,4

Fonte: IPEADATA. Elaboração própria.

A economia goiana estava em estado estacionário, ou, ainda, pode-se dizer que andava para trás, desde o final da década de 1940. Em 1949, a atividade primária representava 57,4%, tendo evoluído para 66,4%, em 1958, reduzindo até o final dos anos 1960. No final da década de 1940, o setor secundário respondia por 7,8% da produção goiana, tendo andado para trás ano a ano, conforme demonstrado na tabela acima. O setor terciário, que em 1949 respondia por 34,8%, reduziu, no final dos anos 1950, mas voltou a crescer após 1960, impulsionado pelas atividades demandadas por Brasília<sup>25</sup>.

Dentro do segmento primário, a produção goiana concentrava-se na mineração, pecuária e lavoura. A produção mineral possuía capacidade de ser ampliada. O mesmo ocorria com a agricultura, que era concentrada em poucos produtos. Dentre a produção na lavoura, metade era de arroz, que junto com milho, feijão e algodão respondiam por mais de 90% da produção agrícola do estado (GOIÁS, 1972). A pecuária era o segmento que mais produzia riquezas para a economia local. Em 1970, o estado contava com 145.157 estabelecimentos rurais e um rebanho constituído por 7.756.328 bovinos, 1.690.384 suínos e 6.982.452 galinhas. Porém, a atividade pecuária era desempenhada de forma extensiva, ou seja, sem uso de muita mão de obra, e os animais continuavam a ser abatidos fora do estado. Apesar de em Goiás já haver cerca de 20 frigoríficos, o grosso da atividade era de cria, ficando a engorda e o abate para outros estados<sup>26</sup>.

Como o quadro econômico apresentado por Goiás, era fortemente marcado pela falta de recursos para investimentos, era evidente que somente com apoio do Governo Federal seria possível organizar e financiar alguma estrutura que favorecesse o desenvolvimento. E isso ocorreu através dos programas<sup>27</sup> que surgiram pós-criação de Brasília, os quais movimentaram o desenvolvimento de pesquisas e favoreceram o aumento da produtividade agropecuária e a inserção de novas técnicas e expansão das atividades produtivas em toda a Região Centro Oeste.

Por sua vez, o governo estadual implantou o *Fundo de Desenvolvimento Econômico*, atuando como agente estimulador do desenvolvimento e buscando elevar a renda *per capita*, através do aumento da produtividade, e alcançar, “através de novas combinações dos fatores de produção ao nível da tecnologia conhecida, quer sejam em forma de novos equipamentos e de métodos mais eficientes de produção” (GOIÁS, 1961, p. 89).

As primeiras atividades incentivadas foram as agrícolas e as pecuárias. A partir delas, foram incentivadas a instalação das atividades industriais processadoras de matérias primas originárias dessas atividades. Buscou-se valorizar os produtos primários, como a madeira e demais recursos naturais.

Como a lenta expansão da economia goiana era, em grande parte, atribuída à falta de vias de escoamento, realidade que começou a transformar com a chegada de Brasília. Mas, mesmo após isso, ainda faltavam estradas que ligassem locais de produção mais distantes dos troncos rodoviários existentes. Mesmo com poucos recursos próprios, o Governo pretendia investir na construção de pontes de concreto, em substituição às de madeira.

Conforme Silva (2007), quanto às atividades comerciais, em 1970, havia 17.277 estabelecimentos comerciais regulares em Goiás. O grande entreposto era a capital Goiânia, seguida por Anápolis. Outras cidades – como Catalão, Pires do Rio, Ipameri, Formosa, Ceres, Uruaçu, Porangatu, Jataí e Rio Verde – ocupavam papel de destaque como entrepostos comerciais secundários.

Goiás, praticamente, não apresentava nenhuma comercialização com o exterior. Mas as trocas interestaduais eram intensas.

Goiás vende, principalmente, para São Paulo, Minas Gerais, Guanabara, Brasília, Estado do Rio e em, menos escala para todas as demais Unidades da Federação. As principais classes de mercadorias exportadas são: animais vivos, cereais em bruto e beneficiados e madeira em bruto e preparadas (GOIÁS, 1972, p. 44).

Quanto ao que Goiás comprava de outros estados, não existem registros precisos, mas, como no estado não se produzia praticamente nada de manufaturas, adquiriam-se de outros estados “praticamente todas as mercadorias, exceto animais vivos, cereais em bruto, madeira em bruto, carnes frescas (bovinas e suínas), além de poucas outras” (GOIÁS, 1972, p. 44).

Entre 1971 e 1974, o governo estadual elaborou um *Plano de Ação* “com a finalidade de incentivar o desenvolvimento da economia goiana, de modo a ampliar sua participação na economia nacional” (SILVA, 2007, p. 42). A intenção era fazer Goiás crescer no mesmo ritmo acelerado do Brasil<sup>28</sup>. Os investimentos governamentais realizados neste período foram os maiores, dentre todos os demais períodos da história de Goiás. Em 1971, nova lei foi editada (7.382/1972), que concedia incentivo fiscal para novos investimen-

tos na indústria com base no financiamento do Imposto sobre Circulação de Mercadoria (ICM). Nesse período também foi criada a Companhia de Distritos Industriais de Goiás (Goiasindustrial), com o objetivo de construir distritos industriais nas cidades. O primeiro foi o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) (FONSECA, 2014).

Com tais incentivos concedidos à industrialização, a economia goiana passava por nova transformação com o segmento de indústria e serviços ampliando substancialmente.

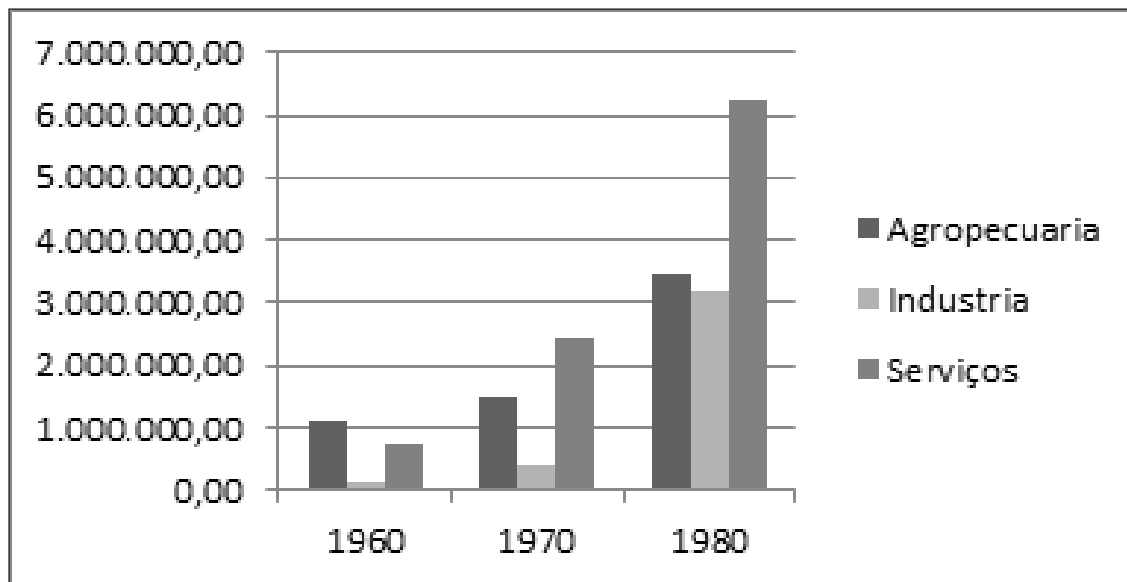


Figura 1: Evolução do PIB (Goiás) por segmento econômico – valor adicionado – preços básicos (R\$ correntes) – 1960-1980

Fonte: IPEADATA. Elaboração própria.

A atividade industrial, na década de 1960, era incipiente e estava localizada, em grande parte, no centro-sul do estado, região atendida pela ferrovia e diretamente conectada com o Sudeste. A maior parte da produção dessas indústrias era de alimentos (40,7%), seguido por produtos minerais não metálicos (22,7%), madeira (10,9%), mobiliário (7,1%) e vestuário, calçados e artefatos de tecidos (6,9%) (SILVA, 2007). A indústria goiana, nas décadas de 1960 e 1970, caracterizava-se “pelo beneficiamento primário das principais matérias-primas agropecuárias, em particular do arroz, algodão e de bovinos” (GOIÁS, 1972, p. 38).

A indústria, localizada na região central, principalmente em Anápolis<sup>29</sup>, era a mais diversificada, a qual produzia cimento, tecidos, chapéus, papel, pneumáticos, transformadores, armas, utensílios, bebidas e remédios. Como demonstrado no gráfico acima, a produção industrial tomou impulso e chegou, na década de 1980, bem próxima da produção agropecuária. O setor terciário cresceu, impulsionado pelas atividades agropecuárias e industriais, as quais necessitam de serviços para expandir, e pelo crescimento da produção local, que ainda impulsiona uma rede de comércio.

Em 1970 o número de estabelecimentos industriais chegou a 4.531 unidades. Os itens produzidos continuaram praticamente na mesma proporção da década anterior. O fato novo foi a expansão da produção metalúrgica, que cresceu 336%, de acordo com Silva (2007), ou seja, Goiás já transformava parte do metal que retirava de seu subsolo. Outro produto



extraído e transformado, antes de deixar o estado, era a madeira, que foi o primeiro produto a contar com incentivo do governo local para a sua transformação.

Durante a década de 1980, paulatinamente, Goiás deixa de ser um estado eminentemente rural, grande produtor agropecuário, para tornar-se um estado onde as indústrias encontravam boas condições para instalarem unidades complementares às plantas instaladas em São Paulo ou em regiões mais industrializadas. Entre as melhores condições da região para tal desenvolvimento estão a localização geográfica, mas, principalmente, os incentivos concedidos pelo governo estadual. Esta atividade industrial era impulsionada pela produção agrícola que, mesmo perdendo na participação do PIB, era grande o suficiente para fornecer matérias primas para as indústrias. Por trás de todas estas transformações estava o fator Brasília que, ao contrário do que temia os governantes goianos, só veio a trazer benefícios para Goiás.

### ANOS 1980 E 1990: A INDUSTRIALIZAÇÃO

A década de 1980 é caracterizada como o período de novas mudanças nas economias dos estados e do país. O período vigoroso da industrialização entrava em declínio e se fazia necessário encontrar outro meio para voltar ao crescimento. A solução encontrada foi retomar as atenções para a produção agrícola. Assim, a agricultura, que já era forte em Goiás, continuou a puxar a pauta produtiva do estado. Neste período, um novo produto é introduzido nas lavouras goianas, a soja. A intensificação na produção da soja deu início

à transformação e agregação de valor, por um lado, e à ampliação e diversificação da cadeia produtiva (produção láctea, farelo de soja, fertilizantes, rações, sementes etc.), por outro, algo comum no setor agroindustrial (ARRAIS, 2013, p. 49).

A produção de arroz, cultura tradicionalmente praticada no estado, começou a perder espaço para a produção de soja, a partir da década de 1960, conforme Tabela abaixo.

Tabela 6: Total de área colhida e total da produção das culturas selecionadas – Goiás, Centro Oeste e Brasil – 1962 a 1990

1962								
	Área Colhida (ha)				Produção Total (t)			
	Arroz	Cana	Milho	Soja	Arroz	Cana	Milho	Soja
Goiás	545.804	37.566	262.298	-	838.005	1.749.095	402.877	-
Centro Oeste	742.388	48.789	377.034	1.029	1.093.499	2.256.233	566.428	876
Brasil	3.349.000	1.466.619	7.347.931	313.640	5.556.834	62.534.516	9.587.285	345.175

1970								
	Área Colhida (ha)				Produção Total (T)			
	Arroz	Cana	Milho	Soja	Arroz	Cana	Milho	Soja
Goiás	1.098.839	31.068	445.459	7.884	1.217.591	1.340.330	656.948	9.817
Centro Oeste	1.421.648	42.207	595.283	13.693	1.836.382	1.904.250	887.254	18.812
Brasil	4.979.165	1.725.121	9.858.108	1.318.809	7.553.083	79.752.936	14.216.009	1.508.540

continua...

1980								
	Área Colhida (ha)				Produção Total (T)			
	Arroz	Cana	Milho	Soja	Arroz	Cana	Milho	Soja
Goiás	955.956	28.013	747.040	245.981	1.161.433	1.440.895	1.687.593	455.696
Centro Oeste	2.367.091	49.505	941.123	1.130.093	2.853.310	2.502.596	2.021.207	1.908.660
Brasil	6.243.138	2.768.514	11.451.297	8.774.023	9.775.720	154.016.896	20.372.072	15.155.804
1990								
	Arroz	Cana	Milho	Soja	Arroz	Cana	Milho	Soja
	Goiás	296.070	97.950	873.650	972.430	307.770	6.896.320	1.848.350
Centro Oeste	772.771	215.983	1.416.480	3.810.153	914.716	14.126.298	3.108.401	6.441.323
Brasil	3.946.691	4.272.602	11.394.307	11.487.303	7.420.931	262.674.150	21.347.774	19.897.804

Fonte: IPEADA. Elaboração própria.

Em 1962, não existia, ainda, soja plantada em Goiás. Em 1990, já era colhida mais de 1 milhão de toneladas. Este crescimento na produção de soja acompanhou o que ocorria no Centro Oeste e no Brasil.

Outro fator que buscou impulsionar a economia foi a reedição, por parte do governo estadual, da lei de incentivo fiscal para a atração de indústrias. Devido a estes dois fatores (elevação da produção de soja e incentivos fiscais), principalmente, esperava-se que o crescimento da agroindústria goiana alavancasse outros setores da economia, como é comum num processo de desenvolvimento industrial.

De fato, o crescimento na produção de soja impulsionou o crescimento da produção (agro)industrial do estado<sup>30</sup>. A crescente produção do campo, a expansão da fronteira agrícola, os incentivos fiscais concedidos – que mesmo iniciados na década anterior favoreceram, nos anos 1980 e 1990, maior migração de indústrias, alterando a estrutura produtiva estadual, conforme demonstra a composição do produto interno bruto.

Tabela 7: Goiás - Composição do PIB Estadual por Segmento Econômico – 1970 – 2000 (%)

Segmento/Ano	1970	1980	1990	2000
Agropecuária	34,7	26,8	14,5	17,2
Indústria	9,2	24,7	24,7	32,5
Serviços	56,1	48,5	60,8	50,3

Fonte: IPEADATA. Elaboração própria.

Na década de 1980, com a maior especialização da agricultura, com a intensificação da produção agroindustrial e com os incentivos tributários, a participação industrial na composição do PIB torna-se maior, quase se igualando à produção agrícola. Na década de 1990, a participação da indústria supera a agricultura e inverte a lógica tradicional de um

estado considerado rural. Mas esta indústria que surgia em Goiás era atrelada à produção agrícola.

Durante a década de 1980, os países da América Latina sofreram um retrocesso de ampla magnitude, no âmbito econômico e social (CEPAL, 2000). As políticas governamentais para o desenvolvimento regional perdiam o ritmo, o que “por si só poderia ter dissuadido o processo de crescimento econômico pelo qual passava o Estado goiano” (SILVA, 2007, p. 81). No entanto, o Centro Oeste continuou a apresentar crescimento econômico, fruto das políticas públicas que incentivavam a produção agrícola, embora com menores impactos<sup>31</sup>.

Dentre as mudanças ocorridas nas políticas públicas para manter o ritmo dos investimentos e da economia, estavam os incentivos públicos, de âmbito nacional e estadual. A Constituição Federal de 1988 propôs a criação dos fundos constitucionais como mais um mecanismo de incentivo ao desenvolvimento econômico e social de algumas regiões brasileiras<sup>32</sup>. O FCO (Fundo Constitucional do Centro Oeste) nasceu contendo programas que buscavam incentivar o desenvolvimento rural, industrial, de infraestrutura econômica, turismo regional e preservação ao meio ambiente<sup>33</sup>. A sua finalidade principal seria “financiar investimentos, mas também financiar o capital de giro integrado ao investimento e, em ocasiões especiais, o capital de giro puro” (FONSECA, 2014, p. 336).

No âmbito estadual, o governo lançou o Programa FOMENTAR, em 1984, que diante da nova conjuntura econômica atraiu para o estado cerca de trezentas novas instalações industriais (FONSECA, 2014). O FOMENTAR diferenciava dos demais programas lançados anteriormente por ser um financiamento e uma isenção, ao mesmo tempo, dando preferências para agroindústrias consideradas fundamentais para o desenvolvimento econômico do estado (CASTRO, 2014).

Programas estaduais de incentivos fiscais tornam-se necessários por falta de uma política nacional de industrialização ou de desenvolvimento regional. Assim, os governos estaduais acabam por desempenhar “papel de articulador e promotor dos projetos de desenvolvimento regional que tinham como eixo central as políticas e programas de incentivos fiscais” (PIRES, 2009, p. 54). Políticas federais com estas finalidades até chegaram a ser elaboradas, porém, após 1980, suas execuções nunca ocorreram ou, quando ocorrerem, não obtiveram o resultado esperado.

A maior parte dos incentivos concedidos pelo FOMENTAR correspondia “a empresas ligadas à agroindústria, o que é coerente com as características da estrutura produtiva do estado, que teve suas transformações econômicas e espaciais extremamente ligadas à expansão da fronteira agrícola” (CARDOZO, 2010, p. 140). Dentre as empresas incentivadas, constam grandes grupos empresariais, agroindústrias e pertencentes ao agronegócio mundial, como a Unilever, Parmalat, Cargil, Bunge e Perdigão<sup>34</sup>.

A oportunidade aproveitada pelo governo goiano decorria da combinação entre oferta de produtos agrícolas (que o estado produzia em abundância), localização geográfica e mercado consumidor interno, no qual se inclui a grande população do Distrito Federal. Todos esses fatores, associados ao benefício da isenção tributária, somavam-se positivamente para a atração de indústrias e empresas de prestação de serviços que acompanham estas indústrias e que também dão suporte à produção agrícola, que, ao se modernizar, amplia a cadeia terciária de elevado padrão.

Assim, nas décadas de 1980 e 1990 ocorreram nova transformação na economia goiana. As alterações iniciadas neste período configuram a quarta fase desta transformação. A primeira fase foi a mudança da mineração para a pecuária; a segunda foi da pecuária extensiva para a agricultura de subsistência; a agricultura expandiu e ultrapassou a produção pecuária na terceira etapa da transformação econômica; na quarta fase, ocorre que a produção abundante da agricultura transborda, incentivando a instalação da agroindústria para o processamento de alimentos. Esta quarta fase tem como aliado de primeira ordem os incentivos fiscais que favoreceram a intensificação industrial do estado. Portanto, até o final da década de 1990, Goiás apresenta outro perfil econômico, que surge a partir da expansão capitalista incentivada pelo poder público, seja através dos benefícios fiscais concedidos ou na implantação de infraestruturas, mesmo que sejam consideradas insuficientes, mas que permitiram tal expansão.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o processo de integração da economia nacional, Goiás foi inserido unicamente como produtor de matérias primas. A falta de estradas representava dificuldades de acesso e o deixava isolado das regiões mais desenvolvidas, favorecendo o atraso no desenvolvimento de sua econômica. A realidade começa a mudar com a chegada da ferrovia, no início do século XX, que permitiu contato mais rápido com a modernidade existente nos grandes centros. Entre as décadas de 1940 e 1970, Goiás foi diretamente beneficiado pelas políticas federais voltadas para a integração do território nacional. Dentre estas políticas destacam-se a CANG, a criação de Goiânia e, sobretudo a fundação de Brasília, que ensejou no território goiano um pacote de programas infra estruturais que modificaram sua realidade definitivamente.

A partir daí a trajetória econômica de Goiás teve seu perfil transformado. Nas décadas de 1980 e 1990, Goiás foi um dos estados mais beneficiado pela interiorização da indústria. Enquanto estados mais industrializados perdem, Goiás cresce na participação industrial, ao longo das décadas. A indústria, principalmente a agroalimentar, foi para o território goiano devido às condições favoráveis como: abundante produção de matéria prima, quantidade de mão-de-obra disponível (e mais barata do que nas regiões mais desenvolvidas), localização geográfica central (que facilita a distribuição de produtos), estrutura de rodovias federais que o estado dispõe (ligando sul a norte e leste a oeste). Mas, sobretudo, as indústrias foram para Goiás atraídas pelos generosos incentivos fiscais concedidos pelo governo estadual.

Da incipiente mineração, que não gerou as riquezas suficientes para criar no estado outra atividade econômica que fosse capaz de promover seu desenvolvimento, resulta uma pecuária que igualmente não foi grande o bastante para atrair investimentos para o estado. A agricultura, que surgiu para alimentar a atividade pecuária, é que viu no solo goiano condições de se expandir e, sobretudo com os programas federais implantados a partir da década de 1930, esta atividade ganha corpo, expande-se ao ponto de transbordar para a atividade industrial que vem a seguir motivada não apenas pela abundância de matéria-prima, mas pelos incentivos fiscais do governo local.

Goiás termina o século XX como grande produtor agrícola, agroindustrial, mas sem perder de vista as riquezas se seu subsolo e da sua produção pecuária. Atividades que

mesmo que sejam consideradas pequenas, sempre estão presentes na pauta produtiva do estado. Mesmos que a indústria goiana tenha se expandido, modificado o perfil industrial do estado, que veio a ocorrer pós 2000, Goiás ainda mantém na agroindústria, ou seja, na indústria que depende da produção agrícola, seu mais forte potencial econômico.

## Notas

- 1 Foi a prática da pecuária a atividade que mais se desenvolveu após a queda na exploração mineral
- 2 No início dos anos 1900, levava-se cerca de oito meses para percorrer, a cavalo, o caminho da cidade do Rio de Janeiro até à cidade de Goiás. Outro aspecto que dificultava a ligação entre as regiões do estado é que, para evitar os contrabandos na atividade extrativa da mineração, o Império não tinha interesse, nem permitia, a abertura de estradas, atuando, ainda, no fechamento de alguma que fosse aberta sem a devida permissão.
- 3 Formado, sobretudo, por escravos que trabalhavam nas minas de ouro e faziam uso de aguardente para aguentarem a árdua labuta diária.
- 4 Ao contrário de outros produtos, o gado se autotransportava, não precisando de estradas para isso (ESTEVAM, 2004).
- 5 A agricultura goiana era uma atividade marginal à mineração e, posteriormente, à pecuária, sendo compreendida, no contexto da economia, como de subsistência, gerando poucos excedentes, principalmente, em razão da ausência de um sistema viário adequado que pudesse levá-la a outros centros consumidores, isso também aliado a um inexpressivo mercado consumidor interno, além de outras dificuldades, como a falta de capacidade de armazenamento de produtos.
- 6 Na divisão do trabalho, a reprodução e a primeira etapa da criação do gado era realizada em Goiás. A engorda das reses, no Triângulo Mineiro, e os abates eram realizados em Barretos, SP.
- 7 As exportações de gado de Goiás aumentaram substancialmente com a implantação da estrada de ferro. A produção agrícola, na área sob a influência da ferrovia, chegou a ser a metade do que era produzido em todo o estado (FONSCECA, 2014).
- 8 Com relação à pecuária, foi somente na década de 1930 que algumas charqueadas e matadouros se instalaram em cidades goianas cortadas pela estrada de ferro, passando a abater gado, produzindo “charque e produtos semi-industrializados do boi que passaram a constar na pauta de exportações, principalmente charque, couros e sebo” (ESTEVAM, 2004, p. 84).
- 9 Em 1920, 50% da produção de arroz de Goiás era realizada pelas regiões sul e sudeste do estado (FONSECA, 2014).
- 10 Os frigoríficos que atendiam Brasília localizavam-se, desde o início da construção da cidade, em Anápolis. Depois migraram para Luziânia, mais próximo da nova capital. Data desta época (1956) o surgimento do Frigorífico Friboi, em Anápolis, que iniciou suas atividades para atender a demanda provocada por Brasília, mas que, atualmente, é um dos maiores frigoríficos do mundo.
- 11 No pós-guerra (1945), havia preocupação com os espaços vazios no interior do território brasileiro. Assim, foram implantadas ações para a integração e ocupação do território. Dentre elas, a mais importante foi a CANG, que ampliou o volume da produção agrícola em Goiás.
- 12 “As vias de comunicação e a proximidade maior ou menor com os grandes centros econômicos determinou uma distribuição da população totalmente diferente daquela causada pela mineração do século XVIII e pela pecuária do século XIX. O extremo norte, por sua maior proximidade com Belém, e todo o sul, pela influência de São Paulo e Minas, eram as regiões com maior densidade populacional, continuando as áreas intermediárias quase desertas” (PALACÍN; MORAES, 2008, p. 170).
- 13 As vias terrestres pertenciam a empresas privadas que cobravam pedágios pela circulação de mercadorias e pessoas e em sua maior parte era vias secundárias que ligavam as localidades com os terminais ferroviários e para os novos municípios que surgiram após a edificação de Goiânia. (Estevam, 2004).
- 14 Dos quais 590 km eram pavimentados.
- 15 Araújo (2001) elabora um minucioso cronograma sobre a ocupação dos Cerrados, pelos transportes, iniciada em 1525.

- 16 Em 1930, com implantação do Estado Novo, Vargas retoma funções estratégicas que haviam sido retiradas do Estado.
- 17 A Ferrovia saía de São Paulo, adentrava o Triângulo Mineiro, chegando, em 1889, a Uberaba e, em 1896, a Araguari, onde ficou estacionada por muitos anos. Em 1913 iniciaram-se as obras de extensão até Goiás.
- 18 Campos (2015, p. 61) afirma que “entre 1900 e 1920, período em que a linha férrea estava consolidada no Triângulo Mineiro e adentrou em terras goianas, a taxa média de crescimento anual da população foi de 3,5%, acima da média nacional que foi de 2,9%. A mesma tendência ocorreu entre os anos 1920 e 1940 com crescimento populacional de 61,43%, em termos de sua variação percentual, considerando que em 1935 o município de Anápolis estava conectado à ferrovia”.
- 19 “Criou-se, ao longo do tronco central da ferrovia e de seus ramais um ‘corredor de progresso’ que impulsionou a vida nas cidades gerando centros urbanos que se tornaram um novo eixo de progresso do estado, oferecendo oportunidades comerciais, industriais e de serviços” (FONSECA, 2014, p. 321-322).
- 20 Barat (1978), Natal (2003) e Valente (2013).
- 21 No final da década de 1920, o presidente Washington Luiz afirmou que “governar é abrir estradas”. Para Polonial (2005, p. 11), “alguma coisa estava mudando no capitalismo [...] o sistema ferroviário estava dando lugar ao rodoviário e isso representava, no plano internacional, a passagem da hegemonia da Inglaterra para os Estados Unidos na economia de mercado em um período entre as duas guerras mundiais”.
- 22 A construção de Brasília, desde o início, movimentou a economia de Goiás. Materiais de construção, como tijolos, areias, pedras; alimentos, como grãos, carnes e leites eram produzidos em Goiás, sobretudo, em Anápolis, e vendido no canteiro de obra onde se erguia a nova capital. Somados a essas demandas, ainda houve o contingente de pessoas que Brasília atraía para o território goiano, o qual foi, mais tarde, absorvido como mão de obra para a indústria, o comércio e os serviços desenvolvidos em Goiás (MORAES, 2003); e, ainda, a quantidade de rodovias, que, para ligar Brasília ao restante do país, obrigatoriamente, passavam por Goiás.
- 23 Embora fosse considerado ainda inexplorado e desconhecido, acreditavam-se, com base em relatos de moradores das regiões, portanto sem estudos aprofundados, que o subsolo goiano fosse rico em cristal de rocha, minério de níquel, mica, minério de cromo, rutilo e diamantes (GOIÁS, 1961). A produção mineral de Goiás, em 1958, representava 1% da produção total brasileira, porém o estado era responsável por 50% da exploração nacional de cristal de rocha.
- 24 “A rede ferroviária em Goiás contava, em 1958, com 495 km de extensão de linhas, dos quais 428 pertencentes à Estrada de Ferro Goiás” (GOIÁS, 1961, p. 27).
- 25 A população de funcionários públicos que migrou para o Distrito Federal requeria serviços de saúde, educação, comércio, entre outros. As atividades administrativas do Governo Federal exigiam, ainda, forte suporte de serviços especializados, como os financeiros, previdenciários etc.
- 26 Goiás exportava animais vivos para São Paulo, Minas Gerais, Pará, Paraná e Distrito Federal.
- 27 Para organizar uma estrutura institucional, em 1967, foi criada a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), que tinha como função formular e gerir políticas para o desenvolvimento da região. Programas específicos para o fortalecimento econômico e social, voltados para a criação de infraestrutura, foram desenvolvidos dentro dos grandes planos nacionais do governo federal, sobretudo o I Plano Nacional de Desenvolvimento – PND (1970-1974) e II PND (1975-1979). (MOURA & HADDAD, 2015) Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1119.pdf>>.
- 28 Datam deste período as primeiras leis de concessão de incentivos fiscais e financeiros sobre a implantação de infraestrutura básica para a instalação de indústrias. O foco principal do governo era impedir a saída de produtos *in natura*.
- 29 Em 1974 foi instalado o DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis, que a princípio tinha a função de produzir para atender Brasília e tornou-se o principal núcleo industrial da Região Centro Oeste.
- 30 Após 1980, com a ampliação da produção agrícola, sobretudo de soja e cana de açúcar e com os incentivos fiscais concedidos, ocorreu um crescimento na industrialização do estado, conforme se pode perceber na participação deste segmento na composição do PIB. Neste processo, as agroindústrias eram maioria.
- 31 “Com o agravamento da crise da dívida externa e fiscal, a elevada inflação, o início da abertura comercial



(final dos anos 1980) e a ampliação da inserção brasileira no mundo globalizado (à luz da ‘cartilha neoliberal’), limitou-se a capacidade de o Estado atuar como agente desenvolvimentista. Isso resultou em forte redução nos recursos federais oriundos dos programas de desenvolvimento regional destinados a Goiás. Mesmo assim, conseguiu-se dar continuidade ao seu crescimento econômico, contudo sem o mesmo vigor da década anterior.” (SILVA, 2007, p. 85).

32 Sobre a criação e objetivos deste fundo, ver Silva (2007), IMB (2012 e 2014) e MIN (2010).

33 Os Programas de infraestrutura do FCO só foram incorporados a partir de 2003.

34 Em 1996, o segmento de alimentos e bebidas correspondia a 49,7% da indústria de transformação instalada em Goiás. Dos incentivos concedidos pelo FOMENTAR, entre 1996 e 1999, 62% foram destinados a este segmento.

#### Referências

- ARAÚJO, D. M. *Goiás: ensaio de contribuição para o estudo da formação e estrutura dos transportes na área do Cerrado brasileiro*. Goiânia: Ed. da UCG, 2001.
- ARRAIS, T. A. *A Produção do Território Goiano: economia, urbanização, metropolização*. Goiânia: Editora UFG, 2013.
- BARAT, J. *A Evolução dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.
- BORGES, P. C. A. Formação e Representação do Estado em Goiás. In: SOUZA, D. B. (Org.). *Goiás: Sociedade & Estado*. Goiânia: Cànone Editora, 2004.
- CAMPOS, F. R. *A influência da Ferrovia Norte-Sul no desenvolvimento regional do território goiano*. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Goiás - IESA. Goiânia, 2015.
- CAMPOS JÚNIOR, P. B. *A locomotiva nas fronteiras: o veículo das transformações em Goiás – 1913/1940*. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Goiás - Ciências Ambientais. Goiânia, 2014.
- CARDOZO, S. A. *Guerra Fiscal no Brasil e alteração das estruturas produtivas estaduais desde os anos 1990*. Tese de doutorado. Unicamp - IE. Campinas, 2010.
- CASTILHO, D. *A Dinâmica Socioespacial de Ceres/ Rialma no Âmbito da Modernização de Goiás: território em movimento, paisagens em transição*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Goiás – IESA. Goiânia, 2009.
- CASTILHO, D. *Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás*. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Goiás – IESA. Goiânia, 2014.
- CASTRO, M. C. G. *Industrialização em Goiás: política industrial e desenvolvimento, 1970 a 2010*. Tese de Doutorado. PPEP (DINTER-UFRJ/UEG). Rio de Janeiro, 2014.
- CEPAL-COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE. Transformações produtivas com equidade: a tarefa prioritária do desenvolvimento da América Latina e do Caribe nos anos 1990. In: BIELSCHOWSKY, R. (Org.) *Cinquenta anos de pensamento na CEPAL*. Rio de Janeiro: Record/Confecon, 2000.
- ESTEVAM, L. *O Tempo da Transformação*. Goiânia: Ed. UCG/Vieira, 2004.
- FONSECA, R. *Industrialização de Goiás: um caso de sucesso*. In: CAVALCANTI, I. M. (et al.). *Um Olhar Territorial para o desenvolvimento do Centro Oeste*. Rio de Janeiro: BNDES, 2014.
- GOIÁS. *Plano de Desenvolvimento Econômico de Goiás*. Análise da Estrutura Econômica do Estado - Vol. I e II. (Governo Mauro Borges). Goiânia, 1961.
- \_\_\_\_\_. Secretaria de Planejamento e Coordenação. *A Economia Goiana no Prodoeste*. Goiânia, 1972.
- IMB – INSTITUTO MAURO BORGES. Análise Espacial do Fundo Constitucional do Centro-Oeste (FCO): o caso de Goiás. Estudos do IMB. Novembro, 2012.
- \_\_\_\_\_. *Análise do Censo FOMENTAR-PRODUZIR*. Estudos do IMB. Fevereiro, 2014.
- BRASIL. Ministério da integração Nacional. *Fundos Constitucionais de Financiamento: 20 anos – desempenho operacional*. Brasília: Ministério da integração Nacional, 2010.
- MORAES, L. M. *A Segregação Planejada: Goiânia, Brasília e Palmas*. Goiânia: Ed. da UCG, 2003.

- MOURA, R.; HADDAD, M. B. O arranjo urbano-regional Brasília-Anápolis-Goiânia. *Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. XX, n. 1119, Barcelona, 2015.
- NATAL, J. *Transporte, Ocupação do Espaço e Desenvolvimento Capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Tese de Doutorado. Unicamp - IE. Campinas, 1991.
- \_\_\_\_\_. *Transportes, território e desenvolvimento econômico: uma contribuição à crítica da formação social brasileira*. Rio de Janeiro: Papel Virtual, 2003.
- PALACIN, L.; MORAES, M. A. S. *História de Goiás*. Goiânia: Vieira, 2008.
- PIRES, M. *Estrutura e Dinâmica Industrial: um estudo da região centro-sul do Estado de Goiás*. IMB Conjuntura. nº 12, 2009. Disponível em: <<http://www.imb.go.gov.br/pub/conj/conj12/artigo06.pdf>>. Acesso: ago. 2015.
- POLONIAL, J. Construindo o Cotidiano. In: PAULA, I. J. *José Olímpio Biografia: uma vida, vários caminhos, muitas estradas*. Anápolis: Múltipla, 2005.
- REIS, V. E. *Proposta de monitoramento dos processos do meio físico em obras viárias*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Goiás - Escola de Engenharia Civil. Goiânia, 2010.
- SILVA, E. R. *A Economia Goiana no Contexto Nacional 1970 – 2000*. Goiânia: Ed. da UCG, 2007.
- VERSANO, R. *A Guerra Fiscal do ICMS: quem ganha e quem perde*. Texto para Discussão, n. 500. IPEA. Rio de Janeiro, 1997
- VALENTE, J. A. *Infraestrutura, transportes e mobilidade territorial*. Coleção Projetos para o Brasil. São Paulo: Editora da Fundação Perseu Abramo, 2013.
- VIEIRA, P. A.; BUAINAIN, A. M.; CONTINI, E. *Goiás: do vazio ao heterogêneo*. In: CAVALCANTI, I. M. (et al). *Um Olhar Territorial para o desenvolvimento do Centro Oeste*. Rio de Janeiro: BNDES, 2014.

\* Recebido em: 25.02.2016. Aprovado em: 13.05.2016.

MARCOS BITTAR HADDAD

Doutor em Desenvolvimento Econômico pela Unicamp. Economista. E-mail: haddad13@gmail.com