



28

**CONJUNTURA
ECONÔMICA
GOIANA**

IMB - INSTITUTO MAURO BORGES
DE ESTATÍSTICAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS

Boletim trimestral
Março - 2014

SEGPLAN

SECRETARIA DE ESTADO DE
GESTÃO E PLANEJAMENTO

GOVERNO DE
GOIÁS

GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS

Marconi Ferreira Perillo Júnior

SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO E PLANEJAMENTO

Leonardo Moura Vilela

CHEFE DO GABINETE ADJUNTO DE PLANEJAMENTO, QUALIDADE DO GASTO E INVESTIMENTO

Júlio Alfredo Rosa Paschoal

SUPERINTENDÊNCIA EXECUTIVA

Otávio Alexandre da Silva

INSTITUTO MAURO BORGES DE ESTATÍSTICAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS

Lillian Maria Silva Prado - Chefe do Gabinete de Gestão

Aurélio Ricardo Troncoso Chaves - Superintendente

CONSELHO EDITORIAL

Edson Roberto Vieira, Eduiges Romanatto, Jeferson de Castro Vieira, Júlio Alfredo Rosa Paschoal, Lillian Maria Silva Prado, Murilo José de Souza Pires, Paulo Borges Campos Jr e Sérgio Duarte de Castro.

COORDENAÇÃO

Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

Juliana Dias Lopes e Marcos Fernando Arriel

EQUIPE DE CONJUNTURA

Dinamar Maria Ferreira Marques, Eduiges Romanatto, Juliana Dias Lopes, Lillian Maria Silva Prado, Luciano Ferreira da Silva, Marcos Fernando Arriel, Millades de Carvalho Castro e Sueide Rodrigues de Souza Peixoto

CAPA E DIAGRAMAÇÃO

Jaqueline Vasconcelos Braga

PUBLICAÇÃO VIA WEB

Vanderson Soares

Os artigos publicados são de inteira responsabilidade de seus autores. As opiniões neles emitidas não exprimem, necessariamente, o ponto de vista da Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento.

Conjuntura Econômica Goiana, n. 28 (2004-).
Goiânia: Secretaria de Gestão e Planejamento do Estado de Goiás,
2014. 66 p. ; il.

Trimestral

ISSN 1807-4871

CDU : 338

SEGPLAN

SECRETARIA DE ESTADO DE
GESTÃO E PLANEJAMENTO

**GOVERNO DE
GOIÁS**

Av. República do Líbano nº 1945 - 3º andar – Setor Oeste

74125-125 – Goiânia – Goiás

Tel: (62) 3201-6695 / 3201-8481

Internet: www.imb.go.gov.br

e-mail: imb@segplan.go.gov.br

Sumário

- 03 Apresentação
- 05 Economia Goiana no ano de 2013
- 17 O Estado de Goiás na “Guerra dos Portos”
- 27 Concessões Rodoviárias no Contexto da Evolução da Teoria Macroeconômica e os Benefícios para Goiás
- 33 Crédito agropecuário para a aquisição de equipamentos agrícolas em Goiás: financiamento ou consórcio?
- 41 Caracterização da economia solidária na ruralidade goiana
- 53 Contribuições da Construção da Ferrovia Norte-Sul nos Municípios do Centro-Norte Goiano
- 65 Normas para publicação de artigos

Apresentação

A Secretaria de Gestão e Planejamento, através do Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (IMB), tem a renovada satisfação de publicar a 28ª edição do boletim trimestral Conjuntura Econômica Goiana. Nesta edição, o leitor terá a oportunidade de leitura de cinco artigos, além da análise de conjuntura econômica do ano de 2013, como de praxe, elaborada pela equipe de economistas da casa.

O primeiro artigo desta edição, *"O Estado de Goiás na "Guerra dos Portos"* diz respeito à concessão de incentivos fiscais do ICMS incidente sobre mercadorias importadas do exterior, que está ameaçada com a resolução editada pelo Senado, levando à necessidade de se conceber nova sistemática de incentivo para atração de empresas comerciais importadoras e exportadoras.

O artigo seguinte, *"Concessões Rodoviárias no Contexto da Evolução da Teoria Macroeconômica e os Benefícios para Goiás"* aponta para a prática de concessões, especificamente das rodovias do país, indicando o acerto na adoção dessa política que está cada vez mais frequente e avançando para o modelo de Parcerias Público Privadas.

Dois artigos versam sobre assuntos que têm ligação com a área rural do Estado: O primeiro deles, *"Crédito agropecuário para a aquisição de equipamentos agrícolas em Goiás: financiamento ou consórcio?"* busca orientar o agricultor, através de estudo de caso, sobre a melhor maneira de se adquirir crédito agropecuário ou rural, visto que é uma carteira complexa que demanda análise mais detalhada levando-se em

conta as particularidades específicas de cada investidor. O outro artigo, *"Caracterização da economia solidária na ruralidade goiana"* procura dimensionar a economia solidária rural no Estado de Goiás entendida como um contraponto à atual forma de produção e que, além da geração de renda, busca integrar o trabalhador através da autogestão.

O quinto e último artigo desta edição tem como tema *"Contribuições da Construção da Ferrovia Norte-Sul nos Municípios do Centro-Norte Goiano"*, aliás, tema bastante atual e propício ao momento em que Goiás caminha para usufruir muito em breve dos benefícios da grande ferrovia. O artigo analisa a contribuição econômica da construção da ferrovia nos municípios do centro-norte goiano, fazendo um resgate histórico do modal ferroviário brasileiro, com ênfase na sua importância no processo de formação da economia goiana e sua inserção na economia nacional.

Assim, com a finalização de mais essa edição, deixamos registrado aqui, mais uma vez, nossos agradecimentos aos que possibilitaram compor este número 28 da Conjuntura Econômica Goiana e renovar o convite para continuarem prestigiando a revista no seu objetivo de difundir informações e análises, fomentando a discussão sobre temas de desenvolvimento econômico e social de Goiás.

Boa leitura!

Lillian Maria Silva Prado

Chefe do Gabinete de gestão do Instituto Mauro Borges

Economia Goiana no Ano de 2013

Equipe de Conjuntura - IMB*

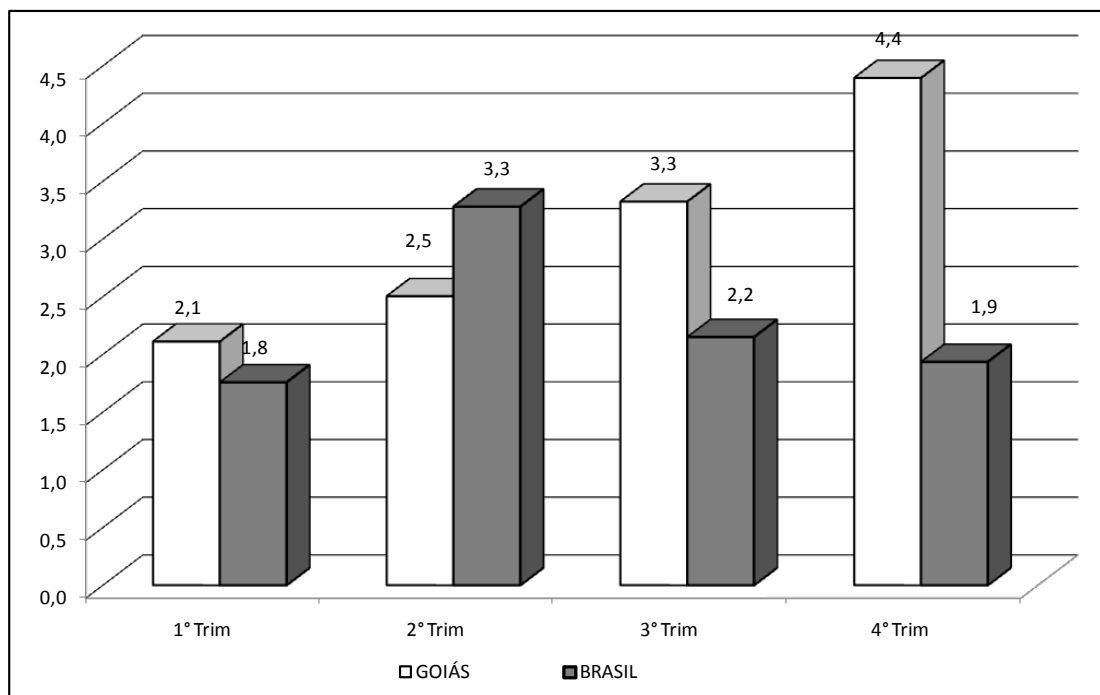
A economia brasileira cresceu 2,3% em 2013, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O Produto Interno Bruto (PIB) do quarto trimestre teve alta de 0,7% em relação ao terceiro — e de 1,9% ante o mesmo período do ano anterior. A soma de toda a renda gerada pela economia do país em 2013 foi de R\$ 4,84 trilhões. Desse total, o setor de serviços respondeu por 2,84 trilhões de reais, seguido por indústria (1,021 trilhão) e agropecuária (234,6 bilhões).

O resultado do PIB brasileiro mostrou uma aceleração econômica em relação a 2012, quando o PIB cresceu apenas 1%, mas ficou abaixo das expectativas. A agropecuária e a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF), que indica o percentual de investimentos feitos ao longo do ano, destacaram-se positivamente, enquanto a indústria e o consumo cresceram pouco.

No contexto do fraco desempenho da economia brasileira, a economia goiana superou a média nacional ao expandir 3,1% no ano de 2013, segundo cálculos do Instituto Mauro Borges - IMB/SEGPLAN-GO (Tabela 1 e Gráfico 1). Embora o crescimento da economia goiana tenha sido superior à média brasileira, devido ao perfil produtivo, Goiás sofreu em 2013 o reflexo da conjuntura nacional e internacional ainda desfavorável. Mas os indicadores de emprego e operações de crédito, apresentados mais adiante, mostram que a economia goiana continua aquecida.

** Dinamar Marques, Eduiges Romanatto, João Quirino, Juliana Dias, Lillian Prado, Luciano Ferreira, Luiz Batista, Marcos Arriel, Millades Castro, Paulo Vianna, Rodrigo Kravchenko, Sueide Rodrigues.*

Gráfico 1 - Comparativo trimestral – Goiás e Brasil, ano de 2013
(Base: igual período do ano anterior) %



Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Contas Regionais e Indicadores - 2014.

Agropecuária

A **agropecuária** estadual teve crescimento de 1,2%. O fraco desempenho decorreu de sucessivas quedas na produção dos principais produtos agrícolas, conforme Tabela 2.

Tabela 2 - Produção goiana dos principais produtos agrícolas – 2012-2013

Produtos	Produção (t)	Produção (t)	Variação
	2012	2013	2013/2012 (%)
Algodão herbáceo	352.514	204.283	-42,0
Arroz	182.385	149.684	-17,9
Cana-de-açúcar	58.348.797	66.930.797	14,7
Feijão	336.304	274.998	-18,2
Milho	8.230.069	7.683.101	-6,6
Soja	8.398.891	8.887.323	5,8
Tomate	1.157.078	1.332.587	15,2
Banana	197.990	173.992	-12,1
Café	19.598	16.119	-17,8
Laranja	131.919	126.585	-4,0
Tangerina	16.953	18.549	9,4

(1) Preliminar (Dez/13) Fonte: LSPA/IBGE.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Contas Regionais e Indicadores - 2014.

De acordo com o Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA/IBGE), o resultado da agropecuária em 2013 apontou crescimento menor nas lavouras temporárias, mesmo com elevações na produção de cana-de-açúcar (14,7%) e soja (5,8%), as demais culturas sofreram redução, com destaque para as quedas ocorridas na produção de algodão (-42,0%), feijão (-18,2%), arroz (-17,9%) e milho (-6,6%). A redução está relacionada a intempéries: na produção de feijão, devido ao excesso de chuva que atrasou o plantio, com mais umidade no solo, a lavoura sofreu ataques de pragas; na produção de algodão, além de pragas que têm destruído as lavouras, houve redução na área plantada, substituição de cultura e custo elevado.

Ainda segundo o LSPA, na lavoura permanente houve incremento na produção de tangerina (9,4%), já nas culturas de café (-17,8%), banana (-12,1%) e laranja (-4,0%) ocorreram queda na produção e na área plantada em 2013.

No setor pecuário goiano a expansão foi de 2,6% em 2013, superior à variação de 0,7% no ano anterior. Todos os segmentos da pecuária tiveram desempenho positivo, com destaque para o efetivo suíno (6,4%), aves (5,9%) e produção de leite (5,4%).

A agropecuária, embora tenha apresentado menor variação entre as grandes atividades, possui menor peso na estrutura estadual e não impactou tanto no desempenho do PIB goiano. No contexto nacional, a agropecuária teve influência positiva na composição do PIB. O ano de 2013 foi especialmente favorável à produção de importantes culturas como: a soja, que apresentou um crescimento de 24,3% e a cana-de-açúcar de 10,0%. Assim a taxa de crescimento da agropecuária do Brasil foi de 7%, superior, portanto à taxa goiana.

Indústria

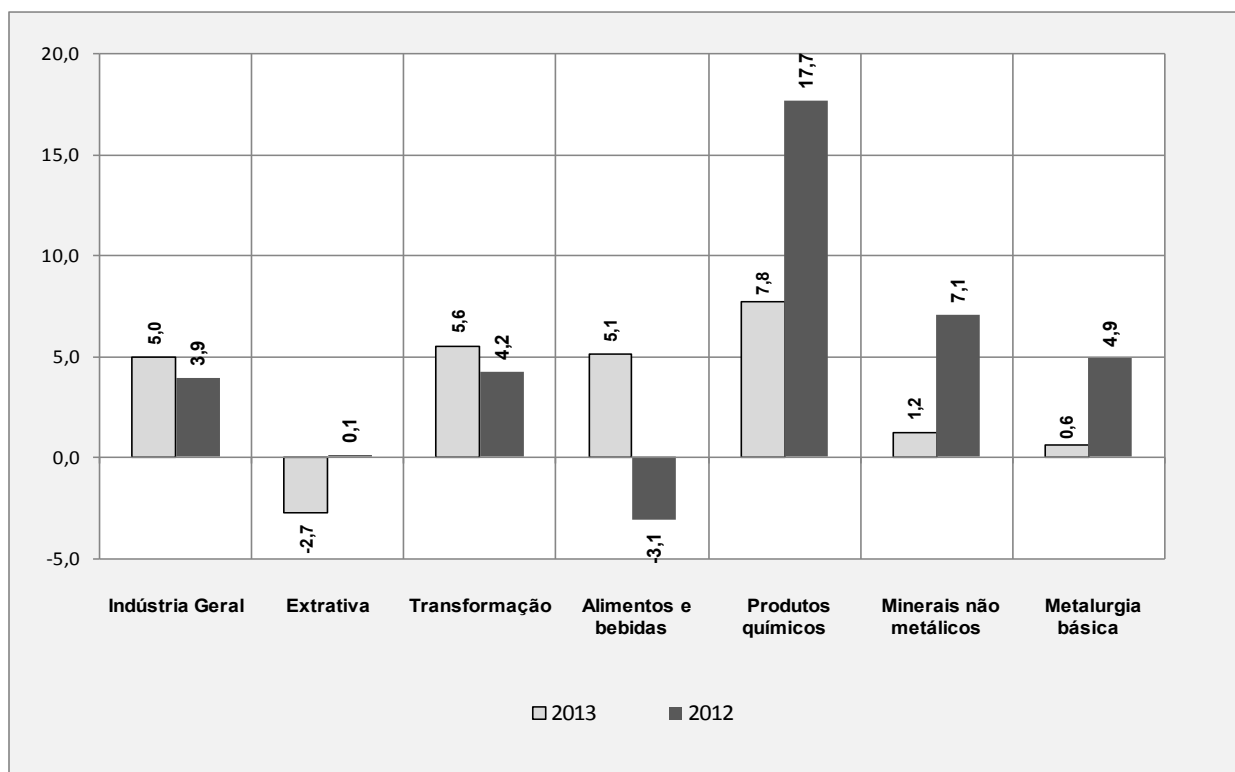
O crescimento da atividade industrial goiana em 2013 foi de 2,4%, com destaque para os setores da indústria de transformação (4,8%) e construção civil (5,0%). Nos serviços industriais de utilidade pública (Siup) houve queda de 8,9%.

Na indústria de transformação, o segmento de produtos químicos e de alimentos e bebidas superou os patamares de 2012 decorrente dos incrementos na fabricação de medicamentos no primeiro segmento e de condimentos, óleo de soja, cervejas e chopes no segundo.

A construção civil continua em expansão motivada pelas obras públicas, tais como: saneamento, ferrovias, rodovias, viadutos e habitação. Outro ponto favorável na construção civil foi o surgimento de novos empreendimentos imobiliários, impulsionados pelas facilidades no acesso ao crédito para habitação.

A taxa negativa do Siup foi resultado da queda na geração de energia, especialmente nas usinas de São Simão, Cachoeira Dourada e Serra da Mesa, afetadas pelas alterações no regime de chuva.

Gráfico 2 - Produção Industrial de Goiás – (2012 - 2013)
(Base: igual período do



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Indústria.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Contas Regionais e Indicadores - 2014.

Serviços

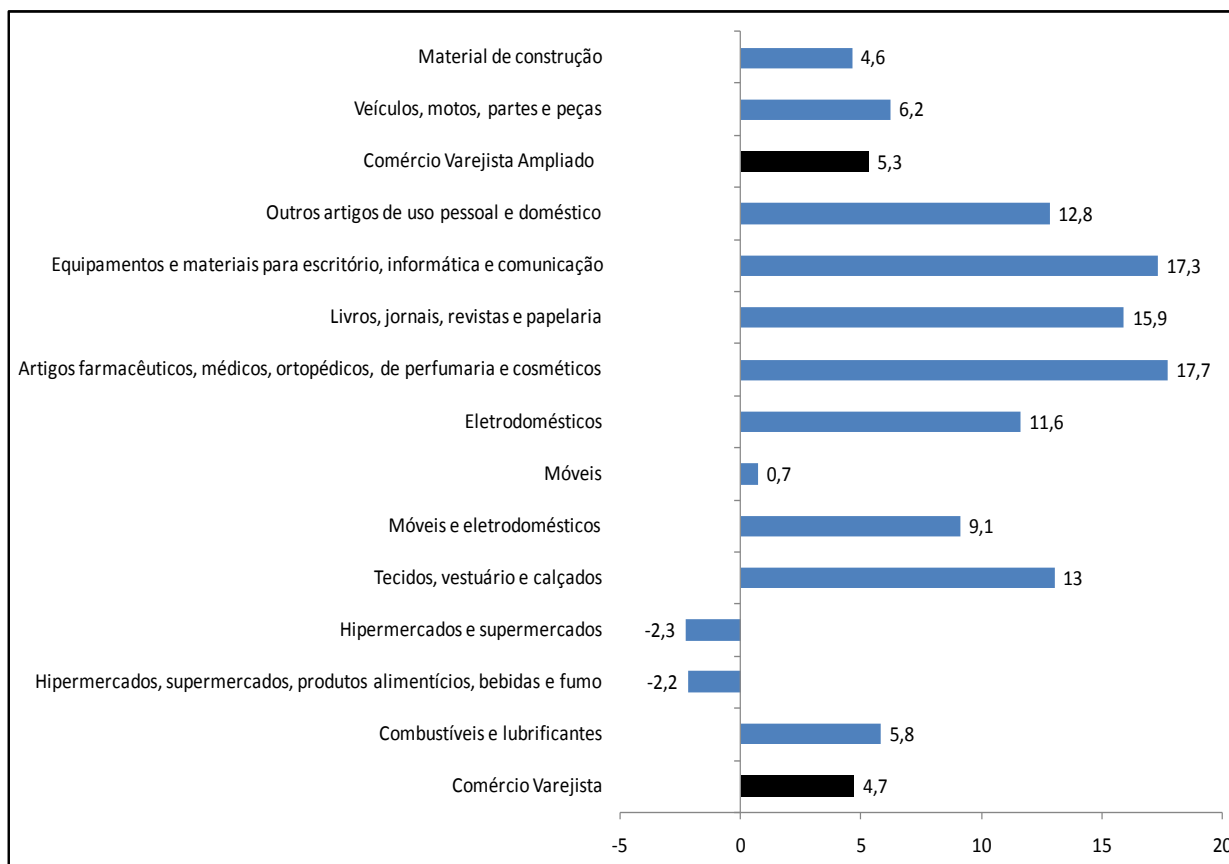
O setor de **serviços** apresentou expansão de 3,5%, com destaque para os segmentos de transporte (10,1%), serviços prestados às empresas (3,8%), comércio (6,5%) e administração, saúde e educação pública (3,2%). O segmento de alojamento e alimentação apresentou pequeno recuo de 0,5%.

Em Goiás, a taxa de crescimento da atividade de serviços foi a maior entre as grandes atividades, além de ter maior peso na estrutura estadual da economia. O desempenho do setor teve contribuição significativa do comércio. Nessa atividade, cabe ressaltar as medidas adotadas pelo Governo no sentido de direcionar esforços para manter o dinamismo do comércio varejista, a exemplo, a redução da alíquota do IPI para compra de veículos novos, materiais de construção e produtos da linha branca. Outro fator

determinante para o comportamento favorável foi o incremento real da renda do trabalho, que estimulou o consumo.

Na abordagem conjuntural do comércio varejista goiano, conforme a Pesquisa Mensal do Comércio (PMC/IBGE) para o ano de 2013 houve crescimento no varejo goiano de 4,7%, oitavo maior crescimento entre as unidades da federação. Os destaques positivos foram artigos farmacêuticos, médicos, ortopédicos, de perfumaria e cosméticos, 17,7%; equipamentos e materiais para escritório, informática e comunicação, 17,3% e livros, jornais, revistas e papelaria, 15,9%. O resultado do segmento de artigos farmacêuticos segue em linha com a atividade industrial que obteve expansão na produção de medicamentos, Gráfico 3.

Gráfico 3 - Variação do volume de vendas no comércio varejista goiano – 2013



Fonte: IBGE - Pesquisa Mensal de Comércio.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Contas Regionais e Indicadores - 2014.

Comércio Exterior

Com relação ao comércio exterior, as exportações goianas fecharam o ano de 2013 com montante de US\$ 7,043 bilhões, o que representou um recuo de 3,7% no confronto com o ano anterior. As importações também tiveram decréscimo (-5,5%) totalizando US\$ 4,840 bilhões no ano. O saldo da balança comercial goiana foi superavitário em US\$ 2,2 bilhões gerando leve acréscimo em comparação com 2012 (0,6%). Pesaram na queda das importações, a diminuição na compra de peças/veículos automotores por parte das montadoras instaladas em Goiás.

Tabela 3 - Balança Comercial do Estado de Goiás (1.000 US\$ FOB)

Produto	2012	2013	Variação 2013/2012 (%)
Exportação	7.314.578	7.042.673	-3,72
Importação	5.124.614	4.840.009	-5,55
Saldo	2.189.964	2.202.665	0,58
Corrente de Comércio	12.439.192	11.882.682	-4,47

Fonte: MDIC.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / SEGPLAN-GO/Gerência de Sistematização e Disseminação de Informações Socioeconômicas - 2014.

Tabela 4 - Estado de Goiás: Principais produtos exportados – 2012 - 2013

Produto	2013 (jan/dez)			2012 (jan/dez)			2013/2012 Var. (%)
	US\$ FOB	Part. (%)	Kg Líquido	US\$ FOB	Part. (%)	Kg Líquido	
Exportação	7.042.673.945	100,00	9.615.921.365	7.314.578.250	100,00	9.892.190.482	-3,72
Complexo soja	2.392.855.755	33,98	4.487.895.678	2.287.400.677	31,27	4.463.749.658	4,61
Complexo carne	1.584.822.198	22,50	504.483.000	1.460.820.957	19,97	464.848.292	8,49
Carne bovina	853.373.213	12,12	191.634.136	784.453.946	10,72	166.503.223	8,79
Carne avícola	527.517.314	7,49	238.814.438	468.080.997	6,40	221.486.482	12,70
Carne de suínos	190.994.929	2,71	69.733.739	191.331.199	2,62	70.431.705	-0,18
Outras carnes	12.936.742	0,18	4.300.687	16.954.815	0,23	6.426.882	-23,70
Complexo minério	1.310.170.077	18,60	519.781.814	1.498.897.186	20,49	644.404.364	-12,59
Ferroligas	519.231.288	7,37	83.701.741	554.025.994	7,57	76.901.397	-6,28
Sulfeto de cobre	477.536.551	6,78	214.607.503	607.522.441	8,31	251.987.642	-21,40
Ouro	208.355.073	2,96	4.504	212.166.359	2,90	3.961	-1,80
Amianto	88.353.662	1,25	125.832.002	103.358.790	1,41	150.829.400	-14,52
Outros minérios	16.693.503	0,24	95.636.064	21.823.602	0,30	164.681.964	-23,51
Milho e derivados	722.611.438	10,26	3.143.761.141	881.499.152	12,05	3.151.145.652	-18,02
Couros	314.243.242	4,46	67.064.205	263.479.033	3,60	61.088.703	19,27
Açúcares	249.786.068	3,55	588.188.126	427.596.053	5,85	787.712.810	-41,58
Algodão	32.866.656	0,47	16.975.491	127.695.442	1,75	63.313.213	-74,26
Álcool Etílico	30.401.778	0,43	35.554.713	27.039.120	0,37	28.201.266	12,44
Café e especiarias	21.627.256	0,31	8.408.258	22.427.863	0,31	5.518.290	-3,57
Veículos/partes/ acessór.	10.552.396	0,15	680.094	6.782.683	0,09	416.489	55,58
Leite e derivados	1.356.200	0,02	395.730	1.507.476	0,02	491.430	-10,04
Demais produtos	371.380.881	5,27	242.733.115	309.432.608	4,23	221.300.315	20,02

Fonte: MDIC.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / SEGPLAN-GO/Ger. de Sistematização e Disseminação de Informações Socioeconômicas - 2014.

Os principais produtos exportados em 2013 foram *commodities* do complexo soja (US\$ 2,393 bilhões ou 34,0% de participação), do complexo carne (US\$ 1,585 bilhão ou 22,5%) e do complexo de minério (US\$ 1,310 bilhão ou 18,6%). Ainda, no complexo de carnes, a carne bovina merece destaque com US\$ 853,3 milhões exportados ou participação de 12,1% nas exportações, e no de minério o destaque foram ferroligas com US\$ 519,231 milhões ou 7,4% de participação. Finalmente, o milho e seus derivados também apresentaram destaque com 10,3% de participação nas exportações com valor de US\$ 722,611 milhões. No ranking da exportação por unidades da federação, Goiás é o 11º

com participação de 2,9% contra uma participação de 3,0% em 2012.

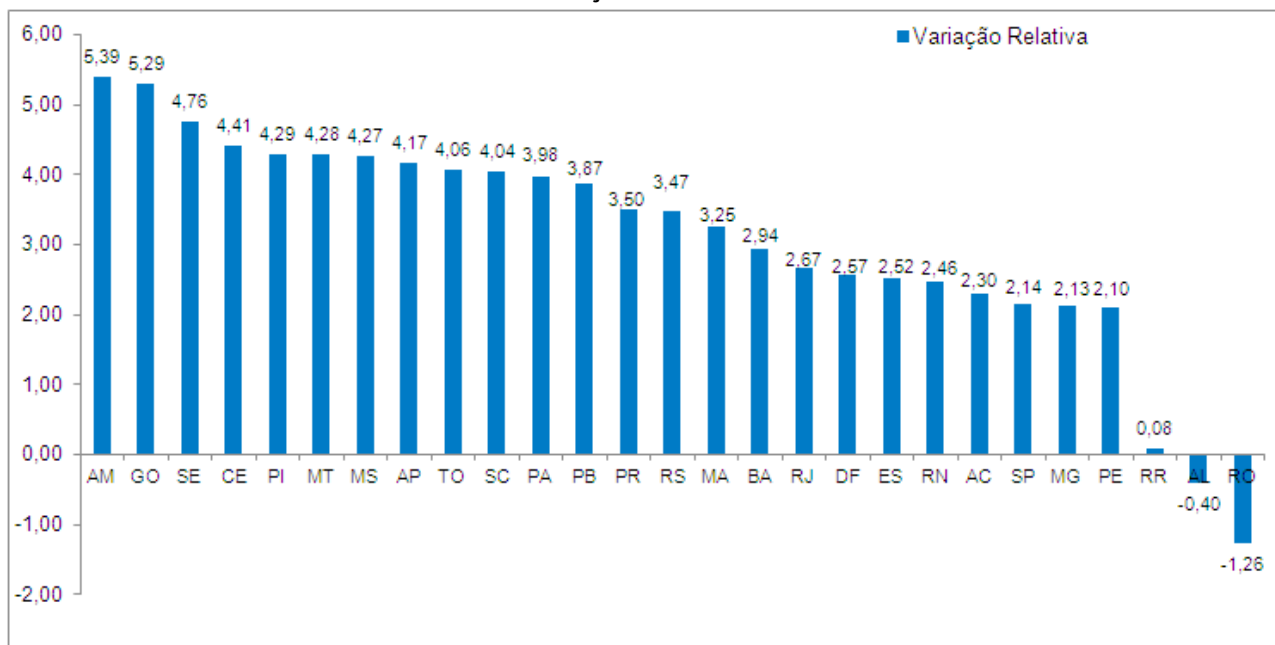
Quanto às exportações por fator agregado, Goiás exportou, em 2012, 75% de produtos básicos e 25% de industrializados. Proporção que pouco se alterou no ano de 2013 de 76% e 24%, respectivamente.

No tocante às importações, 28,1% foram de produtos farmacêuticos o que representa US\$ 1,359 bilhão, seguido de automóveis ou suas partes e acessórios com 25,3% ou US\$ 1,223 bilhão.

Emprego Formal

Segundo o CAGED, Cadastro Geral de Empregados e Desempregados - do Ministério do Trabalho e Emprego, em Goiás foram geradas 60.831 novas colocações com registro em carteira (ajustado com as declarações entregues pelas empresas fora do prazo), em 2013, representando um acréscimo de 5,29% em relação ao mesmo período do ano anterior, superior ao nacional, de 2,82%. Este resultado fez com que Goiás alcançasse o segundo lugar em termos relativos e o sétimo lugar em termos absolutos, na geração de emprego formal, dentre as vinte e sete Unidades da Federação, conforme observado no gráfico 4.

Gráfico 4 - Evolução do emprego formal nas Unidades da Federação – janeiro a dezembro de 2013 – Variação relativa (%)



Fonte: MTE/Cadastro Geral de Empregados e Desempregados lei 4.923/65.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais – 2013.

* Ajustado com declarações entregues pelas empresas fora do prazo.

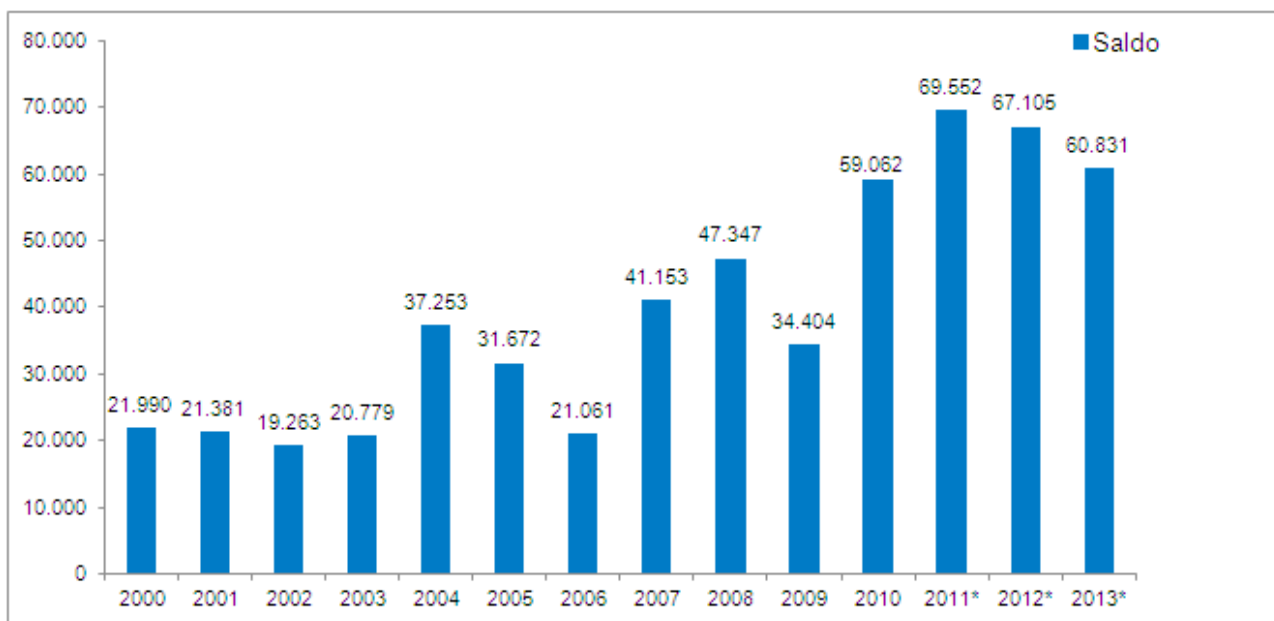
Tabela 5 - Ranking dos estados: Evolução do emprego formal de jan a dez de 2013 – Variação Absoluta

Ranking	Estados	Vagas geradas
1º	SAO PAULO	267.812
2º	RIO DE JANEIRO	100.808
3º	PARANA	90.349
4º	RIO GRANDE DO SUL	90.164
5º	MINAS GERAIS	88.484
6º	SANTA CATARINA	76.762
7º	GOIAS	60.831
8º	BAHIA	51.270
9º	CEARA	50.206
10º	PARA	29.616

Fonte: MTE/Cadastro Geral de Empregados e Desempregados lei 4.923/65.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais – 2013.

Gráfico 5 - Estado de Goiás: Saldo – Admitidos/Desligados – de janeiro a dezembro de 2000/13

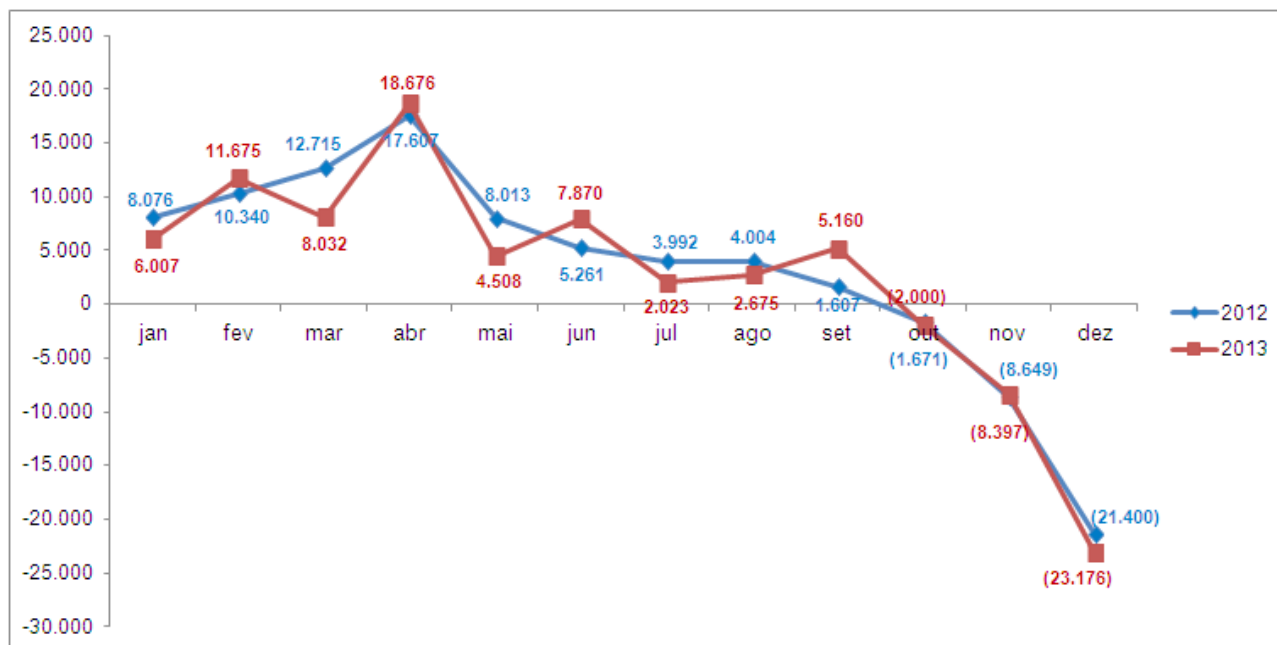


Fonte: MTE/Cadastro Geral de Empregados e Desempregados lei 4.923/65.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais – 2013.

* Ajustado com declarações entregues pelas empresas fora do prazo.

Gráfico 6 - Estado de Goiás: Comparativo do saldo mensal – Admitidos/Desligados – janeiro a dezembro 2012/13



Fonte: MTE/Cadastro Geral de Empregados e Desempregados lei 4.923/65.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais – 2013.

* Ajustado com declarações entregues pelas empresas fora do prazo.

Operações de Crédito

As operações de crédito do sistema financeiro registraram expansão de 9,07% no segundo semestre de 2013 e de 17,62% no ano, mostrando expansão moderada, se comparado ao ano anterior.

Com base nos dados do BACEN, em dezembro de 2013 o saldo acumulado do total das operações de crédito realizadas pelas instituições financeiras em Goiás alcançou R\$ 87,3 bilhões. Do total apurado, R\$ 51,4 bilhões (58,9%) referem-se ao saldo das operações de crédito das pessoas físicas, com alta de 9,80% em comparação a junho, e de 19,52% em relação a dezembro do ano anterior. Já o saldo das operações de crédito realizadas pelas pessoas jurídicas, que foi de R\$ 35,9 bilhões (41,1% do total), apresentou aumento de 8,04% em relação a junho passado e uma elevação de 15,02% em relação a dezembro de 2012.

A taxa de inadimplência total do saldo das operações de crédito em Goiás atingiu a média de 3,1% em dezembro, indicando uma leve redução em relação ao final do primeiro semestre deste ano, sendo 3,7% referente às pessoas físicas e 2,2% às pessoas jurídicas. As baixas taxas de inadimplência refletem o comprometimento tanto das pessoas físicas quanto das jurídicas em honrarem seus contratos de crédito. Para o BACEN, a taxa de inadimplência é medida pela razão entre o saldo dos contratos em que há pelo menos uma prestação, integral ou parcial, com atraso superior a noventa dias, e o saldo total das operações.

Tabela 6 - Estado de Goiás: Saldo das Operações de Crédito – 2012/13

Mês/Ano	Saldo das Operações de Crédito (R\$ bilhões)			Taxa de Inadimplência (%)		
	Pessoas	Pessoas	Total	Pessoas	Pessoas	Total
	Físicas	Jurídicas		Físicas	Jurídicas	
dez/12	43,0	31,2	74,3	5,1	2,8	4,1
jan/13	43,6	31,0	74,6	4,9	2,8	4,0
fev/13	43,9	31,6	75,5	4,8	2,6	3,9
mar/13	44,5	32,3	76,7	4,8	2,5	3,8
abr/13	45,0	33,3	78,4	4,6	2,5	3,7
mai/13	45,9	33,5	79,4	4,5	2,3	3,6
jun/13	46,8	33,3	80,1	4,2	2,2	3,4
jul/13	47,3	33,4	80,7	4,1	2,0	3,2
ago/13	48,0	34,2	82,3	4,0	2,0	3,1
set/13	48,7	34,9	83,6	3,9	2,1	3,1
out/13	49,4	34,9	84,3	3,9	2,2	3,2
nov/13	50,3	35,4	85,7	3,9	2,3	3,2
dez/13	51,4	35,9	87,3	3,7	2,2	3,1

Fonte: BACEN.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais – 2014.

A variação do saldo das operações de crédito em porcentagem em Goiás para pessoas físicas elevou 19,5% em dezembro comparado ao mesmo mês do ano anterior, e comparado aos meses do mesmo semestre há uma tendência de crescimento neste saldo. Porém, quanto ao das pessoas jurídicas houve um aumento de 15% em dezembro comparado ao mesmo mês do ano anterior, mas, dentro do segundo semestre de 2013, nota-se que há uma desaceleração no crescimento, o que é digno de observação, pois é neste setor que é captada a maior parte do investimento que permite o aporte de capital no setor industrial.

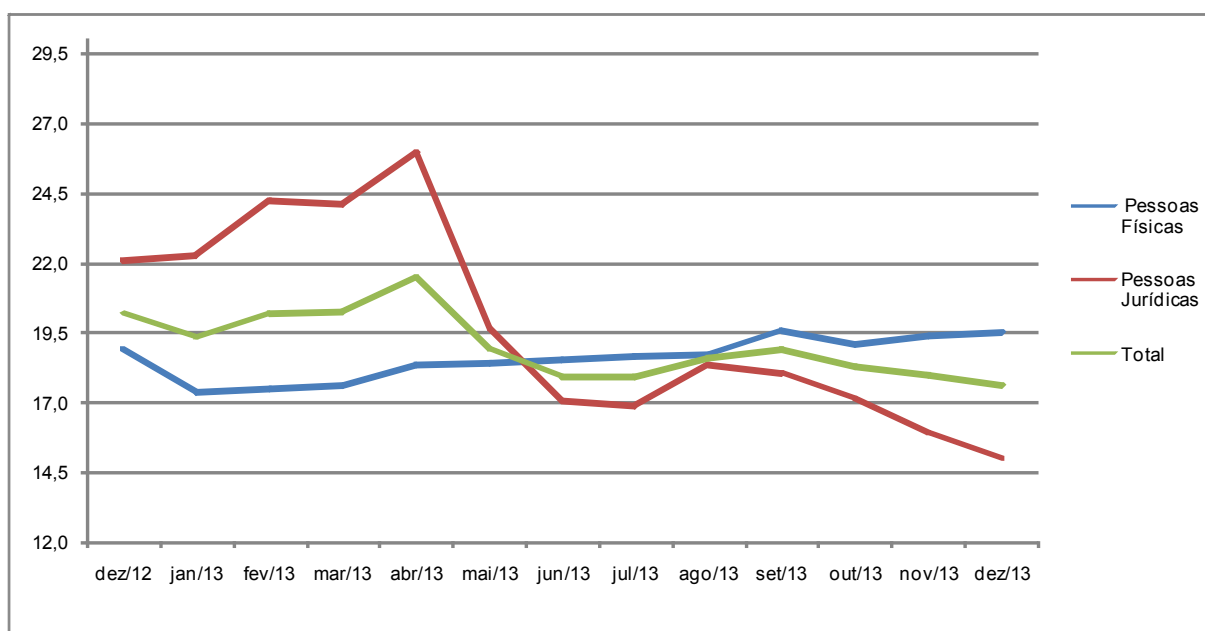
Do montante de R\$ 87,3 bilhões do saldo acumulado do total das operações realizadas pelas instituições financeiras em Goiás, conforme dados do Banco Central, 57,4% (R\$ 50,1 bilhões) correspondiam ao saldo das operações de crédito realizadas diretamente para os setores produtivos (indústria, comércio, serviços e setor rural), conforme gráfico 8. Os demais 42,6% (R\$ 37,2 bilhões) foram referentes à pessoa física, de forma direta, e habitação¹.

¹ - A divisão de setores neste parágrafo é diferente da divisão entre pessoa física e jurídica no início do texto, pois aqui nesta divisão uma pessoa física pode ter realizado uma operação de crédito em prol de algum destes outros setores relacionados, o que os classifica como parte destes setores.

Embora não tenha estatísticas disponíveis no BACEN para verificar o montante de crédito contratado anualmente. Uma possibilidade é confrontar o saldo das operações de créditos do ano de 2013, como

verificado no ano de 2012. Neste sentido, houve acréscimo de R\$ 13,1 bilhões no estoque de crédito, resultado do fluxo de novas contratações e pagamentos efetuados.

Gráfico 7 - Estado de Goiás: Variação (%) do Saldo das Operações de Crédito Pessoa Física, Jurídica e total - Mês/Ano anterior 2012/13



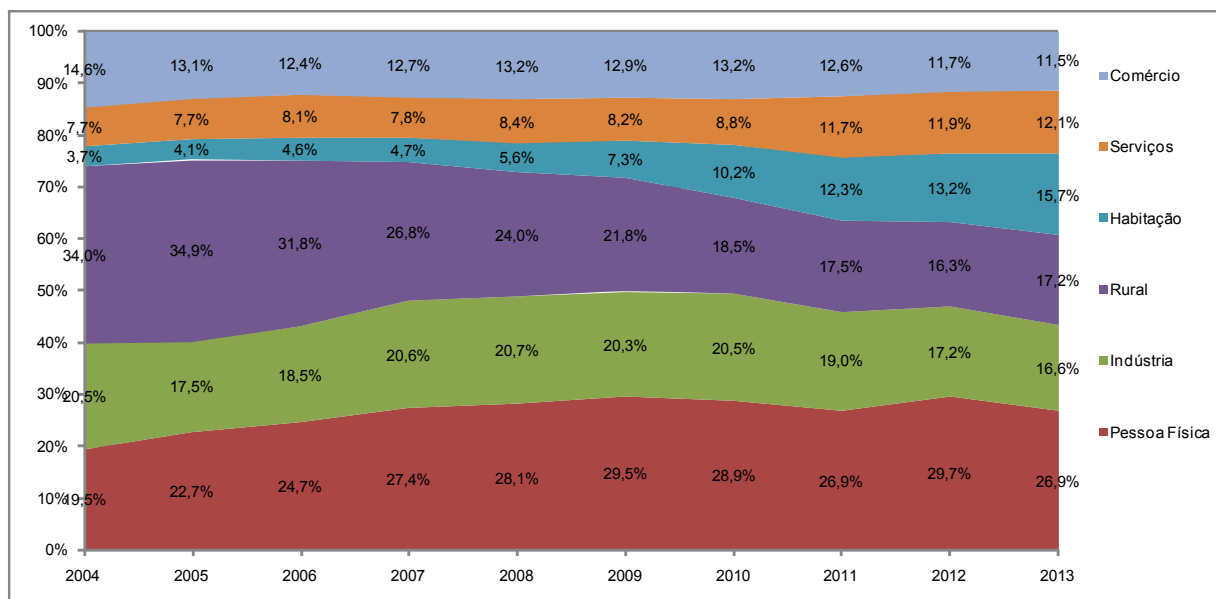
Fonte: BACEN.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais – 2014.

Tanto o crédito empresarial quanto o destinado ao consumidor tem sido fundamental para a elevação do consumo e produção, conseqüentemente contribuindo para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de Goiás. Desde 2004, primeiro ano com dados disponíveis sobre crédito no estado, o saldo acumulado do total das operações realizadas pelas instituições financeiras, comparado com o PIB, mostra que a participação vem crescendo ano a ano. Em 2004 o saldo das operações de crédito no Estado

representava 26,1% do PIB goiano, com R\$ 12,5 bilhões em estoque de crédito e um PIB de R\$ 48 bilhões. No ano de 2013, a relação crédito/PIB alcança 65,7%, com R\$ 87,3 bilhões no saldo das operações de crédito e um PIB estimado de R\$ 133 bilhões. O saldo das operações de crédito fornecido pelo Banco Central do Brasil (BACEN) refere-se ao estoque de crédito em circulação, ou seja, são as contratações de crédito deduzidos os pagamentos.

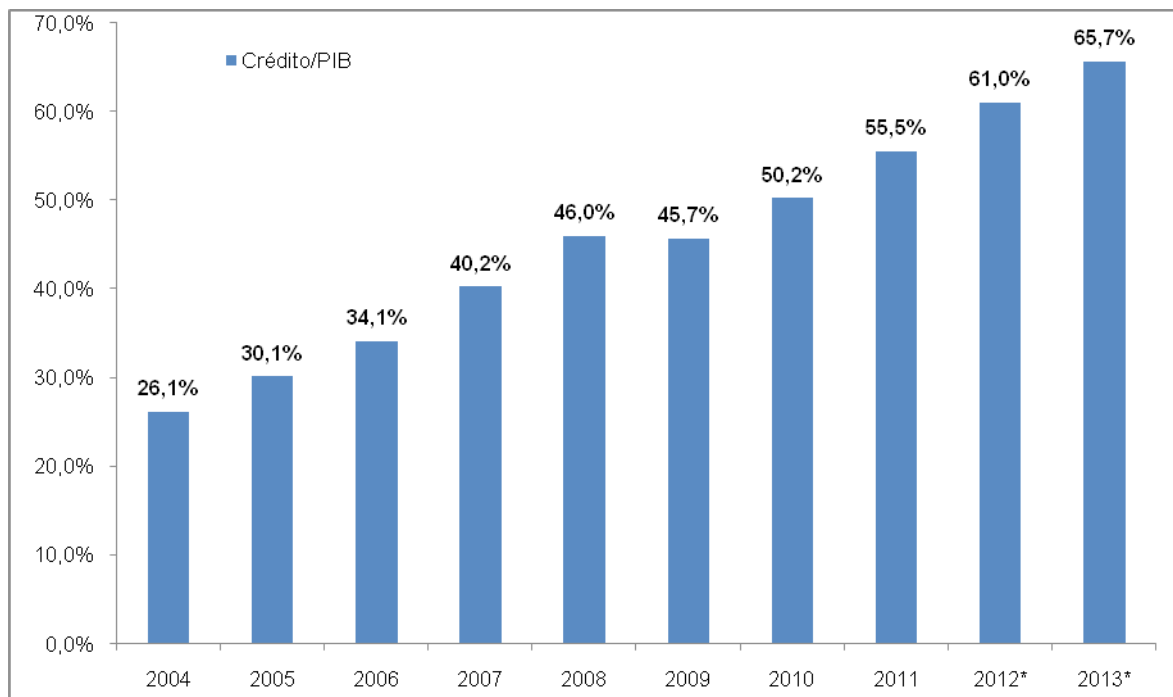
Gráfico 8 - Estado de Goiás: Saldo das Operações de Crédito por Segmento - 2013



Fonte: BACEN/ Instituto Mauro Borges / Segplan-GO.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais - 2014.

Gráfico 9 - Estado de Goiás: Saldo das Operações de Crédito sobre o PIB - 2004/13



Fonte: BACEN/ Instituto Mauro Borges / Segplan-GO.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais - 2014.

(*) PIB estimado para os anos de 2012 e 2013.

O Estado de Goiás na “Guerra dos Portos”

Vinícius Oliveira de Almeida*

Resumo: A agressividade dos estados brasileiros na outorga de incentivo fiscal para atração de empresas gerou a denominada “guerra fiscal”. Uma das facetas desta guerra é a conhecida “guerra dos portos”, que diz respeito à concessão de incentivos fiscais do ICMS incidente sobre mercadorias importadas do exterior. Todavia, com a edição da Resolução n.13 do Senado Federal a “guerra dos portos” pode ter chegado ao fim, o que indica que Estados como Goiás terão que conceber nova sistemática de incentivo para atração de empresas comerciais importadoras e exportadoras.

Palavras-chave: Guerra dos portos; Incentivos fiscais.

Introdução

Muito se ouve falar na “guerra fiscal” entre os Estados Federados da República Federativa do Brasil que se têm utilizado de incentivos fiscais na busca do desenvolvimento econômico local.

Uma das facetas desta guerra é a concessão por parte dos estados de benefícios fiscais do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) importados do exterior, a quem realize importações pelo seu território, atraindo para si a arrecadação do ICMS incidente na importação.

O Estado de Goiás, com este propósito, sistematizou o benefício fiscal do ICMS incidente sobre importação de mercadorias, através do programa denominado COMEXPRODUZIR, que foi instituído pela Lei nº 14.186, de 27 de junho de 2002, e regulamentado pelo Decreto nº 5.686, de 02 de dezembro de 2002. O programa tem por objetivo apoiar, por meio da concessão de crédito outorgado, operações de comércio exterior realizadas por empresa comercial importadora e exportadora. Ocorre que, assim como outros benefícios fiscais, o COMEXPRODUZIR e outros programas semelhantes existentes em outras unidades da Federação

* Auditor Fiscal da Receita Estadual de Goiás. Pós-Graduado *latu sensu* pela FGV (MBA em Direito de Empresa). Mestre em Direito, Relações Internacionais e Desenvolvimento pela PUC/GO. Endereço Eletrônico: vinoa@uol.com.br

brasileira, foram e vêm sendo questionados¹, tanto em razão de suas inconstitucionalidades, quanto pelos seus controvertidos efeitos.

O objetivo deste trabalho é analisar o ICMS incidente sobre a importação de mercadorias do exterior, no contexto da guerra fiscal, através do COMEXPRODUZIR.

A relevância dessa abordagem deve-se ao fato de que com a edição, em 2012, da Resolução nº 13 do Senado Federal, a intitulada “guerra dos portos” que diz respeito aos benefícios fiscais do ICMS concedido à importação de mercadorias pode ter chegado ao fim, haja vista que foi aprovado, para todos os Estados, a alíquota única de 4% de ICMS nas operações interestaduais com bens e mercadorias que tenham sido importadas do exterior, o que indica que o Estado de Goiás e outros Estados Federados terão que conceber novas sistemáticas de incentivo para atração de empresas comerciais importadoras e exportadoras.

1 - ICMS na importação

A Constituição Federal, no seu art. 155, II, atribui aos Estados e ao Distrito Federal competência para instituir o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior. Trata-se do Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviços (ICMS), o tributo, de acordo com Alexandre (2010, p. 589), “[...] de maior arrecadação no Brasil”.

Antes da Constituição Federal de 1988, o tributo denominava-se ICM² por incidir apenas sobre a circulação de mercadorias. Com a nova Carta Magna, foram acrescentados ao seu campo de incidência dois tipos de serviços, os de transporte interestadual e intermunicipal e o de comunicação. Deve-se a isso o acréscimo da letra “S” à sigla, de modo que, a partir do advento da nova ordem constitucional, passou a existir o ICMS.

¹ - Os Estados Federados que se sentem prejudicados com a concessão de incentivos fiscais para atração de empresas adotam dois caminhos: ora ingressam com ações diretas de inconstitucionalidades sobre as leis dos outros entes indo à discussão direta para o STF; ora glosam os créditos fiscais dos contribuintes situados em seu território, o que deságua num litígio judicial que não raro, chega também à Suprema Corte.

² - Carraza (2006, p.38) elucida que o ICMS “descende” diretamente do ICM, da Constituição de 1967/1969, que, por sua vez, “descendia” do IVC (imposto sobre vendas e consignações), da Constituição de 1946, estabelecendo, inclusive, a título ilustrativo, uma “genealogia” ao dizer que “o IVC gerou o ICM, que gerou este primeiro ICMS” (o imposto sobre operações mercantis).

Para Carraza, o ICMS alberga pelo menos cinco impostos diferentes. Nos dizeres do tributarista:

A sigla “ICMS” alberga pelo menos cinco impostos diferentes, a saber: **a) o imposto sobre operações mercantis (operações relativas à circulação de mercadorias), que, de algum modo, compreende o que nasce da entrada de mercadorias importadas do exterior;** b) o imposto sobre serviços de transporte interestadual e intermunicipal; c) o imposto sobre serviços de comunicação; d) o imposto sobre produção, importação, circulação, distribuição ou consumo de lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos e de energia elétrica; e e) o imposto sobre a extração, circulação, distribuição ou consumo de minerais. Dizemos diferentes, porque estes tributos têm hipóteses de incidência e bases de cálculo diferentes. Há, pois, pelo menos cinco núcleos distintos de incidência do ICMS (CARRAZA, 2006, p.36, negrito e grifo nosso).

Em nosso trabalho cuidaremos do imposto sobre circulação de mercadorias que são importadas do exterior.

A incidência deste imposto ocorre na importação de mercadorias, em razão do disposto na redação original do art. 153, §2º, IX, a, da Constituição da República: o imposto incide também “sobre a entrada de mercadoria importada do exterior, ainda quando se tratar de bem destinado a consumo ou ativo fixo do estabelecimento [...]”.

Este artigo, com a edição da Emenda Constitucional nº 33 de 11 de dezembro de 2001, sofreu algumas alterações e o imposto passou a incidir sobre qualquer importação, de qualquer bem, realizada por qualquer pessoa.

Assim, atualmente a redação do preceito é: o imposto incidirá também “sobre a entrada de bem ou mercadoria importados do exterior por pessoa física ou jurídica, ainda que não seja contribuinte habitual do imposto, qualquer que seja a sua finalidade, assim como sobre o serviço prestado no exterior, cabendo o imposto ao Estado onde estiver situado o domicílio ou o estabelecimento do destinatário da mercadoria, bem ou serviço”.

Para Folloni (2005, p. 133), a nova redação desvirtuou a natureza do tributo, pois, a seu ver, o tributo sobre o comércio passou a ser tributo sobre a importação, tendo como sujeito passivo pessoa que

não seja comerciante.

Entretanto, o STJ fixara os entendimentos seguintes:

“O ICMS incide na importação de aeronave, por pessoa física, para uso próprio” (Súm. 155).

“Na importação de veículo próprio por pessoa física, destinado a uso próprio, incide o ICMS (Súm. 198).

Todavia, no STF o entendimento era:

“Não sendo comerciante e como tal não estabelecida, a pessoa física não pratica atos que envolvam circulação de mercadoria” (RE 203.075 – Pleno – rel. Min. Carlos Veloso – j. 25.08.1998).

A LC 87/96 também, mesmo sob a vigência da redação original do preceito constitucional, já ampliava o conceito de contribuinte a ter efeito na sujeição passiva do ICMS sobre importação ao estabelecer que: *“o contribuinte é qualquer pessoa física ou jurídica, que realize, com habitualidade, ou em volume que caracterize intuito comercial, operações de circulação de mercadorias (...)”* e que (art. 4º, LC 87/96): *“é também contribuinte a pessoa física ou jurídica que, mesmo sem habitualidade, importe mercadoria do exterior, ainda que a destine a consumo ou ativo permanente do estabelecimento (...)”*.

A questão ficou pacificada quando o STF editou a Súmula nº 660 que enuncia:

“Até a vigência da EC nº 33/2001, não incide ICMS na importação de bens por pessoa física ou jurídica que não seja contribuinte do imposto”.

No que pese ao aspecto pessoal do imposto, mais especificamente ao sujeito ativo, tem-se que, em regra, o ICMS é devido no Estado em que a operação mercantil se dá (isto é, no Estado onde está localizado o estabelecimento industrial, comercial ou produtor, de onde a mercadoria sai, por força de uma operação mercantil realizada). Segundo Carraza (2006, p. 59): *“pouco importa se o destinatário da mercadoria está situado no mesmo ou em outro Estado. O ICMS será devido, sempre, ao Estado onde a operação mercantil se iniciou”*.

Explica ainda Carraza que:

Isto é feito para evitar que uma mesma operação mercantil interestadual venha tributada duas vezes (uma no Estado de origem e outra no de destino). Assim, as mercadorias oriundas de outra unidade federativa têm, em tese, condições de concorrer, em igualdade de condições com as mercadorias locais, cumprindo-se o disposto no art. 152 da CF (CARRAZA, 2006, p. 59).

No âmbito da importação, contudo, essa diretriz inverte-se segundo a própria Constituição que, ao estabelecer a titularidade para tributar, reza que caberá o imposto ao “Estado onde estiver situado o domicílio ou o estabelecimento do destinatário da mercadoria, bem ou serviço” (art. 155, IX, a).

Verifica-se que, por injunção constitucional, o fato impositivo³ desse ICMS ocorre com a entrada da mercadoria importada do exterior no estabelecimento destinatário.

Porém, o ICMS não incide sobre a mera entrada de mercadoria no País e não se torna devido pelo simples desembaraço aduaneiro, sendo correto que a titularidade do imposto (sujeito ativo da relação jurídico-fiscal) não cabe, singelamente, ao Estado onde ocorreu o mero ato físico do desembaraço, mas ao Estado onde se localiza o sujeito passivo do tributo, isto é, aquele que juridicamente promoveu o ingresso das mercadorias estrangeiras no País e para onde se destinam.

Neste sentido, Carraza leciona:

Note-se que o ICMS não incide sobre a simples entrada da mercadoria na unidade federada, isto é, sobre sua mera “importação”. Esta, com efeito, é tributável apenas pela União, seja por meio do imposto específico (art. 153, I da CF), seja das contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico (art. 149, §2º, II, da CF). O que se tributa, sim, por meio de ICMS é a incorporação da mercadoria no ciclo econômico da empresa que importa para fins de comercialização (CARRAZA, 2006, p. 60).

3 - O termo **fato impositivo** será usado nos termos dos ensinamentos de Carraza (2006, p. 31) que ao tratar sobre a Noção de Competência Tributária assim situa o conceito: [...] a competência tributária está situada no plano da atividade tributária em sentido primário (abstrato, legislativo), sendo lógica e cronologicamente anterior ao nascimento do tributo. Deveras, o tributo só vai irromper, in concreto, quando, após uma lei haver traçado, cuidadosamente, todos os aspectos da norma jurídica tributária, se verifica, no mundo fenomênico (mundo físico), o **fato impositivo** (fato gerador “in concreto”) [...].

Sobre o assunto, ressaltamos os seguintes julgados que são bastante elucidativos:

“Ementa: Embargos infringentes – ICMS - Importação de mercadoria por empresa com sede no Estado do Espírito Santo, embora desembarcada no Porto de Santos, e no Estado de São Paulo, subsequentemente vendida a empresa paulista – Compra e venda que somente ocorreu após o desembarço **da mercadoria, com regular recolhimento do ICMS no Estado capixaba – Operações distintas e bem separadas no tempo, ausente qualquer prova de simulação entre as empresas envolvidas em ambas negociações – Imputação penal tributária contra a empresa paulista adquirente do produto – Inadmissibilidade – Conclusão majoritária, lançada no v. acórdão embargado, nesse sentido mantida** – Inacolhimento da argumentação exposta no r. voto minoritário – Embargos infringentes rejeitados” (Embargos infringentes 40.315.5/0-01 – 7 Câmara de Direito Público – rel. Des. Lourenço Abba Filho – j. 21.12.2000 – DJSP 05.03.2000, p. 34, negrito nosso).

Ementa: O sujeito ativo da relação jurídico tributária do ICMS é o Estado onde estiver situado o domicílio ou o estabelecimento do destinatário jurídico da mercadoria (alínea a do inciso IX do §2º do art. 155 da Carta de Outubro), pouco importando se o desembarço aduaneiro ocorreu por meio de ente federativo diverso” (RE 299.079, Rel. Min. Ayres Brito, julgamento em 30.06.2004, Primeira Turma, DJ de 16.06.2006). No mesmo sentido RE 405.457, Rel. Min. Joaquim Barbosa, julgamento 4.12.2009, Segunda Turma, DJE de 5.2.2010.

Resulta do exposto que, cabe ao Estado de Goiás, o ICMS incidente sobre a entrada de bem ou mercadoria importados do exterior, por pessoa física ou jurídica, ainda que não seja contribuinte habitual do imposto, qualquer que seja a sua finalidade, estando situado em território goiano o domicílio ou o estabelecimento do destinatário da mercadoria, bem ou serviço.

2 - O incentivo Apoio ao Comércio Exterior no Estado de Goiás – COMEXPRODUZIR

Como vimos, o titular da faculdade potencial que a Constituição confere para tributar as operações de circulação de mercadorias, bens e serviços importados do exterior são os Estados Membros e o Distrito Federal da República Federativa do Brasil.

Em razão dessa competência tributária, esses estados, com o objetivo de promover crescimento econômico, se valem de incentivos fiscais para atrair investimentos para seus territórios.

Constata-se que o poder público, para implementar a política de desenvolvimento industrial, estabelece situações desonerativas de gravames tributários, por intermédio de concessão de benefícios fiscais, financeiros, empresariais, etc., com o natural objetivo de estimular o contribuinte à adoção de determinados comportamentos, tendo como subjacente o propósito governamental da realização de diversificados interesses públicos entre os quais a resolução de problemas coletivamente relevantes, onde não exista crescimento econômico.

O ICMS, neste cenário, é utilizado como instrumento jurídico-tributário indutor do desenvolvimento da industrialização e não é utilizado apenas na função de prover o Estado dos recursos necessários para a manutenção do aparato estatal ou para o financiamento dos direitos fundamentais e das necessidades públicas, aquela clássica conhecida como função fiscal dos tributos, responsável por determinar a proporção dos recursos da sociedade que vai estar sob controle do governo, para ser gasta segundo decisões democraticamente estabelecidas pela lei orçamentária.

O ICMS exerce, no contexto de política pública de desenvolvimento industrial, a sua função extrafiscal que segundo José Casalta Nabais:

[...] traduz-se no conjunto de normas que, embora formalmente integrem o direito fiscal, tem por finalidade principal ou dominante a consecução de determinados resultados econômicos ou sociais através da utilização do instrumento fiscal e não a obtenção de receitas para fazer face às despesas públicas. Trata-se assim de normas (fiscais) que, ao prescreverem uma tributação, isto é, uma ablação ou imputação pecuniária (impostos), ou uma não tributação ou uma tributação menor à requerida pelo critério da capacidade contributiva, isto é, uma renúncia total ou parcial a essa ablação ou amputação

(benefícios fiscais), estão dominadas pelo intuito de atuar diretamente sobre os comportamentos econômicos e sociais ou fomentando-os, ou seja, de normas que contêm medidas de política econômica e social (NABAIS, 1998, p. 629).

Para Aliomar Baleiro:

Quando os impostos são empregados como instrumento de intervenção ou regulação pública, a função fiscal propriamente dita, ou “puramente fiscal”, é sobrepujada pelas funções “extrafiscais”. A sua técnica é, então, adaptada ao desenvolvimento de determinada política ou diretriz (BALLEIRO, 2003, p. 189).

Veja-se, também neste sentido, a definição de Geraldo Ataliba (apud MELO, 2009, p. 369):

Consiste a extrafiscalidade no uso de instrumentos tributários para a obtenção de finalidades não arrecadatórias, mas estimulantes, indutoras ou coibidoras de comportamentos, tendo em vista outros fins, a realização de outros valores constitucionalmente consagrados.

Geraldo Ataliba (apud MELO, 2009, p. 369) sobre os incentivos fiscais na ótica da extrafiscalidade esclarece:

(...) Os incentivos fiscais manifestam-se, assim, sob várias formas jurídicas, desde a forma imunitória até a de investimentos privilegiados, passando pelas isenções, alíquotas reduzidas, suspensão de impostos, manutenção de créditos, bonificações, créditos especiais – dentre eles os chamados crédito-prêmio – e outros tantos mecanismos, cujo fim último é, sempre, o de impulsionar ou atrair, os particulares para a prática das atividades que o Estado elege como prioritárias, tornando, por assim, dizer. Os particulares em participantes e colaboradores da concretização das metas postas como desejáveis ao desenvolvimento econômico e social por meio da adoção do comportamento ao qual são condicionados.

Para Roque Antônio Carraza (apud MELO, 2009, p. 369):

Salientam tratar-se de determinado procedimento (regime jurídico especial) situado no campo da *extrafiscalidade*, com o emprego dos instrumentos tributários para fins não fiscais, mas *ordinatórios* (isto é, para condicionar comportamentos de virtuais contribuintes), e não, propriamente, para abastecer os cofres públicos.

Pois bem, foi utilizando da sua competência para tributar e da função extrafiscal do ICMS, que o Estado de Goiás criou políticas públicas de desenvolvimento industrial, a que se consubstanciam em programas de desenvolvimento tais como o PRODUIR e o COMEXPRODUZIR.

O Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás - PRODUIR, instituído pela Lei n. 13.591 de 20 de janeiro de 2000, tem como objetivo social, de acordo com o seu art. 2º, “*contribuir para a expansão, modernização e diversificação do setor industrial de Goiás, estimulando a realização de investimentos, a renovação tecnológica das estruturas produtivas e o aumento da competitividade estadual, com ênfase na geração de emprego e renda e na redução das desigualdades sociais*”.

Já o COMEXPRODUZIR, é um subprograma do Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás (PRODUIR), que foi instituído pela Lei nº 14.186, de 27 de junho de 2002, e regulamentado pelo Decreto nº 5.686, de 02 de dezembro de 2002, que tem por objetivo “*apoiar, por meio da concessão de crédito outorgado, operações de comércio exterior realizadas por empresa comercial importadora e exportadora, inclusive por ‘trading company’, que operem, exclusiva ou preponderantemente com essas operações, por intermédio de estrutura de zona secundária localizada no Estado de Goiás*”⁴ (art. 1º, parágrafo único, Lei nº 14.186/2002; art. 2º, Decreto nº 5.686/2002).

4 - Nosso território nacional, para efeitos aduaneiros, está dividido em duas parcelas: a zona primária e a zona secundária. A zona primária é constituída por portos alfandegados (em área terrestre ou aquática), aeroportos alfandegados e pontos de fronteira alfandegados (em área terrestre). A zona secundária é constituída por todo o restante do território nacional que não seja zona primária. É definida, portanto, de forma residual. Nessa parcela do território é possível a instalação de recintos alfandegados e portos secos (FOLLONI, 2005, p. 86-87). No Estado de Goiás temos uma zona secundária situada, na cidade de Anápolis-Go, no Porto Seco Centro Oeste S/A que é um terminal alfandegado de uso público, destinado à armazenagem e à movimentação de mercadorias importadas, ou destinadas à exportação, sendo utilizado como facilitador das Operações de Comércio Exterior.

Assim, como subprograma do PRODUZIR, o COMEXPRODUZIR é o incentivo fiscal do ICMS incidente sobre a importação de mercadorias do exterior, cuja sistemática demonstraremos a seguir.

3 - Sistemática do COMEXPRODUZIR

Como o presente trabalho tem como objetivo analisar o ICMS incidente sobre a importação de mercadorias no contexto da guerra fiscal, o entendimento da sistemática do COMEXPRODUZIR é salutar para verificar os contornos da desoneração do imposto.

Conforme demonstrado, o COMEXPRODUZIR utiliza a concessão de crédito outorgado⁵, para apoiar as operações de comércio exterior realizadas por empresa comercial importadora e exportadora.

Segundo a legislação que rege o programa COMEXPRODUZIR, “o crédito outorgado, equivalente a 65% (sessenta e cinco por cento), incide somente sobre o saldo devedor do ICMS correspondente à operação interestadual com bens e mercadorias importados do exterior, diretamente pela empresa beneficiária, cujo desembaraço aduaneiro tenha ocorrido por intermédio de estrutura portuária de zona secundária localizada no Estado de Goiás” (art. 3º, III, Lei nº 14.186/2002; art. 3º caput, Decreto nº 5.686/2002).

Na operação interestadual, a empresa beneficiária do COMEXPRODUZIR consignará no documento fiscal a alíquota interestadual de 12% (doze por cento), caso o destinatário seja contribuinte do ICMS (art. 27, II, Lei nº 11.651/1991), hipótese em que o valor do ICMS destacado na respectiva nota fiscal, passível de apropriação integral pelo destinatário, observada a legislação tributária de seu estado, deverá corresponder à aplicação desta alíquota sobre o valor da operação;

Na importação do exterior de bens e mercadorias, a empresa beneficiária do COMEXPRODUZIR poderá efetuar o lançamento do imposto devido na operação, no livro Registro de Apuração do ICMS, na coluna “outros débitos”, e

proceder, mensalmente, à apuração deste, na forma definida em regime especial (art. 7º, Decreto nº 5.686/2002), o que evita o recolhimento do imposto no momento do desembaraço das mercadorias.

Temos, portanto, o seguinte quadro: quem adquire produtos de um fornecedor nacional, paga no preço o ICMS incidente na cadeia produtiva, seja à alíquota interna, seja à alíquota interestadual; quem importa o produto recolhe como condição para o desembaraço aduaneiro, o ICMS, que funciona como equalização tributária; os beneficiados com o regime do COMEXPRODUZIR importam sem pagar o ICMS e ainda podem vender com alíquota de 4,2% e se apropriarem da diferença de 7,8% do valor da operação, já que o comprador recuperará do Estado em que está localizado, via crédito do imposto, 12% do valor da operação.

Esquemáticamente, podemos comparar as seguintes situações:

1. PRODUTO FABRICADO NO BRASIL:

quem o adquire já paga, embutido no preço, o ICMS, recuperando-o, via crédito, contra os débitos na etapa posterior. O ICMS na aquisição impacta como custo financeiro, onerando o capital de giro.

2. PRODUTO IMPORTADO “PELAS VIAS NORMAIS”:

quem o adquire recolhe o ICMS como condição para o desembaraço aduaneiro, recuperando-o, via crédito, contra os débitos na etapa posterior. O ICMS no desembaraço impacta como custo financeiro, onerando o capital de giro. O imposto funciona como ajuste fiscal na fronteira .

3. PRODUTO IMPORTADO PELO COMEXPRODUZIR E VENDIDO PARA OUTRO ESTADO:

Não há desembolso financeiro na aquisição, apenas lançamento escritural de débito e crédito no mesmo período, poupando o capital de giro da empresa. Na venda interestadual o gravame efetivo é de apenas 4,2%⁶, mas o valor destacado na nota é de 12%, permitindo ao adquirente que se credite do valor correspondente contra o fisco do Estado em que está situado, ainda

5 - Conforme art. 83 do Regulamento do Código Tributário Estadual - RCTE, instituído pelo decreto n. 4.852/97, que regulamenta o Código Tributário Estadual - CTE, instituído pela Lei n. 11.651/91 o crédito outorgado é um benefício fiscal juntamente como a isenção, redução de base de cálculo, manutenção de crédito e devolução total ou parcial do imposto que **consiste em reduzir o recolhimento do contribuinte**. Registra Paschoal (2009) que o crédito outorgado apresenta mecanismo similar a de um redutor de alíquotas. Estudos empíricos no âmbito da Secretaria da Fazenda dão conta de que para um crédito outorgado de 3%, haverá uma redução na base de cálculo de 25% (negrito nosso).

6 - Esse percentual foi encontrado pela aplicação do “crédito outorgado” de até 65%, previsto no art. 3, I, da lei 14.186/2002, sobre a alíquota aplicável à operações interestaduais, 12%.

que a desoneração fiscal de 7,8% tenha sido concedida pelo Estado de origem.

4. PRODUTO IMPORTADO PELO COMEXPRODUZIR E VENDIDO EM OPERAÇÃO INTERNA NO ESTADO DE GOIÁS: Não há desembolso financeiro na aquisição, apenas lançamento escritural de débito e crédito no mesmo período, poupando o capital de giro da empresa. Na venda interna subsequente o gravame efetivo é de apenas 10%.⁷

Em resumo, o produto fabricado no Brasil ou importado fora do regime, tem o custo ao longo da cadeia onerada pelo impacto do ICMS sobre o capital de giro, enquanto aquele importado pelo regime do COMEXPRODUZIR tem uma estrutura tributária que permite preços mais competitivos.

4 - O COMEXPRODUZIR no contexto da guerra fiscal

Compreendida em linhas gerais a sistemática do regime do COMEXPRODUZIR e seus efeitos na diminuição do preço das mercadorias importadas do exterior, faz-se a análise do programa no contexto da guerra fiscal.

Mas, o que é guerra fiscal?

De acordo com Cavalcanti e Prado (2000, apud FARIA, 2002, p. 13), a guerra fiscal é um caso de classe geral de fenômenos que emergem quando iniciativas políticas de governos subnacionais adquirem conotações negativas e geram efeitos econômicos perversos, em decorrência de caráter insuficiente ou conjunturalmente inoperante do quadro político-institucional que regula os conflitos federativos, o qual se revela incapaz de garantir um equilíbrio mínimo entre os interesses locais para evitar efeitos macroeconômicos e sociais perversos. No caso em questão, essas iniciativas dar-se-ão pelo uso de benefícios e incentivos fiscais, com a finalidade

de induzir a alocação de investimentos nos territórios locais.

Legemann (1995, apud FARIA, 2002, p. 13) entende que a guerra fiscal é um processo de competição interjurisdicional, operada pela adoção de medidas de caráter fiscal, que afetam a base tributária das demais unidades do governo e dessa forma trazem vantagens e/ou desvantagens diferenciais ao bem-estar dos cidadãos de diferentes Estados. As atitudes dos governantes exprimiriam um comportamento não-cooperativo, cujos resultados práticos convergem em favor de alianças locais, ou seja, visam a atender ao bem-estar dos cidadãos da territorialidade envolvida, ainda que possam estar em conflito com os interesses da nação, o que, para o autor, certamente não condiz com as regras de um regime federativo.

Uma das facetas da guerra fiscal dos Estados-membros da República Federativa do Brasil é a denominada "guerra dos portos", em que os estados concedem benefícios fiscais a quem realize importações pelo seu território, atraindo para si a arrecadação do ICMS incidente na importação. Sem tais benefícios, o referido imposto seria recolhido a outro Estado.

A principal alegação para aqueles que defendem o fim da concessão de incentivos fiscais de ICMS sobre produtos importados, eram que os descontos causavam grave desigualdade concorrencial em prejuízo a quem produz ou importa os mesmos produtos em outras unidades da federação, pois indústrias brasileiras que gerariam emprego e renda eram obrigadas a competir com produtos importados, beneficiados não apenas pelo câmbio, mas por nulificação ou redução para até 4,2% do ônus tributário do ICMS.⁸

No outro lado, estados como Goiás, Santa Catarina e Espírito Santo defendem que os benefícios fiscais sobre o ICMS na importação ofereciam competitividade e vantagens para seus estados na atração da operação de tributação de mercadorias importadas. Os descontos sobre o ICMS, pelos programas de incentivos fiscais, levavam as empresas

7 - Na operação interna o benefício concedido é "a redução da base de cálculo do ICMS de tal forma que resulte aplicação do percentual de 10% (dez por cento) sobre o valor das operações, nas saídas internas promovidas pela empresa comercial importadora e exportadora, com as mercadorias ou bens importados do exterior, destinados à comercialização, produção ou industrialização" (art. 5º, inciso II do Decreto nº 5.686/2002).

8 - Neste cenário de tentativa de se acabar com os descontos de ICMS em relação aos produtos importados, a Confederação Nacional de Indústria, confederação sindical representativa da indústria brasileira propôs Ações Diretas de Inconstitucionalidades nº(s) 4534, 4536, 4481, 4479 e 4622 em face de Leis Estaduais dos Estados de Goiás, Pernambuco, Paraná, Santa Catarina e Ceará, respectivamente, que concedem benefícios fiscais do ICMS na importação. Disponível em <http://www.cni.org.br/portal/data/pages/FF808081272B58C0012730BE19297B7B.htm>. Acesso 19 nov. 2013.

a tomarem a decisão de recolher o imposto nestes Estados, chamados de Estados em desenvolvimento, e não nos portos em que chegavam dos estados desenvolvidos⁹.

A questão da “guerra dos portos” foi regulada, em 2012, com a edição da Resolução nº 13 do Senado Federal que aprovou, para todos os Estados, a alíquota única de 4% de ICMS nas operações interestaduais com bens e mercadorias que tenham sido importados do exterior.

Com a unificação da alíquota, a vantagem do desconto foi retirada e os efeitos que se esperam são que haja uma distribuição de importação entre os Estados e o restabelecimento, neste aspecto, da igualdade na competição entre os produtos de fabricação nacional e os importados.

Para o Estado de Goiás, todavia, seis meses após a redução da alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviço (ICMS) sobre produtos importados ser reduzida de 12% para 4% em todo o País, a Secretaria da Fazenda de Goiás (Sefaz-GO) informou perda de R\$ 90 milhões na arrecadação, nos períodos entre janeiro e julho de 2013¹⁰.

Ademais, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento (Mdic), após a entrada em vigor da Resolução nº 13, o Estado de São Paulo, este ano (2013) ganhou participação na importação invertendo uma tendência de perda desde 2009. Ao mesmo tempo, Estados como Goiás, Santa Catarina e Espírito Santo, que vinham ganhando espaço no valor total dos desembarques em razão dos incentivos fiscais na importação, tiveram esse curso revertido este ano¹¹.

9 - Uma indústria de medicamentos em Goiás que importa insumos para a fabricação de remédios, por exemplo, mesmo com a mercadoria chegando no Porto de Santos (SP), optava por recolher o tributo no Porto Seco de Anápolis. Para isto, arcavam com um custo logístico (de transporte e segurança da carga), por cada viagem de São Paulo até Goiás, de cerca de R\$ 7 mil por viagem. Apesar de alto, esse custo tornava-se pequeno diante das vantagens de se usufruir do incentivo fiscal. A mercadoria que chegava em Goiás era desembarçada no Porto Seco e colocada à venda para outros pontos do País com uma tributação especial, que oferecia desconto de 65% pelo COMEXPRODUZIR. Isso que fazia com que o custo logístico das empresas (de transporte de São Paulo até aqui) fosse pequeno em relação à vantagem de ter de pagar menos imposto. Disponível em: http://www.sindifiscogo.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=3037&Itemid=1. Acesso em: 20 nov. 2013.

10 - CESAR, Ricardo. Estado perde 90 milhões nos seis primeiros meses. Nova alíquota de ICMS. *O Popular*, Goiânia, 30 jul. 2013. Disponível em: http://www.sindifiscogo.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=3037&Itemid=1. Acesso em: 20 nov. 2013.

11 - WATANABE, Marta. Comércio Exterior: com Resolução 13, participação de ES, GO, SC caiu 13% em 2012 para 11,1% este ano. Mudança no ICMS desenvolve importação para SP. *Valor Econômico*, São Paulo, p. A4, 19 nov. 2013.

Considerações Finais

A edição da Resolução nº 13 do Senado Federal, é mais um capítulo nas celeumas que atingem a concessão de incentivos fiscais por parte dos estados-membros em desenvolvimento no Brasil.

Enquanto os estados brasileiros desenvolvidos advogam para o fim da concessão dos incentivos, os estados em desenvolvimento utilizam desse instrumento para atrair investimentos privados para os seus territórios.

Fator relevante a esta problemática é a realidade dos estados-membros da Federação Brasileira que se pauta, principalmente, na falta de uma política industrial nacional que possa efetivamente solucionar os problemas gerados pela extrema concentração econômico-industrial no Brasil e onde o endividamento financeiro estadual para com o Governo Federal diminui a possibilidade de gastos públicos relevantes, situação em que os estados investem na competição tributária como uma possível solução para o problema, pois mediante a atração de investimentos podem aumentar a produção e gerar empregos.

Como demonstrado, a Resolução nº 13 do Senado Federal já produz o efeito de inverter o valor de desembarques nas unidades da federação e com isso inverte também a arrecadação do ICMS incidente sobre a importação de mercadorias para Estados mais desenvolvidos. Logo, por mais controversa que seja a disputa entre os entes federados em torno do ICMS, aqueles mais desenvolvidos, sem a guerra fiscal, tendem a atrair as atividades produtivas para seus domínios, reforçando a concentração de riqueza no país.

Para termos ideia desta concentração, conforme os últimos dados da SEGPLAN-GO¹², sobre a participação dos estados brasileiros no PIB, a região Sudeste foi responsável em 2009 por 55,32% do PIB brasileiro, sendo que somente São Paulo deteve 60% do PIB regional, com 33,47%. Analisando as Regiões Sudeste e Sul, as desigualdades ficam mais evidentes, eis que estas regiões juntas são responsáveis por 71% da geração da riqueza do país, enquanto o Centro Oeste fica com 9,59%, dos quais Goiás participa com 2,6%, o Norte 5,04% e o Nordeste com 13,51%.

Enquanto não se concebe um novo modelo capaz de solucionar os problemas individuais

12 - Secretaria de Estado de Planejamento de Goiás – SEGPLAN-GO/ Gerência de Contas Regionais. Disponível em: <http://www.segplan.go.gov.br/sep/sep/pub/goiascn/2011/14-tab01.htm>. Acesso em: 18 jun. 2012.

de cada governo respeitando os interesses da federação, e enquanto não se viabiliza uma política de desenvolvimento regional que satisfaça também os interesses individuais dos Estados desenvolvidos (SP/RJ/MG/PR/SC/RS), medidas de equidade devem ser formuladas para que o fluxo de riqueza do país não sofra uma maior concentração com o fim da possibilidade da utilização de benefício fiscal do ICMS por parte dos Estados Federados, como Goiás, que não têm, ao menos momentaneamente, outro atrativo de igual peso para atrair empresas comerciais de importação e exportação.

As medidas podem caminhar para a aplicação de uma justiça distributiva em que Estados Federados com maior necessidade de promover o desenvolvimento regional, poderiam ter, em nome da cooperação federativa e do princípio da distribuição justa da riqueza do país, a prerrogativa de utilizarem de benefícios fiscais mais vantajosos, até alcançarem patamar compatível de desenvolvimento com os de maior PIB nacional (ALMEIDA, 2012, p. 20).

Referências Bibliográficas

ALEXANDRE, Ricardo. **Direito tributário esquematizado**. 4º ed. São Paulo: Método, 2010.

ALMEIDA, Vinícius Oliveira de. **O Estado de Goiás na Guerra Fiscal e a Justiça Distributiva na Concepção de John Rawls**. Revista Conjuntura Econômica Goiana, Goiânia, nº 23, dez 2012.

BALLEIRO, Aliomar. **Uma introdução à ciência das finanças**. 16 ed. rev. e atualizada por Dejalma de Campos. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2003.

CARRAZA, Roque Antônio. **ICMS**. 11º ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

CAVALCANTI, C.E.G e PRADO, S. **A guerra fiscal no Brasil**. Brasília, Edições Fundap/Fapesp, 2000.

FARIA, Wanderley Carlos. **Os Efeitos da Guerra Fiscal no Brasil: caso da Economia do Estado de Goiás**. São Paulo: BM&F, 2002.

FOLLONI, André Parmo. **Tributação sobre Comércio Exterior**. São Paulo: Dialética, 2005.

LEGEMANN, E. **O federalismo fiscal brasileiro em questão**. In: AFFONSO, R.B.A.; SILVA, P.L.B. A federação em perspectiva – ensaios selecionados. São Paulo, Fundap, 1995.

MELO, José Eduardo Soares de. **Direito Tributário Empresarial**. São Paulo: Quartier Latin, 2009.

NABAIS, José Casalta. **O dever fundamental de pagar impostos**. Coimbra: Livraria Almedina, 1998.

PASCHOAL, J. A. R. **O papel das políticas públicas de incentivos e benefícios fiscais no processo de estruturação industrial de Goiás em 2009**. Conjuntura Econômica Goiana, Goiânia, nº 12, dez 2009.

SEGPLAN-GO- Secretaria de Estado de Planejamento de Goiás – SEGPLAN-GO/Estudos do Instituto Mauro Borges. **O Programa FOMENTAR/PRODUZIR. Informações e Análises para o Estado de Goiás e suas Microrregiões**. Disponível em: <<http://www.seplan.go.gov.br/sepin/>>. Acesso em: 07 nov. 2012.

Concessões Rodoviárias no Contexto da Evolução da Teoria Macroeconômica e os Benefícios para Goiás

Adriano de C. Paranaíba¹
José Augusto Abreu Sá Fortes²

Resumo: O objetivo deste artigo é apontar como, na perspectiva da evolução da teoria macroeconômica, surgiu a prática de concessões, especificamente, das rodovias no Brasil. Para tanto, utilizou-se revisão bibliográfica dos pensadores da teoria econômica e o ponto de vista sobre a administração de rodovias. Concatenando-se com o contexto histórico, observa-se que a administração e financiamento de rodovias, no Brasil, acompanhou a evolução do pensamento econômico vigente dos tomadores de decisões em políticas públicas, avançando para o modelo de Parcerias Público-Privado (PPPs), sendo que este modelo, atualmente avança sobre a malha rodoviária em Goiás, podendo incorrer em uma série de melhorias nas rodovias.

Palavras-chave: Macroeconomia; Rodovias; Concessões; PPPs.

Introdução

Este artigo tem por objetivo observar como se deu o advento de políticas de concessão de rodovias brasileiras à luz do contexto histórico da evolução da teoria macroeconômica. Pelas características que apontam a malha rodoviária, como monopólio natural, o envolvimento da iniciativa privada sempre foi um ponto de embate dentre as correntes da teoria econômica.

Para tanto, pretende-se utilizar de uma pesquisa bibliográfica, acompanhada de uma pesquisa documental, objetivando concatenar a evolução do pensamento econômico e a perspectiva sobre como se daria a administração de bens públicos, exclusivamente, a malha rodoviária.

É muito comum que a prática de concessão seja confundida com privatização de bens públicos, o que não é verdade. Enquanto a privatização pode ser conceituada pela venda de ativos (bens) públicos,

1 - Professor de Economia (IFG), Doutorando na Universidade de Brasília. Programa de Pós-graduação em Transportes – email: adriano.paranaiba@ifg.edu.br

2 - Professor do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental - Universidade de Brasília Programa de Pós-graduação em Transportes – email: afortes@unb.br

a concessão, por sua vez, refere-se à venda do direito de uso destes ativos. Outra característica é que existe um contrato de concessão que define o tempo do uso destes bens. Além disto, existe um acompanhamento e uma fiscalização do governo para garantir a qualidade do serviço prestado (GUASCH, 2004).

O setor rodoviário brasileiro destaca-se como um importante modal de transporte, tanto de cargas como de passageiros. Conforme IPEA (2010), dentre os países continentais, o Brasil é aquele que apresenta o maior modal de participação no transporte de cargas. Além disto, o país se configura como o detentor da terceira malha viária mais extensa do mundo. Atualmente, conforme aponta a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Programa de Concessão de Rodovias abarca mais de 11 mil quilômetros de rodovias, sendo que 5.239,7 quilômetros já estão concedidos à iniciativa privada.

Neste sentido, pretende-se versar sobre a abordagem das correntes da teoria macroeconômica, assim, este artigo será dividido em três seções, além desta: a primeira parte tratará da linha histórica como fio condutor dos principais teóricos macroeconômicos; a segunda parte abordará a interferência das correntes macroeconômicas nas políticas de infraestrutura, sobretudo das rodovias brasileiras, apontando as concessões rodoviárias em Goiás, e, por fim, as considerações finais.

1 - Teoria Macroeconômica e Rodovias como investimento

Existe na literatura econômica uma diversidade de estudos que apontam como os investimentos em infraestrutura, esses contribuem com o desenvolvimento de uma determinada economia. Araújo Júnior (2006) indica que esse investimento é capaz de aumentar a produtividade dos fatores de produção e melhorar a qualidade de vida dos indivíduos dessa economia. Também, Ferreira (1996) indica que esse aumento da produtividade dos fatores é capaz de induzir um aumento da remuneração do capital fixo privado, desencadeando novos investimentos e a geração de mais postos de trabalho. Este fenômeno de atração de novos investimentos, motivados pelo aumento de capital acumulado em infraestrutura, é conhecido por *crowding in*.

Nesta diversidade de estudos sobre os efeitos da infraestrutura na economia, ocorrem divergências no que tange à origem do investimento: público ou

privado que pode reverter a capacidade na atração de investimentos, como observado em Aschauer (1989) e Munnell (1992). O aumento dos gastos do governo pode promover uma elevação da taxa de juros real via mercado de títulos, provocando uma pressão sobre a demanda agregada, inibindo o investimento, efeito conhecido por *crowding out* nos investimentos privados (DE CASTRO & TONETO JR, 2013).

É fundamentada nesta discussão, entre a participação do Estado e do Setor Privado como condutores do investimento necessário para o crescimento e desenvolvimento econômico, que se orienta o contexto histórico da teoria econômica.

Como ponto de partida da leitura histórica, tem-se a obra de Adam Smith, *A Riqueza das Nações*, publicada em 1776, responsável pelo surgimento da escola de economistas Clássicos, defensores do liberalismo econômico. Para esta corrente de economistas, que além de Adam Smith destacaram-se David Ricardo e Stuart Mill, o livre mercado seria a única forma de uma economia alcançar eficiência, cabendo ao Estado um papel mínimo na economia, limitando-se apenas à regulamentação da concorrência.

Entretanto, Adam Smith aponta que estradas, pontes, portos e canais estariam listados, entre outros, como assuntos pertinentes à intervenção estatal (GIACOMO, 2005). Porém, Smith era favorável à venda de terras da coroa inglesa para quitação de dívidas públicas, possibilitando que a iniciativa privada tornar-se-á mais produtiva, defendendo, assim, uma forte defesa à propriedade privada.

O liberalismo econômico foi responsável por uma nova dinâmica na economia industrial, causando mudanças no processo produtivo, oferecendo maior quantidade e qualidade de produtos aos consumidores. Contudo, de acordo com Friedman (1980), problemas na administração dos estoques de ouro norte-americano causaram um declínio monetário nos Estados Unidos. Esse desequilíbrio monetário causou uma grande depressão na economia, transmitindo-a a outros países. Este cenário serviu de pano de fundo para o mercado financeiro ser responsabilizado pelas falhas das autoridades monetárias, fortalecendo a ideia de que o Estado deveria aumentar sua participação na condução da economia.

Com a publicação do livro *Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda*, em 1936, surge a Escola Keynesiana que propõe dar cabo à crise iniciada em 1929. Para Keynes, a solução para a crise viria de novas formas de intervenção do Estado na economia, difundindo o *welfare state* (o Estado do

bem-estar social), tanto em países desenvolvidos, como nos países em desenvolvimento. O Estado do bem-estar social abriria mão da liberdade econômica dos indivíduos para o Estado, em troca de uma liberdade para um regime coletivista, acarretando densos investimentos na economia, por parte do setor público (PENA, 2008). No período entre as décadas de 1930 até 1970, foi intensa a retomada do intervencionismo com o desenvolvimentismo como justificativa.

Contrapondo-se ao modelo keynesiano, surgiram economistas tanto da corrente austríaca, como da escola monetarista, entre estes Frederich August von Hayek e Milton Friedman, respectivamente. Hayek (1985) aponta a necessidade de uma sociedade movida pela racionalidade dos indivíduos, retomando os princípios da Adam Smith sobre a iniciativa privada, a ação mínima do estado na economia, visto que sua interferência econômica desassocia a noção real de preços, impedindo uma ação racional dos agentes econômicos. Os trabalhos de Friedman (1958), e de Phelps (1967) demonstram seus receios, principalmente, sobre a evolução das variáveis reais, apontando uma ilusão monetária do crescimento econômico (LUQUE, 2011).

As críticas ao modelo keynesiano se confirmaram com os sucessivos choques na oferta de petróleo, na década de 70 e 80, e a intervenção estatal fora questionada. O questionamento era pautado na perspectiva das falhas na tomada de decisões dos governos no gasto público que, com a crise econômica da década de 1980, pôs em xeque a forma de o Estado gerir os bens públicos (DWECK, 2000). O movimento de redirecionamento da economia para o mercado iniciou-se na Inglaterra com o governo de Margareth Thatcher, e nos Estados Unidos, no governo Ronald Regan.

O movimento de desregulamentação da economia, em escala mundial, incorreu em uma série de privatizações, porém, no caso das rodovias, o impasse manteve-se, visto que obras de infraestrutura ao serem privatizadas abandonavam o monopólio público para constituírem um monopólio privado, evitando que a livre concorrência ocorresse nesses mercados.

No propósito de resolver este impasse, Demsetz (1968) e Posner (1972) indicam que o procedimento pelo qual uma empresa interessada na prestação de um serviço público do qual assegure um monopólio natural poderá ser comparado ao de um leilão. Os concorrentes não possuem condições de fixar preços de monopólio no momento da licitação, correndo o risco de derrota no leilão. Nesse sentido,

é possível ocorrer concorrência no monopólio natural. Esta nova concepção de administração de obras públicas por entes privados define o modelo moderno de concessões e parcerias público-privado (PPPs).

2 - Histórico até as concessões rodoviárias no Brasil

O marco fundamental para a expansão rodoviária no Brasil ocorre justamente após a década de 1930, quando a convergência da teoria econômica, sob o contexto histórico apontado na seção anterior à expansão do modelo desenvolvimentismo, impulsionado pela revolução keynesiana. Castro (2000) aponta que este marco se dá pelo Decreto-Lei 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que instituiu o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), iniciando um processo bem sucedido de financiamento público em infraestrutura.

Subsequentemente, na década de 1950, após a vitória de Juscelino Kubitschek, um grande plano do governo federal, conhecido por Plano de Metas, selecionou cinco áreas prioritárias de ação: energia, transportes, indústrias básicas, alimentação e educação, carreando, porém, a maior parte dos recursos financeiros para as três primeiras (energia, transportes e indústrias básicas). Além disso, o plano dividiu as cinco áreas em trinta metas sub-setoriais, e a meta nº 31 consistia na construção de Brasília. No que tange à infraestrutura, o governo federal fez a opção pelo modal rodoviário como suporte à indústria automobilística, a fim de garantir que todos os caminhos levem a Brasília, (BIELCHOWSKY, 2004). Esse processo foi responsável por uma grande expansão do quadro rodoviário, principalmente na região Centro-Oeste, para onde a capital federal seria transferida.

Para Guimarães e Leme (1998), a interiorização da capital federal e os novos eixos de transporte garantiram uma capilaridade rodoviária entre os Estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul com os grandes centros urbanos e portos, para atender o abastecimento e o escoamento da produção agrícola e atender a internalização de alguns ramos agroindustriais no Centro-Oeste.

A BR-153 ligou Goiás a São José do Rio Preto, "integrando estrategicamente a capital de Goiás diretamente com a economia paulista" (GUIMARÃES e LEME, 1998, p. 39). A BR-060 integrou o centro-goiano com o Triângulo Mineiro, até então ligado

apenas ao sudoeste goiano pela BR-364; a BR-070 por sua vez, foi responsável pela integração leste de Goiás até o Mato Grosso (Goiânia – Goiás – Barra do Garças – Cuiabá).

Haja vista que, o cerrado estava bem localizado em relação aos crescentes mercados do Centro-Sul do Brasil, sua ocupação para a implementação da agricultura moderna despertou o interesse governamental, que investiu no desenvolvimento agrícola no Centro-Oeste (PEDROSO e SILVA, 2005), convergindo assim novos recursos de infraestrutura à região.

Contudo, o sucesso supracitado de financiamento público para ações de infraestrutura fora construído por um modelo desenvolvimentista à custa do endividamento externo, que foi continuado nas políticas econômicas buscando manter as taxas de crescimento da época do ‘milagre’; esse modelo se expira no início da década de 80. O FRN acabou sendo extinto no início da década de 80, e os investimentos em rodovias, que na década de 70 superavam 1,5% do PIB anuais, em 1980 caíram para 0,25% do PIB (CASTRO, 2003).

Com o processo de redemocratização e com a elaboração da Nova Constituição (1987/1988), buscou-se aumentar a participação dos Estados e municípios sobre impostos de competência federal, representando um forte instrumento de descentralização fiscal, não só político-administrativo como também orçamentário. Especificamente para o setor rodoviário, a Taxa Rodoviária Única (TRU), de competência federal, foi transferida para os Estados no formato do imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA).

Porém, este processo de descentralização político-administrativa e orçamentária, que, dentre outras funções, compartilha responsabilidades da manutenção da malha rodoviária, não impediu a deterioração da mesma, por falta de condições de manutenção e construção de novas vias. O orçamento dos entes federados, que durante as décadas de 80 e 90 foi corroído pela prática de ‘guerra fiscal’, para atração de novos investimentos industriais, levou os Estados a contraírem dívidas para este fim: o de manter a malha rodoviária.

Para buscar uma solução, surgiu a possibilidade de investimentos privados e, assim, foi implantado o Programa de Concessões de Rodovias Federais em 1993, e posteriormente, estendido às malhas rodoviárias dos demais entes federados (Estados e municípios) com a advinda da Lei 9.277/96, que autoriza a União a delegar aos municípios, Estados da Federação e ao Distrito Federal a

administração e exploração de rodovias e portos federais. Este programa segue o modelo econômico, que abandona o keynesiano e retoma a perspectiva liberal, reduzindo a participação do Estado na economia, especificamente na administração das rodovias, buscando além de economicidade, uma oferta mais eficiente destes bens públicos.

O modelo de concessões utilizada pela União e por diversos entes federados busca o financiamento da infraestrutura rodoviária. Preocupa-se em delegar o serviço público à iniciativa privada, mediante licitação e contrato de concessão. O concessionário se compromete, via contrato, a manter investimentos de recuperação, manutenção e/ou ampliação da malha, da operação da rodovia e da prestação de serviços aos usuários com padrões de qualidade (SOARES & NETO, 2006). Para tanto, a cobrança de pedágio se faz necessária para garantir que o trecho concedido ofereça viabilidade econômica ao setor privado, incentivando-o a investir na manutenção da qualidade dos serviços prestados.

3 - O Estado de Goiás e as Concessões Rodoviárias

A concessão da BR 050 é parte integrante da 3ª etapa das concessões rodoviárias federais, prevista no Programa Nacional de Desestatização – PND pelo Decreto de nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997, posteriormente alterado pelo Decreto nº 5.432 de 2005 e 6.892 de 2009.

Esta concessão consiste e tem prazo estipulado em 25 anos para a exploração da infraestrutura e prestação do serviço público de manutenção, operação, recuperação, conservação e implantação de melhorias, além da ampliação da capacidade da rodovia no trecho de 425,8 km iniciado no entroncamento da BR 040, em Cristalina (GO), e se estende até a divisa de Minas Gerais, no município de Delta.

A BR 050 passa pelos municípios goianos de Cristalina, Ipameri, Campo Alegre de Goiás, Catalão e Cumari, além dos municípios mineiros de Araguari, Delta, Uberaba e Uberlândia.

O esquema de pedagiamento para o sistema rodoviário em questão conta com 6 praças de pedágios, sendo a primeira em Ipameri em Goiás no km 139, a segunda em Campo Alegre de Goiás no km 225, a terceira em Araguari localizado em Minas Gerais no km 11, a quarta, também em Araguari Minas Gerais, no km 52, a quinta em Uberaba Minas Gerais no km 109 e a sexta em Uberaba Minas Gerais

no km 195.

A concessão em questão conta com uma TIR real, previamente estabelecida pelo governo, de 5,5% ao ano, consequentemente resultando nas seguintes tarifas.

Tarifa por km	R\$ 0,05	TCP* (km)
Tarifa na Praça 1	R\$ 4,50	86,00
Tarifa na Praça 2	R\$ 4,80	93,00
Tarifa na Praça 3	R\$ 3,70	70,50
Tarifa na Praça 4	R\$ 2,60	49,00
Tarifa na Praça 5	R\$ 3,70	71,50
Tarifa na Praça 6	R\$ 2,90	56,00

Fonte: ANTT (2013)

* Trecho de Cobertura de Pedágio. Refere-se à abrangência de cada praça de pedágio.

A condição geral para o início da cobrança das tarifas de pedágio é a conclusão dos trabalhos iniciais do sistema rodoviário e execução de 10% das obras de duplicação. Outra condição existente é a completa duplicação do perímetro concedido até o final do 5º ano, respeitando cronograma imposto pela ANTT.

As estimativas de investimentos e custos de operação foram obtidas através de custos das obras, equipamentos e serviços, além dos cronogramas de aquisição, reposição e operação.

Os investimentos previstos, a preços de maio de 2012, são de R\$ 6,75 bilhões de receita de pedágio, R\$ 2,26 bilhões de investimentos e R\$ 1,49 bilhão de custos operacionais.

Entre as melhorias físicas operacionais definidas pelo Programa de Exploração Rodoviária – PER, estão a implantação de 24 interconexões, 7 passarelas, 4 melhorias de acesso, 1 retorno, além de 7 km de vias marginais em transversais urbanas.

A proposta é que ocorram concessões nos trechos BR-060, Entrada da BR-251 (DF) até Entrada da BR-153/GO; BR-153, Entrada da BR-060/GO até Entrada da Br-262/MG; BR-262, Entrada da BR-153/MG até Entrada da BR-381 (Betim). Neste âmbito, Goiás seria beneficiado por estar envolvido na melhoria da malha viária do mais importante polo do agronegócio brasileiro.

Entretanto, faz-se necessário um acompanhamento destes projetos, visto que, estudos como o de Flyvbjerg, Holm e Buhl (2005) e Cardoso et.al. (2012) apontam que as diferenças encontradas entre a demanda estimada e a realizada superam 20%.

A demanda é superestimada pelo agente público, o que remete a uma visão otimista do tráfego de usuários, ou a possibilidade de estar ocorrendo um mau uso de ferramentas estatísticas para estimar a demanda, ou ainda a inexistência do uso das mesmas. Este tipo de erro, incorre em um aumento de custo do concedente, causando aumento de gastos públicos em um bem administrado pela iniciativa privada, frustrando o objetivo de uma PPP.

Considerações Finais

Neste artigo, buscou-se levantar fundamentos da teoria macroeconômica que fossem concatenados com o processo histórico da formação da concepção sobre a competência de gerir o mercado de rodovias, especialmente nas rodovias brasileiras. Neste esforço, foram revisados os principais autores do pensamento econômico que influenciaram no processo decisório de políticas públicas. Foi possível identificar que em diversos momentos da história, nas políticas públicas, tanto internacionais, quanto as experiências brasileiras, as rodovias são partícipes do arcabouço decisório, tanto dos agentes públicos com dos agentes de mercado.

O que foi identificado é que o processo evolutivo das políticas macroeconômicas cadencia a uma ação privada, garantindo uma gestão mais eficiente aos bens públicos, no caso aqui representado pelas rodovias. O conceito de Parceria Público-Privado (PPPs) vem se apresentando como um modelo atual de Concessões de Rodovias.

Atualmente, Goiás tem sido beneficiado pelas concessões de rodovias federais que cortam seu território. Estas concessões, ao permitirem uma melhora na malha rodoviária, contribuem diretamente com a melhoria do escoamento e abastecimento da Agroindústria goiana.

Referências Bibliográficas

ARAÚJO JÚNIOR, I.T. **Investimentos Em Infra-Estrutura E Crescimento Econômico No Brasil.** Economia e Desenvolvimento, Recife (PE), 2006, v. 5, n. 2, p. 161-188.

ASCHAUER, D. **Is public expenditure productive?** Journal of Monetary Economics, 1989, v. 23.

BIELSCHOWSKY, R. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo.** 5ª Ed. 2004. Rio de Janeiro: Contraponto.

CARDOSO, A.B.C.; AQUINO, A. C.B.; ANUATTI NETO, F.; CARDOSO, R.L. **Dinâmica dos ajustes contratuais em concessão de rodovias no estado de São Paulo.** Revista de Administração Pública. 2012. v.46, n.5, p. 1295-1315.

CASTRO, N. **Privatização do setor de transportes no Brasil.** In: PINHEIRO, A. C.; FUKASAKU, K. *A privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública.* Rio de Janeiro: BNDES. 2000.

_____ **Expansão Rodoviária e Desenvolvimento Agrícola dos Cerrados.** Nemesis. 2003.

DE CASTRO, G.M.C.; TONETO JR. R. **O impacto da infraestrutura sobre o crescimento das cidades da região sul: uma análise do período de 1991 a 2010.** ANPEC - XVI Encontro De Economia Da Região Sul. 2013. Curitiba - PR.

DEMSETZ, H. **Why regulate utilities?** Journal of Law and Economics, 1968. Chicago. v. 11, p. 55-66.

DWECK, R.H. **O Movimento De Privatização Dos Anos Oitenta: Reais Motivos.** Nova Economia. 2000. Belo Horizonte. v. 10. n. 2. p.145 – 170.

FLYVBJERG, B.; HOLM, M.K. S.; BUHL, S.L. **How (in) accurate are demand forecasts in public works projects?** Journal of the American Planning Association. 2005. v. 71, n. 2.

FRIEDMAN, M. **Free to Choose: A personal Statement.** Harcourt Brace Jovanovich, Publishers. 1980.

GUASCH, J. L. **Granting and renegotiating infrastructure concessions.** The World Bank. 2004.

IPEA. **Infraestrutura econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 2010. Brasília: Ipea, v.1

FERREIRA, P.C. **Investimento em infraestrutura no Brasil: fatos estilizados e relações de longo prazo.** Pesquisa e Planejamento Econômico. 1996.v. 26, no. 2, 231-252.

GIACOMONI, J. **Orçamento Público.** São Paulo: Atlas, 2005.

HAYEK, F. A. **Direito, legislação e liberdade: uma nova formulação dos princípios liberais de justiça e economia política.** 1985. São Paulo: Visão.

LUQUE, C. A. **Teoria Macroeconômica: Evolução e situação atual.** In: PINHO, D.B.; VASCONCELLOS, M.A.; TONETO JR, R. *Manual de Economia.* 2011. Ed. Saraiva. 6ª ed. São Paulo.

MUNNELL, A. **Policy Watch: Infrastructure Investment and Economic Growth.** Journal of Economic Perspectives, 1992. vol 6, 1992.

PENA, F.E. **Das privatizações às parcerias público-privadas: o Brasil numa perspectiva comparada.** Dissertação (Mestrado em Administração Pública). Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro: Belo Horizonte – Minas Gerais. 168p. 2008.

POSNER, R. A. **The appropriate scope of regulation in the cable television industry.** The Bell Journal of Economics, 1972, v. 3, p. 98-129.

SMITH, A. **A Riqueza das Nações, Investigações Sobre sua Natureza e suas Causas.** São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996. Coleção Os Economistas. (1ª edição: 1776).

SOARES, R.P.; NETO, C.A.S.C. **Das Concessões Rodoviárias às Parcerias Público-Privadas: Preocupação Com o Valor Do Pedágio.** Texto Para Discussão nº 1186. IPEA. Brasília – DF. 45p. 2006.

Crédito agropecuário para a aquisição de equipamentos agrícolas em Goiás: financiamento ou consórcio?

José Tiago de Sousa Filho¹
Kellen Cristina Campos Fernandes²

Resumo: O presente estudo busca esclarecer, para um determinado cliente, qual a melhor forma de adquirir um crédito agropecuário para aquisição de uma máquina agrícola. O setor do agronegócio movimenta vários outros da economia brasileira e pode proporcionar o desenvolvimento do Brasil que possui grande extensão agricultável, clima favorável a diversas culturas, e a pesquisa agrícola e a mecanização tem sido historicamente uma característica marcante do desenvolvimento na economia deste setor. Contudo, o crédito agropecuário ou rural é uma carteira complexa que demanda análise detalhada para decidir a opção correta de produto de acordo com as necessidades do indivíduo. Para responder à questão problema deste estudo, inicialmente foi realizada a pesquisa exploratória, para coletar e apresentar informações acerca do financiamento e consórcio e conseqüentemente foi realizado um estudo de caso com o cliente de uma determinada empresa de vendas de máquinas agrícolas. Com a ajuda de planilhas do Microsoft Excel, foram projetados fluxos de caixa para financiamento e consórcio, cujos resultados foram analisados através de uma das principais ferramentas de análise de investimento: Valor Presente Líquido (VPL). A partir das simulações, foi possível realizar análises quantitativas e qualitativas sobre os resultados a fim de indicar ao cliente, objeto do estudo, a melhor opção de crédito dentro da concepção de situação financeira.

Palavras-chave: Financiamento; Consórcio; Análise de Investimento; Risco de Crédito.

Introdução

O agronegócio no Brasil desempenha papel importante para a economia do país, principalmente, para regiões de alta demanda agropecuária como é o caso da Região Centro-Oeste na qual se localiza o Estado de Goiás.

Para o produtor se manter no topo dos melhores resultados é necessário investimento em tecnologias e maquinários agrícolas

¹ - Graduado em Administração pelo Instituto de Ensino Superior de Rio Verde - e-mail: tiago_jfilho@hotmail.com

² - Mestre em Agronegócio pela Universidade Federal de Goiás - e-mail: kellenrv@yahoo.com.br

apropriados, para a otimização, geração de rentabilidade e vantagem competitiva nesse setor de constante expansão. Para a concretização de aquisição de máquinas agrícolas, seja uma colheitadeira ou trator ou demais implementos, é preciso muito planejamento, por se tratar de um investimento muito elevado para o produtor rural.

Este mercado movimenta vários setores, por isso ele é bastante sensível no que tange ao cenário macroeconômico, o que comprova isso são os vários fatores externos associados ao processo de desenvolvimento da agricultura, tais como: os produtos cultivados, abertura de fronteiras agrícolas, tecnologias e processos inovadores, favorável rentabilidade ao produtor e, principalmente, a oferta de crédito no mercado.

Contudo, as operações de crédito, normalmente, as que possuem valores muito expressivos, apresentam algumas informações complexas como: taxas, juros, seguros, sistemas de amortizações entre outros. Não podendo esquecer que esse tipo de operação de crédito se apresenta como um investimento de vários anos, evidenciando assim a grande necessidade de projeção e planejamento para evitar problemas futuros.

Para compreender melhor o funcionamento de crédito direcionado ao setor rural, o estudo buscará informações, em relevantes órgãos e instituições do ramo que integram o mercado financeiro os produtos consórcio e financiamento.

Basicamente, no financiamento o cliente – produtor rural – recebe o crédito aprovado por alguma instituição financeira e pode comprar a máquina agrícola, e no consórcio existe a formação de um grupo de pessoas (cotistas), para autofinanciar a compra do bem desejado.

Apresentadas as duas opções de estudo deste trabalho, pretende-se responder a seguinte questão problema: Qual a melhor opção de se obter crédito para compra de máquinas agrícola, financiamento ou consórcio?

O trabalho terá o objetivo de identificar e verificar a melhor opção na visão econômica e financeira de crédito, se financiamento ou consórcio, sob a premissa de produtores rurais pessoa física, que necessitam de recursos, para a compra de uma máquina.

A expectativa é que os resultados desta pesquisa tragam elementos importantes para os clientes, ou produtores, para que possa tomar a melhor e mais adequada decisão diante das suas necessidades e compatíveis ao seu planejamento econômico.

Portanto, o trabalho irá analisar as duas formas propostas de obtenção de crédito, para a aquisição de máquinas agrícolas, financiamento e consórcio, utilizados em uma determinada empresa do setor, visando identificar a melhor opção financeiramente, para a aquisição de uma máquina.

1 - Crédito Agropecuário

Crédito agropecuário, no contexto do trabalho, compreende linhas de crédito destinadas à compra de máquinas, sendo as mais difundidas, financiamento e consórcio.

O Banco Central do Brasil (BACEN, 2012) através da ferramenta do Sistema Nacional de Crédito Rural (SNCR) transformou-se no principal e mais importante instrumento regulador de incentivo a produção, investimento e comercialização agropecuária.

O crédito rural é o suprimento de recursos financeiros aplicados, única e exclusivamente, para as atividades agropecuárias desenvolvidas por produtores rurais. Os bancos comerciais, e múltiplos com carteira comercial, compulsoriamente, apenas podem operar neste segmento através de recursos próprios, oriundos de 25% dos volumes médios dos depósitos à vista e outros recursos de terceiros, de acordo com as exigibilidades apuradas periodicamente. Além dos recursos obrigatórios, os bancos podem utilizar como *funding* para o crédito rural: os recursos livres; os recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT³; os recursos captados no exterior com base na Resolução nº 2.770⁴; e, os recursos controlados obrigatórios oriundos das Operações Oficiais de Crédito e os da Caderneta de Poupança Rural (FORTUNA, 2002).

Conforme Fortuna (2002, p. 189), o crédito rural financia o custeio agrícola e pecuário, mediante recursos para o ciclo operacional das atividades; o investimento agrícola e pecuário, através de recursos para o investimento semifixo (tratores e colheitadeiras) e a comercialização agrícola e pecuária, por meio de recursos para o beneficiamento e a industrialização dos produtos agropecuários.

3 - FAT é um fundo especial, de natureza contábil-financeira, vinculado ao Ministério do Trabalho e Emprego - MTE, destinado ao custeio do Programa do Seguro-Desemprego, do Abono Salarial e ao financiamento de Programas de Desenvolvimento Econômico (BACEN, 2012).

4 - É uma operação de repasse de recursos captados no exterior, com base na Resolução CMN 2770, indexada à variação cambial. Possibilita o financiamento de bens e serviços, no qual o Banco paga diretamente ao fornecedor, cobrando do comprador a prazo (BACEN, 2012).

2 - Risco de Crédito Agropecuário

Toda e qualquer atividade econômica está sujeita a riscos, sendo que, na agropecuária os riscos assumem maiores proporções.

Para Crepaldi (2005), o setor agrícola, como em qualquer atividade econômica, está sujeito a riscos. Possui características peculiares, que o difere dos mais variados setores da economia, que podem acarretar

riscos específicos desse setor de atividade, que são elas: dependência do clima, correlação tempo de produção versus tempo de trabalho, dependências de condições biológicas, terra como participante da produção, sazonalidade da produção e sistema de competição econômica.

3 - Financiamento Agropecuário: Máquinas e Equipamentos

Portanto, após a instituição do SNCR, além do Banco do Brasil, os bancos privados e públicos foram obrigados a direcionar uma parte de seus recursos para disponibilização de créditos para o setor agropecuário brasileiro, auxiliando assim a diversificação de financiamentos agropecuários, segundo o BACEN.

Surgiram alguns programas e subprogramas de crédito rural, direcionados a aquisição de equipamentos agrícolas de acordo com os recursos, finalidades e produtos a serem financiados conforme o BACEN.

Um financiamento, por intermédio de instituições financeiras credenciadas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), à produção e à comercialização de máquinas, implementos agrícolas. O BNDES se organiza em três grandes áreas para clientes: Modernização do Setor Produtivo, Infraestrutura e Desenvolvimento Social e Urbano. Além das três áreas de produtos: Estruturados – Privatização, Automáticos – Micro/Pequeno e Média Empresa e Exportação; sua função tem como objetivo prestar apoio às empresas sediadas no país cujos projetos sejam considerados prioritários no âmbito das “Políticas Operacionais do Sistema BNDES”, que dispõe as linhas gerais de ação e os seus métodos de atuação. Opera direta e indiretamente através da rede de agentes financeiros públicos e privados credenciados, que são os Bancos de Desenvolvimento, Bancos de Investimento, Bancos Comerciais, Financeiras e Bancos Múltiplos. Para

solicitar um financiamento no BNDES é necessário uma consulta prévia, na qual são especificadas as características básicas da empresa solicitante e do seu empreendimento necessárias para o enquadramento nas políticas de operações. A consulta é encaminhada diretamente ou por intermédio de um agente financeiro à Carteira Operacional de Enquadramento da Área de Crédito do Sistema BNDES (FORTUNA, 2002).

Conforme Andrezo e Lima (2011, p. 25, grifo do autor), “o BNDES atua diretamente e por meio de duas subsidiárias integrais: (i) a Agência Especial de Financiamento Industrial – **FINAME** -, que financia a comercialização de máquinas [...]”.

O Finame Agrícola concede recursos para financiamentos, sem limite de valor, para aquisições de máquinas e implementos agrícolas novos, de fabricação nacional, através de instituições financeiras credenciadas. O programa de financiamento tem por característica seus prazos, taxas, garantias e exigências adicionais. Assim, por alguns períodos, de acordo com as prioridades de políticas de incentivo e desenvolvimento do setor o governo pode lançar novos programas e até mesmo cancelar outros (FORTUNA, 2002).

Atualmente encontra-se em vigência o Moderfrota (Programa de Modernização da Frota de Tratores Agrícolas e Implementos Associados e Colheitadeiras), para equipamentos usados; e o Finame BNDES PSI (Programa de Sustentação ao Investimento) para equipamentos novos.

4 – Consórcio

O consórcio é uma invenção genuinamente brasileira, hoje já conhecida em vários países da Europa e nos Estados Unidos da América (FORTUNA, 2002).

Para a Associação Brasileira de Administradores de Consórcio (ABAC) (2012), consórcio é a reunião de pessoas, físicas ou jurídicas, em grupo fechado, promovida por administradora de consórcios, com a finalidade de acumular poupança, por meio de autofinanciamento, para adquirir bens, imóveis, ou serviços turísticos. Periodicamente, os consorciados contribuem para a formação de poupança, que se destina a contemplá-los com créditos que podem ser utilizados na aquisição de bem ou serviço turístico indicado em contrato.

Para a ABAC (2012), se o cliente não precisar imediatamente de um determinado bem ou serviço

e se tiver disponibilidade para aplicar parte de sua renda, terá o perfil de um poupador e, por conseguinte de um consorciado. Na modalidade de crédito do consórcio a liberação não se dá imediatamente, pois depende de regras geradas do grupo e assim ocorrem através de sorteio ou lance.

Na década de 70, por meio da Lei nº 5.768, de 20/12/71, as operações de consórcios passaram a ser controladas pelo Governo Federal, dependendo, dessa forma, de prévia autorização da Receita Federal para funcionamento. Em agosto do ano de 72, conforme o Decreto nº 70.951, foi aprovada a regulamentação dos consórcios, pela qual ficaram subordinados à Secretária da Receita Federal até o ano de 1991, após este ano, as atividades passaram a ser regulamentadas pelo Banco Central, o qual os enquadrando aos padrões de fiscalização desse órgão, e regulando todas as etapas da operação. A partir da Circular nº 2.861, de 10/02/99, e 3.026, de 02/02/01, foram estabelecidas condições para formação e manutenção dos padrões de capital realizado e patrimônio indispensáveis ao funcionamento das administradoras. A Circular nº 3.070, de 07/12/01, do Banco Central e seu regulamento estabelecem as condições e regras para a concessão e autorização para administrar grupos de consórcios (FORTUNA, 2002).

Para ingressar em um grupo de consórcio, o indivíduo tem que firmar um contrato de adesão com uma administradora de consórcio, no caso a administradora do qual se quer adquirir o bem, nesse contrato estarão impostas todas as suas condições, bem como os direitos e deveres das partes contratantes, sendo obrigatório dele constar, conforme a Circular BACEN nº 3.084/01, por exemplo, a descrição do bem, o critério para definição do preço que servirá de referência para o cálculo das contribuições dos participantes e para a fixação do valor do crédito a ser distribuído nas assembleias de contemplação. A administradora de consórcios é a empresa especializada na organização e administração de grupos de consórcio, bem como o gerenciamento do capital coletado. Uma administradora só pode operar no mercado com a autorização do BACEN. As atividades operacionais das administradoras de consórcio contemplam dois tipos de receitas: taxas de adesão e taxas de (ANDREZO; LIMA, 2007).

Andrezio e Lima (2007) exemplificam as modalidades de contemplação: sorteio e lance. Na modalidade sorteio, todos os participantes do grupo adimplentes com o pagamento de suas contribuições concorrem ao crédito em igualdade de condições.

Por outro lado, na modalidade lance, após realização do sorteio, pode haver contemplação mediante oferecimento de lance pelos interessados. Os critérios para oferta e desempate de lances são definidos no contrato.

O sistema financeiro e econômico do consórcio passou por algumas mudanças, de acordo com o BACEN (2012), em 8 de outubro de 2008, foi promulgada a Lei nº 11.795, de 2008, que trata do sistema de consórcio. Em 3 de fevereiro de 2009, o BACEN divulgou as Circulares nº 3.432⁵ e nº 3.433⁶, que atualizaram a regulamentação da legislação aplicável ao setor de consórcios.

A atualização da lei chegou para trazer maior segurança para os consorciados brasileiros e administradoras de consórcio no âmbito nacional, pois descreve os seus conceitos básicos e determina que os interesses do grupo prevaleçam sobre os interesses do consorciado e estabelece medidas punitivas para os administradores que virem a não respeitar as normativas.

5 – Metodologia

No presente trabalho, realizou-se um estudo para identificar a melhor opção de investimento para um indivíduo e um porquê. Então foi utilizada a pesquisa exploratória, por ser um tipo de pesquisa muito específica, quase sempre ela assume a forma de um estudo de caso (Gil, 2008) e por utilizar levantamentos bibliográficos, pois conforme Gil (2008) seu objetivo principal consiste em colocar o pesquisador em contato direto com o assunto, sendo através de revistas, resoluções, informativos, manuais bancários e literatura escrita acerca do tema. Vergara (1998) expõe que a investigação exploratória geralmente é realizada em assuntos nos quais há pouco conhecimento metodológico.

Richardson (1999, p. 70) afirma que o método de pesquisa quantitativa significa a escolha de procedimentos sistemáticos para a descrição e delimitação de problemas. As interpretações do resultado do projeto foram fundamentadas nos procedimentos em características quantitativas.

5 - Dispõe sobre a constituição e o funcionamento de grupos de consórcio (BACEN, 2012).

6 - Dispõe sobre concessão de autorização para funcionamento, transferência de controle societário, cisão, fusão, incorporação, prática de outros atos societários e exercício de cargos em órgãos estatutários ou contratuais em administradoras de consórcio, bem como sobre o cancelamento de autorização para funcionamento e para administração de grupos de consórcio (BACEN, 2012).

Quanto aos métodos qualitativos, no que diz respeito a procedimentos metodológicos, justifica-se por ser uma forma adequada para entender a natureza da composição do problema. As investigações da análise têm como objeto situações complexas e particulares.

Foi realizada uma pesquisa inicial, na qual um cliente da empresa foi selecionado para ter o seu caso analisado. O cliente compareceu a empresa localizada no município de Acreúna, e por meio de conversa informal, disse que pretendia adquirir uma colheitadeira de aproximadamente R\$ 650 mil e não dispunha de recursos próprios. O cliente em questão pretendia saber qual é a melhor opção para a aquisição da referida máquina, do ponto de vista econômico financeiro, adquiri-la por consórcio ou financiamento.

Foram elaboradas planilhas eletrônicas com o auxílio do Microsoft Excel, onde foram montados fluxos de caixa para realização de simulações de parcelas de financiamento e consórcio. Em seguida, sobre esse fluxo de caixa foram aplicadas as fórmulas do Excel para cálculo do VPL. Finalmente, foi elaborada uma nova tabela com os valores resultantes das fórmulas utilizadas para que fosse possível esclarecer ao cliente qual a linha de crédito o interessava mais.

6 - Apresentação de resultados

Neste capítulo, são apresentados os principais resultados obtidos a partir da realização deste estudo. De acordo com resultados da aplicação do questionário, a máquina escolhida pelo cliente é uma colheitadeira agrícola.

O cliente em questão possui uma área de plantio de 900 hectares na região próxima à cidade de

Acreúna no cultivo de soja, sendo que, para otimizar a colheita a propriedade precisa de uma máquina de grande porte.

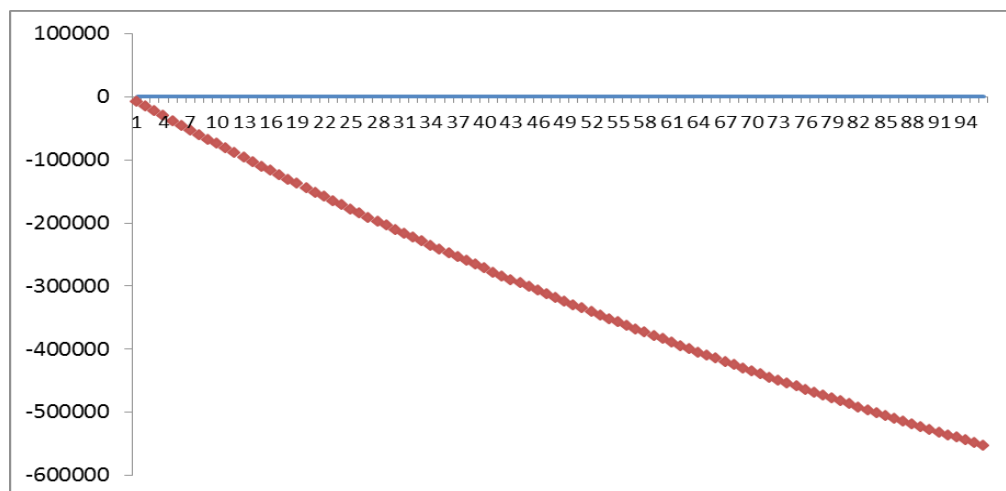
O valor do investimento da colheitadeira é de R\$ 650.000,00, valor hoje de mercado da máquina. A priori, o cliente quer comprar a máquina sem desembolso de recurso próprio, ou seja, quer adquirir 100% do crédito da colheitadeira. Dentro de sua renda que é de aproximadamente R\$ 3.000.000,00 anuais, conforme preenchido no questionário, o cliente se enquadra dentro dos parâmetros exigidos na análise para concessão de crédito total de um equipamento.

Como critério para a análise de investimento, utilizou-se o método do VPL. Conforme citado anteriormente, o VPL é umas das técnicas mais conhecidas e utilizadas na análise de investimentos. Ele consiste em concentrar na data zero o valor presente de todos os fluxos de caixa do investimento descontados pela taxa mínima de atratividade, evidenciando o lucro econômico do projeto. Para o presente estudo, foi utilizada a taxa do Serviço Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) como taxa mínima de atratividade.

A forma de amortização do saldo devedor escolhida foi o Sistema de Amortização Constante (SAC). De acordo com Costa, Pereira e Costa (2012), no sistema de amortização constante, cada parcela é resultado do quociente entre o principal do financiamento e o número de prestações. Além disso, os juros são decrescentes ao longo dos períodos, uma vez que eles são resultado da incidência de taxa de juros sobre o saldo devedor, cujo montante decresce a cada período devido ao pagamento de cada amortização.

No consórcio, o VPL depende do prazo de contemplação. A Figura 1 apresenta qual seria o VPL do consórcio se contemplado em determinado mês.

Figura 1: Evolução do VPL do consórcio



Fonte: Dados da pesquisa

De acordo com os resultados apresentados na Figura 1, pode-se afirmar que o VPL do consórcio diminui à medida que avança o período de contemplação.

Com o objetivo de comparar os resultados do financiamento e do consórcio, a Tabela 1 apresenta os resultados dos cálculos do VPL para o financiamento e para o consórcio ao ser contemplado em determinado mês.

Tabela 1: Cálculo do VPL para o financiamento e para o consórcio

Linha de crédito	VPL
Consórcio contemplado no mês 12	-R\$ 89.071,30
Consórcio contemplado no mês 24	-R\$ 171.544,73
Consórcio contemplado no mês 36	-R\$ 247.909,01
Consórcio contemplado no mês 48	-R\$ 318.616,68
Consórcio contemplado no mês 60	-R\$ 384.086,75
Consórcio contemplado no mês 72	-R\$ 444.707,18
Consórcio contemplado no mês 84	-R\$ 500.837,21
Consórcio contemplado no mês 96	-R\$ 552.809,45
Financiamento	-R\$ 496.833,52

Fonte: Dados da pesquisa

É importante ressaltar que os resultados apresentados são negativos, visto que são consideradas apenas as saídas do fluxo de caixa. Para fins de tomada de decisão com base no VPL, considera-se que o projeto seja descartado se o VPL for negativo. No entanto, não foram consideradas as entradas (receitas) originadas com o uso da nova máquina. Assim, comparando-se o VPL do consórcio e do financiamento, a melhor opção é a que apresenta o VPL mais próximo a zero.

Ao se comparar o VPL do consórcio com o do financiamento, observa-se que o financiamento apresentou um VPL de -R\$ 496.833,52. Se o cliente for contemplado até a parcela 83, o consórcio mostra-se mais vantajoso que o financiamento.

Existem basicamente duas formas de o cliente ser contemplado: lance ou sorteio. Como o cliente não dispõe de recursos próprios para oferecer como lance, a única forma de contemplação é por sorteio.

Pela opção sorteio, como o grupo conta com no mínimo 900 consorciados e há um sorteio por mês e duas contemplações por lance, o cliente tem uma chance de 0,33% de ser sorteado na primeira parcela.

Assim, o consórcio apresenta melhor VPL apenas se contemplado até a parcela 83, porém o cliente não possui recursos para lance e as chances de contemplação via sorteio são pequenas. A partir da parcela 84, recomenda-se o financiamento.

Considerações Finais

O presente trabalho se propôs a realizar um estudo de caso para auxiliar um cliente a decidir qual a melhor opção de crédito imobiliário, se financiamento ou consórcio.

Durante o trabalho foram apresentados os produtos financiamento e consórcio para a aquisição de equipamentos agrícolas, projetados fluxos de caixa, para posterior análise do melhor investimento, utilizando o Valor Presente Líquido como principal ferramenta de análise.

A partir destes processos foi possível responder à questão apresentada nesse trabalho e auxiliar o cliente a decidir sobre qual a melhor alternativa de investimento.

É importante ressaltar que os resultados desta pesquisa não constituem uma resposta categórica e definitiva. O presente trabalho buscou contribuir para o processo de tomada de decisão do investidor, ao mostrar a viabilidade do consórcio e do financiamento. Entretanto, a escolha entre financiamento e consórcio dependerá dos interesses do próprio cliente.

Este estudo também pode servir como base de pesquisa para pessoas que pretendem adquirir crédito para a aquisição de equipamentos agrícolas e que estejam em dúvida sobre qual das opções adquirir, se financiamento ou consórcio. Cabe ressaltar que a pesquisa baseou-se no estudo de caso específico de um cliente de determinada empresa. Este cliente apresenta um determinado perfil, recursos e expectativas. O resultado da pesquisa pode ser diferente para cliente com outro perfil.

Recomenda-se para os próximos estudos análises envolvendo possibilidades de lance, prática bastante usada e que não pode ser explorada, neste estudo de caso.

Referências Bibliográficas

ABAC – Associação Brasileira de Administradora de Consórcios. **História do consórcio**. Disponível em: <<http://www.abac.org.br/>>. Acesso em: 04 abr. 2012.

ANDREZO, Andrea F.; LIMA, Iran Siqueira. **Mercado financeiro: aspectos conceituais e históricos**. 3. ed. – São Paulo: Atlas, 2007.

BACEN – Banco Central do Brasil. **Relatório de economia bancário e crédito**. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/>>. Acesso em: 15 mai. 2012.

BACEN – Banco Central do Brasil. **Notas técnicas e estatísticas**. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/>>. Acesso em: 15 mai. 2012.

CREPALDI, Silvio Aparecido. **Contabilidade Rural: Uma Abordagem Decisória**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

FORTUNA, Eduardo. **Mercado financeiro: produto e serviços**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2002.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. – São Paulo: Atlas, 2008.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3. ed. – São Paulo: Atlas, 1999.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 2ª edição. São Paulo: Atlas S.A, 1998.

Caracterização da economia solidária na ruralidade goiana

Rafael dos Reis Costa¹

Resumo: Este trabalho procura dimensionar a economia solidária rural no Estado de Goiás utilizando o Sistema Nacional de Informações em Economia Solidária (SIES). A economia solidária pode ser entendida como um contraponto à atual forma de produção capitalista, robotizada e alienante. A economia solidária, além da geração de renda, busca integrar o trabalhador através da autogestão, transformando-o em um agente político e participativo. Busca introduzir um conceito de vida baseado no consumo consciente, preservação do meio ambiente e na solidariedade. São ideias que abrem espaço para um novo pensamento sobre o *homo economicus*. É um processo em contínua transformação, visto que a economia solidária se realiza na prática.

Palavras-chave: economia solidária; emprego; geração de renda.

Introdução

Este trabalho apresenta uma descrição da economia solidária presente no Estado de Goiás. As informações constantes foram retiradas do Sistema Nacional de Informações em Economia Solidária (SIES), que é um trabalho realizado pela Secretaria Nacional de Economia Solidária (SENAES/MTE) e o Fórum Brasileiro de Economia Solidária. O primeiro levantamento foi realizado, entre 2003 e 2005, e o segundo, base deste trabalho, entre 2010 e 2012. A base da pesquisa SIES se deu com formas de empreendimentos econômicos solidários (EES) encontrados em todas as áreas – rural, urbana e rural/urbana, entretanto, para o trabalho, foi efetuado um recorte da área rural, já que 65% destes empreendimentos em Goiás estão concentrados naquela área. Vale ressaltar também que Goiás tem uma produção agrícola relevante no país, com posições de destaque em várias culturas. Conforme dados do Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos – IMB (2014), em 2012, Goiás estava em primeiro lugar no *ranking* nacional de produção do tomate, sorgo, e alho; e terceiro na produção de cana de açúcar, milho e soja.

A economia solidária tem como características a cooperação, a autogestão, a ação econômica com intuito de fortalecimento conjunto e a solidariedade. Singer (2002) explica que o desenvolvimento humano proporcionado aos praticantes é o mérito principal da prática coletiva. Con-

¹ - Pesquisador em Economia – Instituto Mauro Borges/Segplan-GO. E-mail: rafael-rc@segplan.go.gov.br.

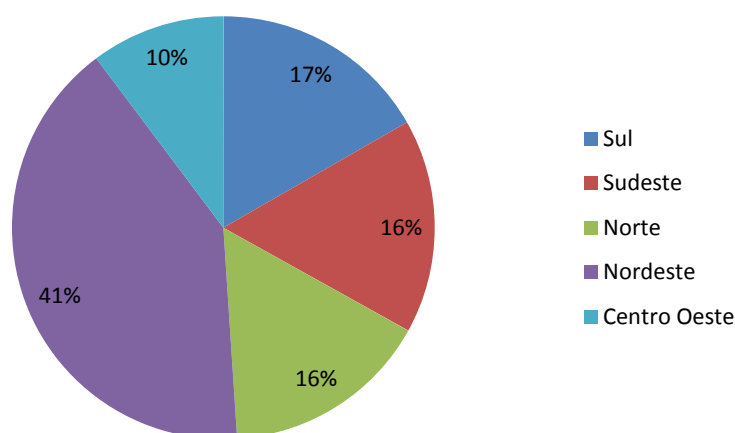
tudo, não se pode exigir que tal prática surja espontaneamente, pois, muitas vezes as pessoas envolvidas em seus projetos têm uma história de exclusão social, que impediu seu desenvolvimento como ser político e participativo.

Além desta introdução, o trabalho tem mais três tópicos. O primeiro que pretende expor algumas características da economia solidária no Estado de Goiás, com dados gerais e de informações sobre Goiás e Brasil. O segundo item busca mostrar dados socioeconômicos e políticos obtidos na pesquisa SIES. Alguns dados serão mostrados por meio da divisão entre as dez regiões de planejamento do Estado. Os dados socioeconômicos mostram dados sobre faturamento, o mercado de atuação, as dificuldades encontradas para a manutenção dos empreendimentos, entre outros. Politicamente, os EES têm a missão de buscar um fortalecimento de suas relações e atuar como agentes políticos na comunidade em que estão inseridos. A última parte contém a conclusão do trabalho com uma síntese do que foi exposto. A exposição dos dados se dá de forma descritiva, porém, *é útil* para uma aproximação com o tema no Estado de Goiás, e que servirá para estudos aprofundados em um momento oportuno.

1 - Características gerais da economia solidária

A economia solidária encontra-se em todos os Estados brasileiros e Distrito Federal, conforme dados da pesquisa efetuada pela SENAES/MTE em 2.713 municípios, representando 48% do total no país. Nesta pesquisa foram identificados 19.708 empreendimentos econômicos solidários, sendo 10.793 atuando na área rural, 6.856 na área urbana e 2.058 em área urbana e rural² e 01 empreendimento que não respondeu ao item questionado. Conforme o gráfico 01, a região Nordeste apresenta a maior concentração de EES no país, com 41%; na outra ponta está à região Centro-Oeste representando 10% do total.

Gráfico 01 - Participação dos empreendimentos econômicos solidários por região



Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

2 - A pesquisa SIES permite a declaração de empreendimento urbano-rural. Este trabalho utilizou apenas as informações de empreendimentos que se declararam rurais.

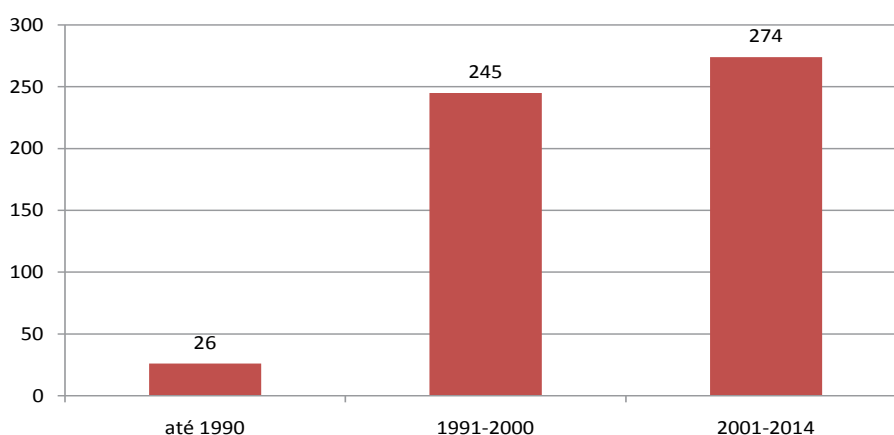
Conforme o Atlas de Economia Solidária no Brasil (2009, p. 18), os Empreendimentos Econômicos Solidários compreendem as organizações:

- a) coletivas-organizações suprafamiliares, singulares e complexar, tais como: associações, cooperativas, empresas autogestionárias, grupos de produção, clubes de trocas, redes e centrais, etc.;
- b) cujos participantes ou sócios (as) são trabalhadores (as) dos meios urbanos e rurais que exercem coletivamente a gestão das atividades, assim como a alocação dos resultados;
- c) permanentes, incluindo os empreendimentos que estão em funcionamento e aqueles que estão em processo de implantação, com o grupo de participantes constituído e as atividades econômicas definidas;
- d) com diversos graus de formalização, prevalecendo a existência do real sobre o registro legal e;
- e) que realizam atividades econômicas de produção de bens, de prestação de serviços, de fundos de crédito (cooperativas de crédito e os fundos rotativos populares), de comercialização (compra, venda e troca de insumos, produtos e serviços) e de consumo solidário.

A economia solidária em Goiás tem uma história longa através dos empreendimentos existentes, com o primeiro datado de 1966. Apesar de iniciarem suas atividades em outro contexto econômico, social e político, esses empreendimentos chegaram ao século XXI e hoje pertencem à realidade da economia solidária. Do total dos empreendimentos no Estado de Goiás, 95% tiveram suas atividades iniciadas a partir da década de 1990, período marcado pelo início da abertura do mercado ao comércio exterior, da melhoria tecnológica na indústria, privatizações e consolidação da mecanização no campo.

O Estado de Goiás conta com 843 EES, que representam 4,3% do total brasileiro e 42% da região Centro-Oeste. Já os empreendimentos de economia solidária rural, a pesquisa SIES apresentou um total de 545 empreendimentos no Estado. O Gráfico 02 mostra a quantidade de empreendimentos na área rural iniciados por época.

Gráfico 02 - Número de Empreendimentos Econômicos Solidários (EES) por ano de início das atividades



Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012.

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais.

Percebe-se que há uma variedade de possibilidades de agrupamento comunitário, e podem-se observar, por meio da planilha 01, as formas que a economia solidária toma em Goiás no meio rural.

Tabela 01 - Formas de empreendimentos econômicos solidários em Goiás

	Goiás	
	Número de EES	Participação (%)
Associação	468	86
Cooperativa	49	9
Grupo Informal	28	5
TOTAL	545	100

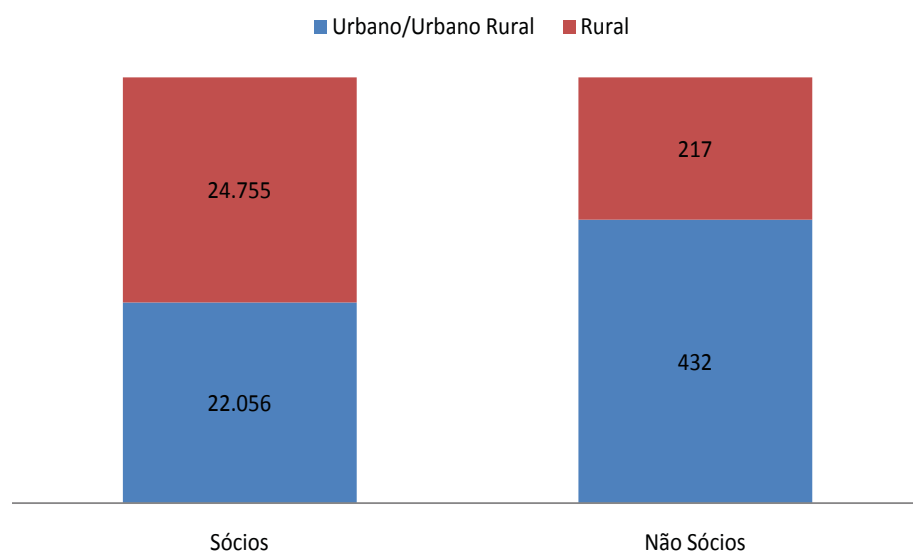
Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

O pequeno empreendimento rural apresenta uma diversificação produtiva, na qual o produtor faz sua comercialização ou utilização para consumo próprio. A economia solidária goiana realiza produção de leite e derivados, frutas, verduras, grãos, animais de corte, entre outros.

Uma das diferenças presentes na economia solidária é a participação dos sócios no empreendimento, onde a gestão é compartilhada e todos respondem pelas sobras ou perdas. Consequentemente, espera-se um comprometimento maior das pessoas envolvidas. Na pesquisa realizada pelo SIES constatou-se a presença de 46.811 sócios de empreendimentos, e 649 não sócios³. No Gráfico 03 será possível visualizar a distribuição dos sócios e não sócios. O meio rural apresenta 53% do total de sócios e 33% para os não-sócios no Estado.

Gráfico 03 - Sócios e não-sócios nos empreendimentos econômicos solidários em Goiás



Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

3 - Podem ser: assalariados, prestadores de serviços, estagiário ou aprendiz, voluntário e outros.

Do total de 24.755 sócios do meio rural, há participação de 9.026 mulheres e 15.729 homens. Isso pode ser explicado pela atividade desenvolvida, ou seja, a atividade rural exige maior esforço físico existindo uma participação mais acentuada de homens. A tabela 02 possibilita a visualização do quantitativo de sócios de acordo com o tamanho do empreendimento. No total da pesquisa, 44% dos empreendimentos têm entre 21 a 50 sócios e estes representam 30% do total de pessoas nos empreendimentos rurais.

Tabela 02 - Número de sócios por gênero nos empreendimentos econômicos solidários em Goiás

Sócios	Número EES (%)	Mulheres	Homens	Total
Até 10	7	92	250	342
11 a 20	32	708	1.990	2.698
21 a 50	44	2.112	5.410	7.522
51 a 100	11	1.541	2.890	4.431
101 a 200	4	1.167	1.885	3.052
Acima de 200	2	3.406	3.304	6.710
Total	100	9.026	15.729	24.755

Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

Chama a atenção que apesar da maior presença absoluta de homens, em termos relativos às mulheres ocupam mais funções de coordenação e direção dos empreendimentos. São 3.763 mulheres e 1.042 homens exercendo funções de direção e coordenação, representando 15% e 4,2% respectivamente.

Além do mais, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), aponta para uma população economicamente ativa (PEA), no Estado de Goiás, em 2012, de aproximadamente 3.184.226 pessoas. Deste valor, 256.647 pessoas tinham em 2012 como domicílio a área rural. Levando em consideração tais dados, as pessoas participantes da economia solidária, pesquisadas pelo SIES, representam pouco mais de 9,5% da PEA rural do Estado de Goiás.

3 - Especialização do SIES nas regiões de planejamento

As regiões de planejamento foram definidas pela lei nº 14.680 de 16 de Janeiro de 2004, com o objetivo de nortear as ações governamentais de acordo com as necessidades regionais de desenvolvimento. Foram assim definidas: região norte goiano, região nordeste goiano, região centro goiano, região do entorno do Distrito Federal, região noroeste goiano, região metropolitana de Goiânia, região oeste goiano, região sudeste goiano, região sul goiano e região sudoeste goiano. Abaixo algumas características dos EES serão demonstradas regionalmente.

3.1 - Aspectos Socioeconômicos

As transformações ocorridas na história econômica de Goiás influenciaram o desenvolvimento das regiões. O Sul e Sudeste do Estado apresentaram maior desenvolvimento devido à implantação da ferrovia, a partir de 1913, e sua ligação com São Paulo. Já as regiões Norte e Nordeste “sem pesados investimentos públicos, dificilmente irão integrar-se ao dinamismo econômico experimentado pelo restante do Estado” (ESTEVAM, p. 219).

Assim, em um contexto de desigualdade e exclusão, surgem iniciativas de geração de renda e desenvolvimento local. A economia solidária aparece como uma dessas iniciativas, em que as pessoas se articulam para geração de renda. No entender de Sen (2010), a renda deve ser vista como um meio de superação das privações geradas pelo próprio sistema econômico e não um fim, tornando-se inviável comparar a renda real da sociedade como sinônimo de bem estar.

A distribuição dos empreendimentos rurais no Estado de Goiás está exposta na tabela 03 e mostra que 45% das cidades goianas têm EES rurais. As regiões Norte e Nordeste, que têm um histórico de desenvolvimento tardio, somam 27% do total no estado.

Tabela 03 - Distribuição dos empreendimentos econômicos solidários por região de planejamento

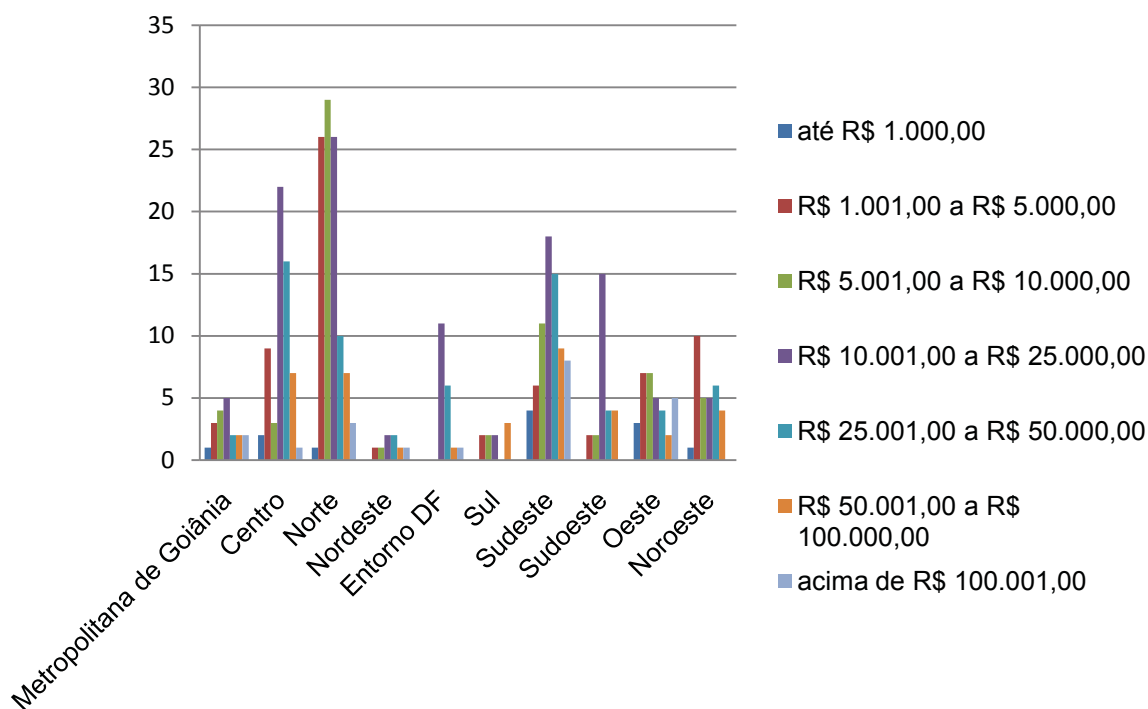
Região	Número EES	Participação (%)	Municípios	Municípios com EES
Metropolitana de Goiânia	25	4,6	20	7
Centro Goiano	65	11,9	31	15
Norte Goiano	132	24,2	26	17
Nordeste Goiano	15	2,8	20	6
Entorno do DF	22	4	19	6
Sudeste Goiano	87	16	22	16
Sul Goiano	13	2,4	26	4
Sudoeste Goiano	30	5,5	26	5
Oeste Goiano	120	22	43	29
Noroeste Goiano	36	6,6	13	7
Total	545	100	246	112

Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

O faturamento mensal informado por 379 empreendimentos totalizou 13,6 milhões. A faixa de maior representatividade foi a de R\$ 10.001,00 a R\$ 25.000,00, com 30% do total. As faixas até R\$ 1.000,00 e acima de R\$ 100.001,00 representam respectivamente 3% e 5% do total. A distribuição por faixas de faturamento e região de planejamento pode ser visualizada no Gráfico 04.

Gráfico 04 - Faixas de faturamento por região de planejamento



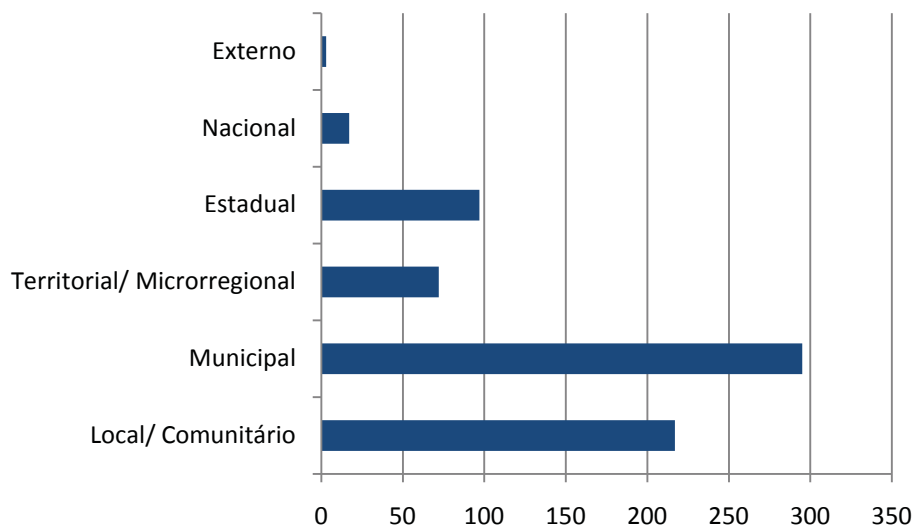
Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

A remuneração média por trabalhador foi informada na pesquisa por 314 empreendimentos. Das respostas obtidas, considerando o salário mínimo de R\$ 622,00 em 2012, a remuneração média mensal era de até 01 salário mínimo para 49% dos sócios, de 01 a 02 salários para 39%, de 02 a 05 salários para 10% e para 2% acima de 05 salários. Destes percentuais 56% declararam ser sua principal fonte de renda, 40% como complementação de outras atividades econômicas e 4% como complementação de programas governamentais, pensão e aposentadoria. De acordo com estudo elaborado pelo Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos, a remuneração média para Goiás em 2012 foi de R\$ 1.704,53. Considerando que 88% dos EES informaram uma remuneração média de até 02 salários mínimos, o que seria até R\$ 1.244,00, verifica-se o desafio colocado à frente da economia solidária para geração de renda.

Os EES de economia solidária têm em sua formação básica membros de uma comunidade, que buscam alternativas para melhorias econômicas em conjunto. Partindo deste pressuposto é possível entender que o alcance para venda e comercialização das mercadorias seja limitado. O Gráfico 05 mostra a predominância de atuação nos mercados comunitários e municipais. Sendo um dos intuitos da economia solidária o fortalecimento da localidade de atuação, pode-se supor que seja natural tal fato, porém, os EES estão inseridos em um mercado capitalista e concorrencial, o que pode dificultar uma atuação individual. Não é o objetivo deste estudo avaliar as conexões entre os empreendimentos, mas há uma necessidade de articulação entre EES para seu fortalecimento e troca de tecnologias.

Gráfico 05 - Abrangência das vendas por mercado consumidor



Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

Nota: a questão permitia múltiplas respostas.

Outro ponto abordado na pesquisa SIES e relacionado à atuação no mercado refere-se à obtenção de recursos, seja através da disponibilização de capital de giro para atendimento do fluxo de caixa da empresa ou para investimento em novas tecnologias. Questionados sobre as dificuldades para obtenção de crédito ou financiamento, 315 empreendimentos responderam quais são os principais entraves (tabela 04). As opções de resposta apresentam uma conexão, por exemplo, a burocracia

do agente financeiro, com 24% das respostas, pode estar ligada à falta de documentação exigida, linha de crédito inadequada, entre outros. Abramovay aponta para a criação de um sistema de finanças de proximidade, oferecendo não somente crédito de instituições oficiais, mas também “construir um conjunto de organizações locais que estimule a poupança e a diversificação dos investimentos das populações vivendo em situação de pobreza no meio rural”.

Tabela 04 - Dificuldades apontadas para a obtenção de recursos

Dificuldades citadas	Respostas obtidas	Participação (%)
Empreendimento não possui documentação exigida pelo agente financeiro	81	8
Taxas de juros elevadas ou incompatíveis com a capacidade de empreendimento	129	12
Prazos de carência inadequados	112	10
Falta de aval ou garantia	154	14
Falta de apoio para elaborar o projeto	178	17
Burocracia dos agentes financeiros	257	24
Falta de linha de crédito	140	13
Outras	26	2
TOTAL	1.077	100

Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

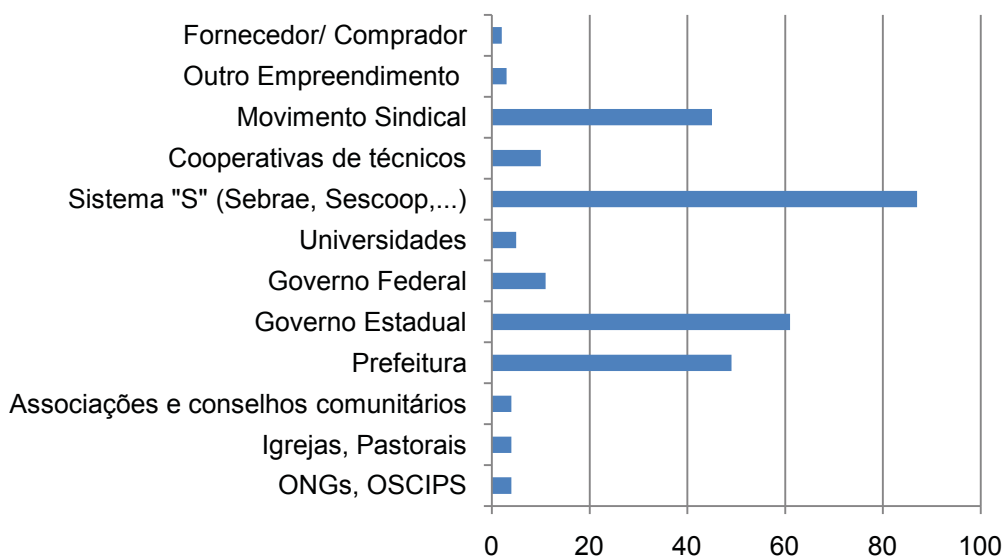
Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

Nota: a questão permitia múltiplas respostas.

Além da obtenção de crédito, existem outras dificuldades a superar, por exemplo, a falta de qualificação, assistência técnica, jurídica, assessoramento em marketing, elaboração de projetos, entre outros. Para o caso específico dos EES na área rural, pode-se imaginar que algum tipo de assistência não seja fundamental, porém outros, como a presença de um técnico agrícola, por exemplo, pode favorecer na obtenção de maior produtividade e maiores rendimentos. É possível

visualizar no Gráfico 06 quais entidades forneceram apoio aos empreendimentos. Observa-se que a maior parte das instituições é pública, porém, considerando as dificuldades enfrentadas pelos empreendimentos, principalmente para obtenção de recursos, supõe-se que exista uma sobreposição de ações dos agentes de apoio, ou seja, não há uma divisão coordenada do que cabe a cada instituição, conseqüentemente não atendendo às especificidades dos EES.

Gráfico 06 - Fornecedores de apoio aos empreendimentos econômicos solidários



Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

A existência de empreendimentos solidários é resultado das expectativas das pessoas com uma forma mais justa e solidária de divisão do trabalho e de seus resultados. A tabela 05 sintetiza quais as motivações para a criação dos EES. Destacam-se como motivos principais a obtenção de maiores ganhos, ter uma fonte complementar de renda e participar de uma atividade onde todos são donos, representando 55% do total de respostas. Tais motivos estão ligados ao curto prazo, quer dizer, geração de renda para atendimento das necessidades.

Há que se notar, porém, que uma vez

estabelecido o empreendimento, os trabalhadores da economia solidária têm a possibilidade de decidir os rumos de suas atividades. O processo de planejamento surge de "baixo para cima", contrariando a lógica das empresas tradicionais. É onde os demais motivos podem se realizar. A partir do momento em que os trabalhadores conhecem as características do negócio e há resultados, podem direcionar recursos para atendimentos de necessidades que extrapolam os limites da empresa e se espalham pela comunidade, podendo iniciar um processo de valorização local.

Tabela 05 - Motivos para criação de empreendimentos econômicos solidários

Motivos de criação dos empreendimentos	Frequência
Alternativa ao desemprego	249
Obtenção de maiores ganhos	459
Fonte complementar de renda	383
Atividade onde todos são donos	296
Atuação em atividade econômica específica	53
Condição para acesso a financiamento e apoio	127
Recuperação de empresa falida ou em processo falimentar	13
Motivação social, filantrópica ou religiosa	43
Desenvolvimento comunitário de capacidades	119
Alternativa organizativa e de qualificação	66
Incentivo governamental	73
Organização econômica de beneficiários de políticas públicas	41
Fortalecimento de grupo étnico	113
Produção/comercialização de produtos orgânicos	30
Outro	15
TOTAL	2.080

Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais

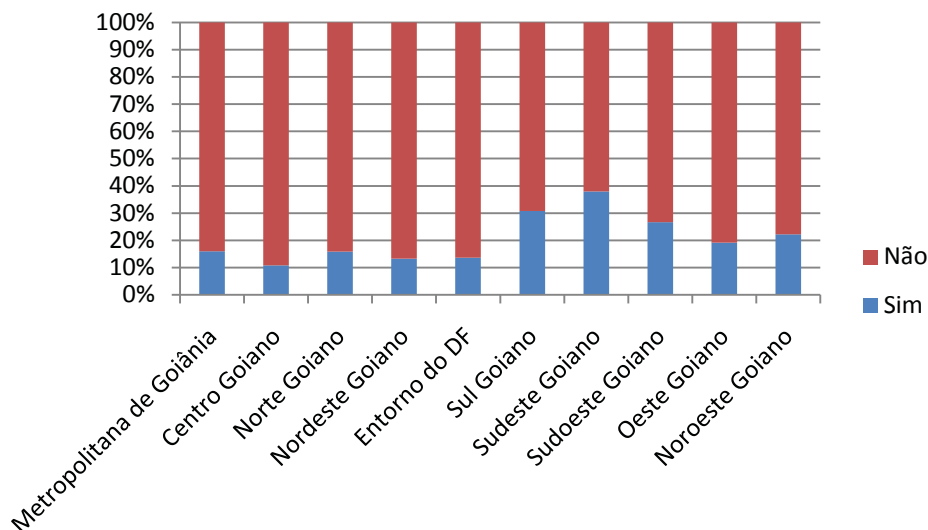
Nota: a questão permitia múltiplas respostas.

3.2 - Aspectos políticos e sociais

Diferente de uma empresa privada, que tem como objetivo principal o lucro, os EES aliam a necessidade de geração de renda com participação social e política. A força de trabalho dos sócios é tão importante quanto sua participação nas decisões estratégicas do empreendimento.

Uma informação extraída do SIES é a participação em fórum ou rede de articulação ou representação. Apenas 113 EES fazem parte de alguma rede. Considerando a necessidade de fortalecimento da economia solidária, observa-se que há uma lacuna na articulação entre os grupos, visando uma troca maior de informações, tecnologia e aumento no grau de representatividade junto à sociedade e governos. O Gráfico 07 apresenta, por região de planejamento, uma ideia da participação em rede dos empreendimentos.

Gráfico 07 - Empreendimentos econômicos solidários que participam de fórum ou rede de articulação ou representação



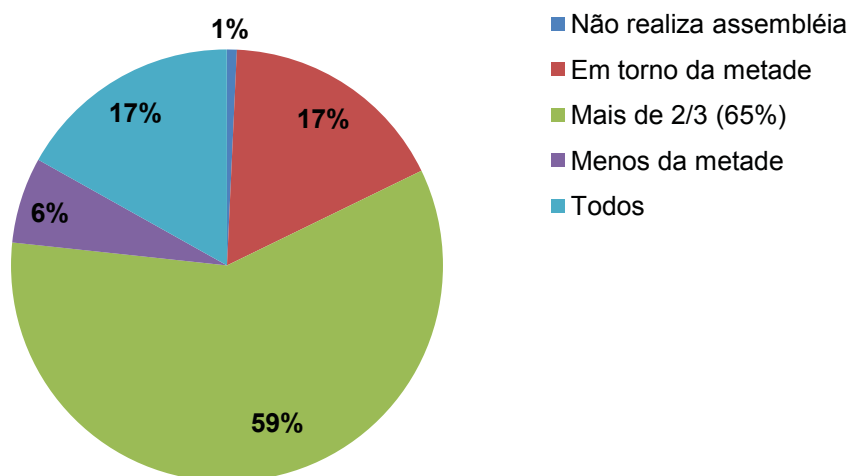
Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan-GO / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais.

Apesar da baixa participação em rede dos EES, um aspecto positivo é a participação dos sócios em assembleias e reuniões. Conforme resultados da pesquisa da SENAES, em 92% dos empreendimentos há participação da metade ou mais dos sócios (Gráfico 06). É o processo de autogestão, um dos diferenciais da economia solidária, que objetiva a formação social

e política dos indivíduos ampliando sua consciência crítica sobre o mundo. Segundo Singer: "a autogestão exige um esforço adicional dos trabalhadores (...) e seu maior inimigo é o desinteresse dos sócios, sua recusa ao esforço adicional que a prática democrática exige".

Gráfico 08 - Participação em assembleias/reuniões



Fonte: SENAES/MTE - SIES 2012

Elaboração: Instituto Mauro Borges / Segplan / Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais.

Quanto à atuação em movimentos ou lutas sociais em todo o Estado, os empreendimentos que se dizem participantes chegam a 338, ou seja, 62% do total. As principais frentes de atuação são: movimento de luta pela terra e agricultura familiar, sindical urbano ou rural, popular ou comunitário, cultural, agro ecologia, entre outros.

Já a participação ou desenvolvimento em ação social ou comunitária é realizado por 108 empreendimentos, 20% do total, com destaque nas áreas de meio ambiente, segurança alimentar, educação, entre outros.

Considerações Finais

Os dados da economia solidária no Estado de Goiás são expressivos. Independentemente do foco de análise é um processo irreversível, já que não se vislumbra em um horizonte próximo mudanças estruturais que possam trazer uma inclusão produtiva mais justa que seja organizada por instituições oficiais, sejam elas públicas ou privadas.

A independência das iniciativas de projetos na economia solidária contrasta com suas dependências, sejam elas internas ou externas. Internamente, é preciso lidar com a busca de qualificação profissional, com a instituição da cultura da prática solidária e autogestionária e a geração da confiança necessária aos participantes para atuarem como seres socialmente engajados. No âmbito externo há deficiência no acesso ao crédito, falta de representatividade política, baixa informação da população sobre as práticas de economia solidária e respaldo jurídico da atividade.

Por abranger o econômico, social e político a economia solidária é desenvolvida na prática, na qual as pessoas se reúnem para dar novo significado ao trabalho e às relações sociais. É uma utopia realizada diariamente por pessoas que, antes excluídas, buscam através da participação comunitária a melhoria da qualidade de vida.

Portanto, é preciso refletir sobre maneiras de estimular e apoiar os EES, visto que, seus objetivos vão além da produção visando ao lucro, pois são geradores de empregos e capacitam as pessoas para uma participação que irá além do oferecimento de mão de obra no mercado.

Referência Bibliográfica

Abramovay, Ricardo. **Finanças de proximidade e desenvolvimento territorial no semiárido brasileiro**. Disponível em: < http://www.fea.usp.br/feaecon//media/fck/File/Financas_de_proximidade.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2014.

ESTEVAM, Luís. **O tempo da transformação – Estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás**. 2ª edição. Goiânia: Ed. Da UCG, 2004.

INSTITUTO MAURO BORGES DE ESTATÍSTICAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS – IMB . **Emprego formal em Goiás 2012. Segplan: 2014**. Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br/sepin/down/caracteristicas_do_emprego_formal_em_goiias_2012.pdf>. Acesso em: 05 mar. 2014

Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos – IMB. Economia & Desenvolvimento – Indicadores Econômicos – Estatísticas Básicas. Goiânia, ano XIV, nº 32, p. 11, 2014. Disponível em:< <http://www.seplan.go.gov.br/sepin/down/4trimestre2013.pdf>>. Acesso em: 28 mar. 2014.

Ministério do Trabalho e Emprego – Secretaria Nacional de Economia Solidária. **Sistema Nacional de Informações em Economia Solidária – 2010-2012**. Brasília, 2012.

Org. Associação Nacional dos Trabalhadores e Empresas de Autogestão e Participação Acionária – ANTEAG. **Atlas da Economia Solidária no Brasil 2005-2007**. São Paulo: Todos os Bichos, 2009.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como Liberdade**. Tradução: Laura Teixeira Motta – São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SINGER, Paul. **Introdução à Economia Solidária**. 1 ed. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2002.

Contribuições da Construção da Ferrovia Norte-Sul nos Municípios do Centro- Norte Goiano

Flávia Rezende Campos¹
Aline Carvalho de Castro²

Resumo: O artigo tem por objetivo analisar a contribuição econômica da construção da Ferrovia Norte-Sul nos municípios do centro-norte goiano. Faz-se um resgate histórico do modal ferroviário brasileiro, com ênfase na importância das ferrovias no processo de formação da economia goiana e sua inserção na economia nacional. A metodologia consiste em pesquisa bibliográfica e análise descritiva dos dados sobre o PIB *per capita*, Renda do Trabalho e Arrecadação Tributária, especificamente o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) para os municípios do centro-norte goiano contemplados pela passagem dos trilhos durante o período de execução das obras. Conclui-se que a arrecadação tributária municipal e a renda do trabalho foram impactadas positivamente nos municípios cortados pelos trilhos e pelos pátios de integração multimodais.

Palavras-chave: Economia; Goiás; Ferrovia Norte-Sul.

Introdução

De acordo com Borges (1990), a chegada dos trilhos no Brasil representou a modernização do processo de produção dependente e um novo papel na divisão internacional do trabalho, consagrando-se como exportador de produtos primários, em que as ferrovias tiveram a atribuição de escoar a produção de matérias primas dos centros produtores até os portos, facilitando o transporte. A expansão dos trilhos esteve intimamente ligada à economia cafeeira, ou seja, o desenvolvimento das ferrovias esteve orientado para as regiões produtoras, de maior interesse exportador, em detrimento àquelas de menor expressividade econômica.

1 - Professora de Economia da Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Ciências Econômicas (FACE) / Universidade Federal de Goiás. Doutoranda em Geografia IESA/UFG. Bolsista FAPEG. E-mail: flaviarezende@hotmail.com.

2 - Graduada em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Goiás - FACE/UFG. E-mail: aline_carvalhodecastro@hotmail.com.

De forma geral, a infraestrutura de transporte ferroviário pode apresentar uma série de benefícios nas regiões contempladas pelos projetos e sua área de influência, se comparado a outros modais, como, por exemplo, o rodoviário. Dentre os benefícios, destacam-se: a redução dos custos de transporte, podendo os produtos chegar ao consumidor final a um preço menor; a redução de acidentes; o estímulo ao desenvolvimento econômico, atraindo indústrias e outras empresas; e os ganhos de tempo e de benefícios indiretos, como a geração de empregos.

No Estado de Goiás, o modal ferroviário contribuiu de forma significativa para o desenvolvimento da região e da ocupação do território. A chegada dos trilhos no território goiano representou mudanças em sua estrutura produtiva e em seu avanço agropecuário, pois facilitou a exportação do gado até o centro consumidor e influenciou na instalação de diversas indústrias e no surgimento do comércio nas regiões cortadas pelos trilhos.

Neste sentido, a implantação da Ferrovia Norte-Sul (FNS), cujo projeto esteve em andamento desde a década de 1980, apresenta-se como uma tentativa de promover maior integração nacional, cortando o território brasileiro de Norte a Sul. A FNS poderá representar um eixo de transporte competitivo entre as regiões Norte e Sul do país, sendo uma alternativa mais econômica para o transporte de cargas a longa distância, permitindo o acesso da região central do Brasil até os portos do norte do país (Belém e São Luís).

O objetivo geral do trabalho é analisar a contribuição da construção da Ferrovia Norte-Sul nos municípios localizados no centro-norte de Goiás, verificando a influência desta para as economias locais durante o período de execução das obras. Para se atingir o objetivo proposto, a metodologia adotada consiste em uma pesquisa bibliográfica e na coleta e na análise de dados empíricos, sendo as principais fontes o Instituto Mauro Borges de Estatística e Estudos Socioeconômicos (IMB), Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e o Tesouro Nacional. Posteriormente, realiza-se uma análise descritiva dos dados, com o intuito de explicar o comportamento do PIB *per capita*, renda do trabalho e arrecadação tributária municipal em função da construção da Ferrovia Norte-Sul e dos pátios de integração multimodal.

1 - A importância da infraestrutura de transporte

A infraestrutura de transporte desempenha um papel fundamental no processo de desenvolvimento econômico dos países. Ao longo da história, a modernização dos meios de transporte tem contribuído para promover inúmeros avanços econômicos e a integração dos territórios em nível global. Neste contexto, o transporte ferroviário obteve considerável destaque no processo de integração, diminuindo as distâncias e facilitando as relações de troca, em um período em que o mundo passava por importantes mudanças na estrutura produtiva a partir da I Revolução Industrial. O modal ferroviário desempenhou esse papel de diversas formas, seja facilitando o transporte de matérias-primas ou deslocando os produtos manufaturados até o mercado consumidor.

Pode-se considerar que existe uma ligação significativa entre a infraestrutura de transporte e o crescimento econômico de uma determinada região. O crescimento econômico traz consigo um aumento da demanda, por sistemas de transportes eficientes e capazes de corresponder a essa nova procura, possibilitando o acesso mais abrangente a mercados de produtos e matérias-primas. Por outro lado, a fragilidade do sistema de transporte pode comprometer o processo de desenvolvimento econômico, tanto pelo fato de restringir possibilidades de ganhos do comércio quanto por afetar negativamente outros setores (ARAÚJO, 2006).

De acordo com Barat (2007), os transportes como atividade de apoio à produção de bens e serviços são essenciais para melhor aproveitamento do potencial de produção de uma região, pois interagem com o desenvolvimento da economia como um todo, tendo implicações com as transformações na estrutura das demandas intermediária e final e, com as modificações e combinações dos fatores de produção; além de se relacionar com a estruturação do espaço geoeconômico, condicionando a localização das atividades e a organização do território. Ao eliminar obstáculos, à propagação de inovações, contribuirá para alargar os mercados e maior mobilidade dos fatores de produção.

Araújo (2006) salienta ainda a importância dos efeitos multiplicadores gerados pelos investimentos em infraestrutura de transporte, em especial, em termos de geração de renda e de emprego, pois tendem a afetar os setores mais dinâmicos da economia e a propagarem os efeitos dessas variáveis. Barat (2007, p. 39) também compartilha

desta abordagem, ao afirmar que os transportes:

[...] estão na linha de frente das questões ligadas ao desenvolvimento econômico e social, à geração de empregos, à ocupação territorial, à energia e ao meio ambiente. Isto porque respondem por importantes parcelas da formação de capital, da ocupação de mão-de-obra, do consumo de insumos energéticos e da formação de *clusters* produtivos e eixos de desenvolvimento.

Ambos os autores salientam a importância de políticas bem definidas destinadas ao suporte da infraestrutura de transporte, como as políticas de desenvolvimento econômico e social. É a partir da interação entre esses segmentos que será possível notar os progressos sociais e econômicos.

Neste contexto, discute-se a seguir sobre a expansão do modal ferroviário no Brasil e o seu papel no processo de inserção da economia goiana no cenário nacional, bem como sua influência no desenvolvimento do Estado.

2 - O transporte ferroviário no Brasil e em Goiás

De acordo com Silveira (2003), as ferrovias são frutos da segunda revolução dos transportes, sendo que a expansão ferroviária no mundo se deu de forma rápida e desordenada, com grande parte das ferrovias construídas a partir do capital, do ferro, das máquinas e da tecnologia britânica.

As estradas de ferro permitiram a solução do problema de transporte, principalmente do carvão, e estimularam a indústria de bens de capital, bem como proporcionaram aos ingleses a abertura dos mercados para os bens de consumo manufaturados, tornando-se indispensáveis no processo expansionista da economia de mercado (BORGES, 1990). Além de potencializar a acumulação de capital, a revolução dos transportes possibilitou o deslocamento de mercadorias e pessoas, a redução dos custos, a formação de estoques, a geração de efeitos interindustriais e a integração entre os países centrais e as suas antigas colônias (NATAL, 1991).

Na América Latina, as ferrovias resultaram da expansão capitalista e da incorporação destas economias dependentes às leis da economia de

mercado. Os países latino-americanos continuaram como grandes exportadores de produtos primários com a função de atender à demanda vinda da Europa e, como consumidores dos produtos manufaturados metropolitanos. Os investimentos estrangeiros eram direcionados para a exploração de recursos naturais e para as obras de modernização a serviço da economia dependente, por meio da regionalização da produção.

Em relação ao Brasil, após a abertura dos portos, uma rede de transportes que atendesse à economia de base agroexportadora, se fez necessária, sendo que as primeiras ferrovias implantadas datam do final do século XIX, ligando os centros produtores até os portos, onde seriam distribuídos os produtos. A expansão da economia agroexportadora no Brasil gerou um dilema econômico, segundo Bertran (1988): o crescimento da fronteira agrícola pressionava negativamente a produção de alimentos, obrigando cada vez mais a importação da maioria dos gêneros alimentícios, o que ocasionava escassez de alimentos e o aumento dos preços. Nesse sentido, para que fosse possível a expansão da fronteira agrícola rumo ao Centro-Oeste, era preciso uma infraestrutura de transporte que ligasse a região ao Centro-Sul. O próprio capital se encarregou de solucionar tal questão, culminando na operação da Estrada de Ferro Goiás.

O primeiro traçado da ferrovia de Goiás em 1880 colocaria o Estado em contato direto com Rio de Janeiro e São Paulo, tendo Catalão como importante centro de entroncamento ferroviário. Foram feitas várias modificações no traçado devido às divergências de interesses entre grupos mineiros e goianos, ficando a construção da estrada dividida em duas linhas: linha de Formiga-MG a Catalão-GO e linha de Araguari-MG a Roncador-GO³.

Em 1910 tem início a construção da Estrada de Ferro Goiás e a aceleração do crescimento populacional no Sul do Estado, porém com a paralisação das obras em 1915 por problemas técnicos, e retomada em 1920. Neste período apenas os municípios de Catalão, Corumbá e Ipameri contavam com a passagem dos trilhos, e já se beneficiavam com a exportação de arroz, fumo, charque, couro, suínos, toucinho e borracha. Alguns produtos que não faziam parte da pauta de exportação passaram a serem exportados, como o algodão, o café e a carne salgada (BERTRAN, 1988).

Mesmo com a morosa construção dos trilhos no território goiano, a ferrovia melhorou as relações

3 - Atualmente município de Urutai-GO.

inter-regionais do Estado, possibilitando assim, o desenvolvimento do seu comércio importador e exportador. Segundo Borges (2011), vários centros comerciais surgiram ao longo das regiões servidas pelos trilhos, como, por exemplo, Catalão, Ipameri e Pires do Rio, que se desenvolveram e se tornaram importantes concorrentes do Triângulo Mineiro pelo fornecimento de bens.

Após 1930 a crise econômica mundial e a nova política de transportes nacional voltada para o setor rodoviário dificultaram o desenvolvimento dos serviços de implantação das linhas da Estrada de Ferro Goiás. Com a implantação da Rede Ferroviária Federal no Centro-Oeste, a ferrovia passou a desempenhar um papel secundário no Estado, e em 1965 a Estrada de Ferro Goiás passou a integrar à Viação Férrea Centro Oeste juntamente com a estrada de Ferro Bahia e Minas pela Rede Mineira de Viação, que mais tarde passariam a integrar a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) (SETTI, 2008).

No início do ano de 2000, os investimentos nos setores de transporte ferroviário se deram por parte das empresas concessionárias, voltadas ao aumento da capacidade de oferta dos serviços de transporte, incluindo a construção de terminais de integração rodoferroviários, ampliação de pátios de manobras e aumento da capacidade de suporte da via permanente. Percebe-se que com a transferência da gestão ferroviária à iniciativa privada não houve uma mudança no eixo econômico o qual as ferrovias deveriam servir, elas continuaram com a função de atender os centros produtores e distribuidores de produtos destinados ao mercado externo.

Vale ressaltar que os investimentos ao setor voltaram a ser significativos, com o apoio governamental, mediante a instituição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) que destina parte dos investimentos em transporte no setor ferroviário, sobretudo com a conclusão das obras da Ferrovia Norte-Sul (FNS). Está previsto também a conclusão de outros projetos ferroviários, como a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) que passará pelos Estados da Bahia e Tocantins e o início das obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO) (VALEC, 2013a).

Esses fatos revelam o quão tardio tem sido o planejamento de integração ferroviária do território nacional. As rodovias tentaram desenvolver essa habilidade durante a segunda metade do século XX e, atualmente deparam-se com o transporte ferroviário novamente recebendo atenção numa política de planejamento de transporte de cargas. Esse novo cenário que se configura é destinado a atender ao

agronegócio, sobretudo grãos, com grande destaque na região Centro-Oeste do país nos planos que visam integrar o território nacional e reduzir custos das *commodities* destinadas à exportação.

Atualmente, o território goiano é cortado por 685 quilômetros de trilhos pertencentes à FCA na região Sudeste do Estado, servindo aos municípios de Catalão, Ipameri, Leopoldo de Bulhões, chegando até Senador Canedo, Anápolis e Brasília. Os principais produtos transportados pela FCA são: os produtos siderúrgicos, o cimento, os produtos químicos, os minérios, os produtos agrícolas, os fertilizantes, os containers e os derivados do petróleo (CAMPOS JUNIOR, 2004).

Além da FCA, o Estado de Goiás também conta com a passagem dos trilhos da Ferrovia Norte-Sul (FNS), que se discute a seguir.

3 - Ferrovia Norte-Sul em Goiás

Como mencionado anteriormente, os projetos de implantação de transporte ferroviário no Brasil não tinham estratégias de integração territorial. Algumas regiões (Sul e Sudeste) contavam com a maior parte da extensão das vias férreas, em detrimento daquelas que não pertenciam aos eixos de produção da economia agroexportadora, como as Regiões Norte e Centro-Oeste do país. Mais tarde, com a difusão do transporte rodoviário, ainda não se nota a existência de projetos de integração de transportes com a participação do modal ferroviário.

A implantação da Ferrovia Norte-Sul (FNS), projeto que teve início no Governo Sarney e retomado no Governo Lula com o PAC, apresenta-se como uma tentativa de promover maior integração nacional cortando o território brasileiro de Norte a Sul, resgatando projetos do setor ferroviário (Figura 1). Conforme estudo da Valec (2007), a função estratégica da FNS está direcionada ao mercado interno, as exportações, a multimodalidade e ao desenvolvimento regional. A implantação do projeto poderá melhorar a malha ferroviária do Brasil, trazendo maior competitividade aos produtos nacionais no exterior, reduzindo os custos dos produtos internamente com a modernização da produção, o aumento da riqueza e a redução da pobreza.

Atualmente a construção da FNS está dividida em três trechos, Açailândia (MA) – Palmas (TO); Palmas (TO) – Anápolis (GO) e; Ouro Verde (GO) – Estrela d'Oeste (SP). O primeiro trecho tem

719 km de extensão, está em operação comercial e foi subconcedido à VALE S/A em 2007, pelo prazo de trinta anos. O trecho entre os municípios de Palmas (TO) e Anápolis (GO) tem 855 km de extensão e o

terceiro trecho conta com 680 km de extensão em fase de construção, e quando estiver em operação permitirá a integração dos portos da região Sudeste às regiões Norte e Nordeste (VALEC, 2013).

Figura 1 – Ferrovia Norte-Sul



Fonte: DNIT (2012).

O trecho entre os municípios de Estreito e Açailândia-MA, em operação desde 1996, apresenta ligação com a Estrada de Ferro Carajás, permitindo acesso ao porto de Itaqui-MA. De acordo com a Segplan (2008), o volume de cargas transportadas neste trecho desde o início de sua operação é de 4,9 toneladas, permitindo ao produtor local, uma redução de custo do frete em 30% se comparado ao modal rodoviário.

No Estado do Tocantins foram implantados cinco pátios multimodais: Araguaína, Colinas do Tocantins, Guaraí, Porto Nacional/Palmas e Gurupi. Os principais tipos de cargas são: *commodities* agrícolas, fertilizantes, grânéis líquidos, combustíveis, minério de ferro e *containers* (VALEC, 2013b).

O trecho da ferrovia que corta os municípios do centro-norte goiano é o que liga Palmas-TO até Anápolis-GO, e quando estiver em operação, espera-se que sirva como indutor de crescimento da região Centro-Oeste. A linha férrea cruza 21 municípios do centro-norte goiano correspondente ao trecho supracitado: Porangatu, Formoso, Santa Tereza, Estrela do Norte, Mara Rosa, Alto Horizonte, Campinorte, Uruaçu, São Luiz do Norte, Santa Isabel, Rialma, Ceres, Rianápolis, Jaraguá, Jesúpolis, São Francisco do Goiás, Petrolina de Goiás, Ouro Verde, Nerópolis, Campo Limpo e Anápolis.

Os municípios citados não são os únicos que sentirão os efeitos gerados pela construção da FNS. Um estudo realizado pela Segplan (2008) mostra que a área de influência da FNS em Goiás compreende as seguintes regiões de planejamento: Norte goiano, Noroeste goiano, Centro goiano e parte do Nordeste goiano, Entorno do Distrito Federal e Oeste goiano; totalizando 130 municípios. Goiás contará ainda com cinco pátios multimodais nos municípios de Anápolis, Jaraguá, Santa Isabel, Uruaçu e Porangatu, que começaram a ser construídos no ano de 2008.

4 - Análise Descritiva dos Dados

As obras da FNS no Estado de Goiás tiveram início no ano de 2008, assim como a construção de cinco pátios multimodais (Porangatu, Uruaçu, Santa Isabel, Jaraguá e Anápolis). De acordo com a Segplan (2008), esses pátios de integração terão capacidade de se transformar em importantes polos industriais, e contarão com áreas para manobras de veículos ferroviários, oficinas, depósitos, armazéns, armazenamento de mercadorias e serviços logísticos. Vale ressaltar que tais obras podem gerar inúmeros

benefícios aos municípios, desde o momento em que se iniciam, como o aumento da arrecadação municipal e do nível de emprego, refletido na renda do trabalho.

O objetivo desta seção é fazer uma análise da evolução destes indicadores econômicos dos municípios que contarão com a passagem dos trilhos da FNS durante os anos de 2003 a 2010, destacando possíveis modificações a partir do ano de 2008, ano em que começaram a ser construídos os trilhos e os pátios de integração multimodais.

Para elaborar a análise foram utilizados os dados do Instituto Mauro Borges de Estatística e Estudos Socioeconômicos (IBM) para o PIB *per capita* municipal, Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) para os dados relativos à Renda do Trabalho agregada por município, e as estatísticas do Tesouro Nacional para os dados sobre a arrecadação tributária municipal. O período a ser analisado compreende os anos de 2003 a 2010⁴ e, as estatísticas financeiras foram deflacionadas pelo IGP-DI, calculado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) com base no ano 2000.

Os indicadores econômicos PIB *per capita*, ISSQN (Imposto sobre serviços de qualquer natureza) e Renda do Trabalho foram escolhidos para representarem a contribuição da FNS por se tratarem de variáveis econômicas que melhor demonstram o impacto de um empreendimento sobre a produção, o emprego e a arrecadação. Em relação à arrecadação tributária optou-se por utilizar o ISSQN, por se tratar de um imposto municipal de maior representatividade no total da receita tributária.

De acordo com a Tabela 1, a taxa de crescimento do PIB *per capita* dos municípios analisados, variou positivamente ao longo dos anos de 2003-2010. Porém, não se pode inferir que esta variação esteja diretamente relacionada ao início das obras da FNS em todos os municípios. Com relação aos municípios, que sediarão os pátios de integração como Anápolis e Uruaçu, foram observadas taxas de crescimento de 29,55% e 16,92% no ano de 2009 em relação a 2008, respectivamente.

Em relação à arrecadação tributária medida pelo ISSQN, observa-se pela Tabela 2 que grande parte dos municípios apresenta considerável aumento da arrecadação nos anos de 2008, 2009 e/ou 2010. Pode-se perceber pela Figura 2 que nos municípios em construção de pátios de integração multimodais, com exceção de Anápolis, que segue uma tendência

⁴ - Este período compreende desde o início da construção da FNS, bem como o seu auge e fase de conclusão, além de ser o único período em que todos os dados se encontram disponíveis.

Tabela 1: PIB per capita 2003 a 2010 em reais (deflacionado pelo IGP-DI com base em 2000)

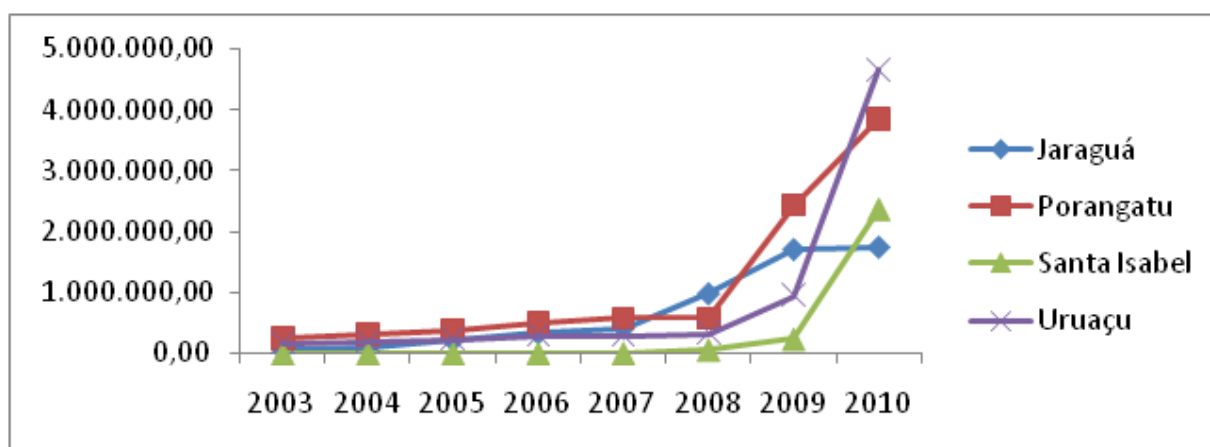
Municípios	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Alto Horizonte	2.984,91	2.874,89	3.437,96	4.635,28	53.837,26	51.375,87	59.002,12	73.237,06
Anápolis	5.246,89	4.909,16	5.281,99	6.690,94	7.522,44	9.070,74	11.750,77	13.133,44
Campinorte	2.622,85	3.065,17	3.084,42	3.012,25	3.416,02	3.580,87	4.038,67	3.831,32
Campo Limpo de Goiás	3.083,67	2.747,05	2.491,31	2.523,98	2.417,63	2.639,77	2.774,20	2.885,68
Ceres	3.847,61	3.694,53	3.937,63	4.543,76	4.683,37	4.483,66	4.942,72	4.942,78
Estrela do Norte	2.737,33	2.606,70	2.935,96	3.030,82	3.481,00	3.446,12	3.648,47	3.835,04
Formoso	2.303,31	2.239,92	2.344,98	2.541,48	2.549,94	2.688,53	2.832,29	3.113,58
Jaraguá	2.913,65	2.807,48	3.000,11	3.236,59	3.400,23	3.369,01	3.490,68	3.624,41
Jesúpolis	2.445,73	2.351,95	2.455,28	2.448,63	2.490,49	2.558,30	2.780,24	3.032,21
Mara Rosa	2.943,09	2.777,86	2.811,91	2.874,73	3.411,41	3.607,91	3.904,72	4.035,60
Nerópolis	5.510,17	5.501,62	5.673,18	6.411,37	6.974,55	6.575,11	8.127,06	6.509,43
Ouro Verde de Goiás	3.683,60	3.344,82	3.096,57	3.206,79	3.244,91	3.238,52	3.887,62	4.837,33
Petrolina de Goiás	2.875,67	2.599,90	2.673,39	2.741,19	2.892,44	2.905,28	3.453,49	3.753,78
Porangatu	3.576,55	3.187,32	3.407,63	3.685,47	3.911,93	3.806,72	4.003,09	3.998,64
Rialma	4.004,25	3.363,12	4.223,54	4.601,19	5.137,62	4.541,42	5.326,95	7.063,25
Rianópolis	5.584,66	4.250,07	4.247,15	4.931,07	6.207,51	5.748,75	8.661,11	7.446,73
Santa Isabel	3.895,50	3.621,21	3.965,68	3.948,96	5.563,64	4.861,71	5.116,37	5.288,10
Santa Tereza de Goiás	2.804,88	2.716,11	2.817,51	2.904,54	3.155,23	3.328,93	3.517,04	3.657,43
São Francisco de Goiás	2.978,46	2.869,50	2.985,98	2.750,37	2.873,26	2.953,37	3.185,56	3.375,54
São Luiz do Norte	3.634,23	5.754,66	4.524,92	4.732,11	5.611,92	5.572,11	5.614,48	5.556,59
Uruaçu	3.102,76	3.065,33	3.596,90	3.776,89	4.273,84	4.237,33	4.954,24	5.016,96

Fonte: Elaboração própria com os dados do Instituto Mauro Borges, 2013.

de taxa crescimento constante de 2003 a 2010, a partir do ano de 2008 há uma tendência crescente da arrecadação. Nota-se que os municípios seguiam um lento crescimento de 2003 a 2007, verificando um salto a partir do ano de 2008 e, essa tendência se mantém até 2010.

Tal fato pode ser explicado pelo início da construção dos pátios, pois se tratam de grandes obras que pressionam a demanda no setor de serviços, principalmente no comércio, na construção civil e nos serviços gerais, fazendo com que a arrecadação cresça nesse período.

Figura 2: ISSQN nos municípios com pátios intermodais (em reais)



Fonte: Elaboração própria com dados do Tesouro Nacional, 2012.

Tabela 2: ISSQN 2003 a 2010 em reais (deflacionado pelo IGP-DI com base em 2000)

Municípios	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Alto Horizonte⁵	2.074,39	19.554,48	405.436,70	1.241.704,45	642.156,50	792.847,64	1.276.813,91	1.567.318,15
Anápolis	2.746.997,32	3.001.348,50	4.737.637,98	6.756.956,67	7.740.919,91	8.355.369,40	9.067.788,40	11.295.256,89
Campinorte	37.284,37	35.248,62	66.441,39	69.846,89	90.379,83	4.926.077,08	157.572,98	1.155.539,77
Campo Limpo de Goiás	15.768,67	16.606,53	34.164,22	16.249,58	8.281,59	148.789,58	56.263,20	111.044,32
Ceres	34.785,82	41.093,00	113.912,79	341.001,08	422.578,04	395.486,91	410.459,71	430.913,52
Estrela do Norte	81.205,83	90.708,04	69.227,60	15.231,84	141.885,20	386.403,80	237.930,70	660.930,51
Formoso	1.594,01	949,47	12.560,69	14.687,09	11.621,68	14.350,51	20.794,48	23.986,62
Jaraguá	63.819,87	100.760,43	222.055,71	341.005,01	418.869,87	984.157,16	1.708.454,93	1.746.877,34
Jesúpolis	1.404,47	1.273,92	8.512,32	11.067,46	14.690,99	36.338,28	29.356,77	235.715,05
Mara Rosa	132.735,74	0,00	93.809,82	6.233,04	2.595,30	22.561,52	580.832,25	1.561.910,96
Nerópolis	955.120,42	783.470,85	970.435,92	1.106.389,41	1.015.726,87	1.113.412,73	1.039.896,98	1.166.856,58
Ouro Verde de Goiás	34.637,18	19.948,53	104.846,60	3.960,479	2.149,11	148.567,34	27.859,22	292.268,22
Petrolina de Goiás	35.064,71	63.743,89	104.417,98	74.638,41	73.485,63	131.848,31	165.481,61	1.854.268,218
Porangatu	256.376,97	317.699,75	380.772,64	509.340,07	590.366,54	589.480,63	2.442.565,22	3.856.139,79
Rialma	15.319,35	11.923,32	26.180,63	45.059,13	56.487,14	62.886,87	74.432,34	77.123,41
Rianópolis	3.781,09	1.266,58	4.653,28	16.696,24	22.061,80	93.988,87	53.276,28	320.448,22
Santa Isabel	2.967,66	3.607,87	6.669,72	6.763,83	6.025,21	57.943,73	238.554,18	2.368.887,35
Santa Tereza de Goiás	4.406,09	7.611,14	44.426,29	34.930,09	27.177,09	19.832,43	29.066,11	148.614,08
São Francisco de Goiás	8.268,39	29.192,58	9.001,79	12.455,55	26.843,72	67.062,98	56.099,11	436.639,15
São Luiz do Norte	9.593,15	5.299,61	12.174,25	36.118,21	63.763,02	82.072,71	92.078,36	945.979,48
Uruaçu	169.812,13	189.232,93	234.374,03	294.368,18	308.367,65	327.853,95	951.053,06	4.665.333,64

Fonte: Elaboração própria com os dados do Tesouro Nacional, 2012.

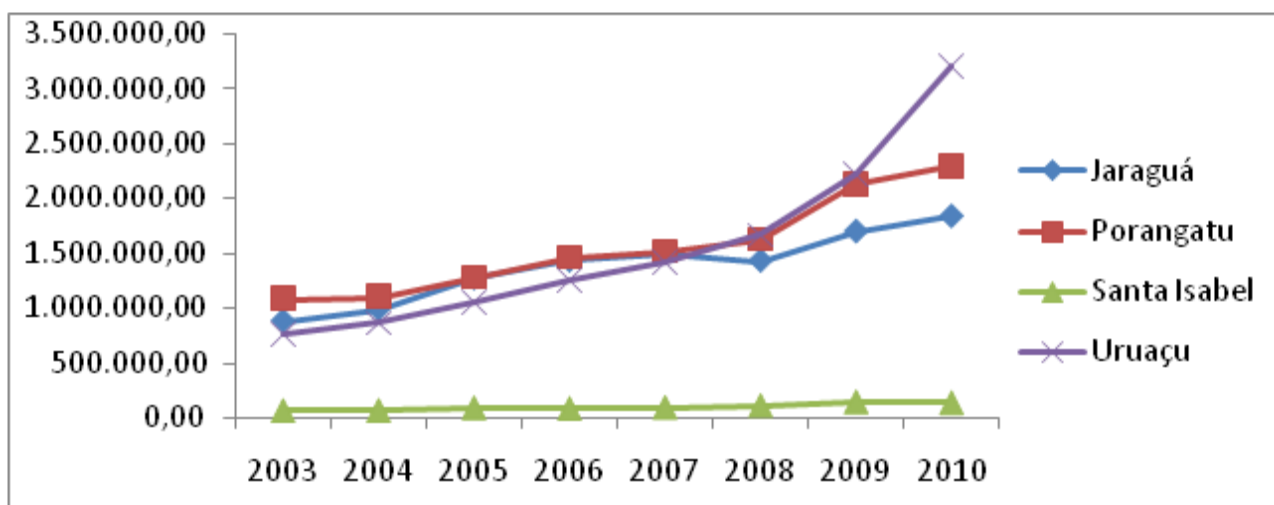
5 - O aumento da arrecadação no município de Alto Horizonte se deve especialmente à indústria de mineração, onde se produz ouro e concentrado de cobre, que são exportados pelo porto de Vitória (ES). É importante destacar que a área de influência da FNS é responsável por cerca de 80% da produção mineral do estado (SEGPLAN, 2008).

Em relação à Renda do Trabalho também se verifica uma mudança significativa na variável a partir do ano de 2008, em grande parte dos municípios analisados, como, por exemplo: Alto Horizonte, Campo Limpo de Goiás, Ceres, Jaraguá, Porangatu, São Francisco de Goiás. Pode-se dizer, de acordo com a Figura 3 que, com exceção do município de Anápolis que apresenta renda do trabalho com taxa crescente para todo o período; os demais municípios com obras de pátio multimodal apresentam um crescimento da renda maior a partir do ano de 2008.

Porém, alguns municípios, como Santa Isabel, apresentaram crescimento da renda do trabalho

nos anos de 2008 e 2009, com variação de 19,71% e 30,48%, respectivamente, mas uma redução desse percentual em 2010, com variação negativa de 4,56%, ano, em que as obras da FNS estavam praticamente concluídas no município. Em Porangatu, pode-se observar a mesma tendência, ou seja, uma elevação na renda no período de construção da ferrovia e uma desaceleração em 2010, em que a variação foi de apenas 8,1%, se comparado ao ano de 2009 em relação a 2008, cujo percentual foi de 30,6%.

Figura 3: Renda do Trabalho nos municípios com pátios intermodais (em reais)



Fonte: Elaboração própria com os dados da RAIS, 2013.

Tabela 3: Renda do Trabalho 2003 a 2010 em reais (deflacionado pelo IGP-DI/ano-base: 2000)

Municípios	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Alto Horizonte	47.723,24	59.434,27	291.483,41	589.535,70	840.770,90	1.154.743,17	1.322.742,91	1.463.866,18
Anápolis	21.217.664,48	20.469.854,68	25.165.836,01	28.817.961,43	30.452.771,37	34.689.576,74	41.949.922,60	45.187.620,66
Campinorte	169.210,46	159.007,92	207.669,58	235.085,18	283.732,44	289.227,44	574.665,22	372.305,87
Campo Limpo Goiás	102.442,21	111.426,93	156.456,37	172.170,94	185.918,12	267.646,07	354.056,39	405.927,67
Ceres	834.899,06	836.148,77	1.093.728,98	1.227.428,96	1.350.786,12	1.431.201,33	1.690.562,37	1.866.752,13
Estrela do Norte	76.230,07	68.763,28	89.316,83	69.893,92	118.485,66	140.318,52	159.241,67	148.445,90
Formoso	76.148,28	74.130,74	85.912,28	85.558,60	113.952,25	130.523,75	127.833,11	132.127,88
Jaraguá	880.344,78	986.844,30	1.269.497,87	1.431.424,34	1.502.002,14	1.429.728,34	1.698.090,65	1.836.887,42
Jesúpolis	28.857,35	29.052,54	38.886,73	41.330,63	47.992,68	56.753,95	70.185,77	76.920,29
Mara Rosa	216.824,88	193.664,54	249.424,04	296.896,20	367.344,49	398.842,59	417.728,92	413.333,26
Nerópolis	1.255.004,12	1.404.470,62	1.534.716,76	1.811.754,98	2.057.376,67	1.954.316,45	2.398.942,70	2.538.720,15
Ouro Verde de Goiás	108.346,21	98.387,04	106.170,57	114.912,22	119.238,18	126.267,82	153.616,11	176.538,01
Petrolina de Goiás	180.875,12	178.387,23	192.543,15	222.208,28	228.531,53	260.742,25	300.159,37	482.331,59
Porangatu	1.079.878,51	1.100.887,03	1.278.145,19	1.461.679,13	1.512.125,85	1.626.882,29	2.124.299,15	2.296.189,97
Rialma	276.585,11	277.880,16	339.231,87	411.999,46	458.112,75	452.646,05	526.879,94	567.885,97
Rianópolis	141.633,75	141.534,72	157.311,82	183.478,97	175.161,10	342.833,17	561.735,33	562.410,06
Santa Isabel	62.955,37	64.246,78	88.098,22	82.417,21	90.606,42	108.460,49	141.523,81	135.068,14
Santa Tereza Goiás	89.467,25	77.268,80	99.416,42	121.323,03	108.614,40	130.001,71	157.653,17	152.611,90
São Francisco Goiás	111.409,57	121.278,70	114.448,89	163.171,48	174.795,23	159.473,92	225.167,61	239.111,64
São Luiz do Norte	52.238,92	57.091,74	74.304,57	80.995,58	112.541,36	132.956,08	168.737,63	153.561,72
Uruaçu	756.060,89	858.520,37	1.046.191,79	1.245.013,35	1.413.098,00	1.661.499,65	2.218.185,99	3.202.617,26

Fonte: Elaboração própria com os dados da RAIS, 2013.

O aumento da renda pode ser explicado devido à elevação do emprego formal no período de construção, pois obras de infraestrutura demandam considerável quantidade de mão de obra, o que reflete na renda dos trabalhadores. De acordo com a Segplan (2008), os municípios da área de influência da FNS em sua maioria apresentam renda do trabalho menor que a média do Estado, então, a melhoria deste indicador, nesses municípios, é de suma importância, pois mostra que a ferrovia pode ser capaz de impactar positivamente esses e outros indicadores em uma região que necessita de estímulos ao desenvolvimento, assim como prosperar a renda e o emprego da população.

Considerações Finais

O presente trabalho abordou a importância da infraestrutura de transportes para um país em seu processo de desenvolvimento econômico, especificamente o transporte ferroviário. A chegada dos trilhos no território goiano, com a implantação da Estrada de Ferro Goiás representou a inserção da economia goiana frente à economia nacional, retirando o Estado do isolamento causado pela falta de vias de acesso, modernizando a produção e modificando as relações sociais e a forma de viver da população.

Com a finalidade de analisar a contribuição econômica da construção da Ferrovia Norte-Sul para os municípios do Centro e Norte goiano, utilizou-se a análise descritiva das variáveis PIB *per capita*, da arrecadação tributária municipal (ISSQN) e da renda do trabalho, que por vez, mostrou que a construção da linha férrea impactou positivamente de maneira mais expressiva as duas últimas variáveis. Esse resultado pode ser explicado pelo fato de que essas obras de infraestrutura pressionam a demanda no setor de serviços, aumentando a renda do trabalho e a arrecadação municipal sobre serviços, sobretudo nos municípios que terão os pátios de integração multimodal. Porém, com o término das obras da FNS em alguns município/trechos, verificou-se uma minimização dos efeitos dessas variáveis, especialmente do ISSQN.

Assim, apenas a construção da FNS não se mostra suficiente para gerar efeitos positivos duradouros sobre as variáveis analisadas e promover o desenvolvimento econômico e regional. É necessária, além do início da operação da ferrovia, a implantação de projetos que produzam efeitos positivos em outros

setores, preferencialmente àqueles que exijam uma infraestrutura de transporte eficiente, que possa desfrutar dos benefícios gerados pela FNS.

Referências Bibliográficas

ARAÚJO, Maria da Piedade. **Infraestrutura de Transporte e Desenvolvimento Regional**: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional. 2006. 115f. Tese (Doutorado em Ciências). Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz". Universidade de São Paulo. Piracicaba, 2006. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-07062006-162615/pt-br.php>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BARAT, Josef. **Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico**: A visão macroeconômica. São Paulo: Editora CLA, vol. III, 2007.

BERTRAN, Paulo. **Uma introdução à História Econômica do Centro-Oeste do Brasil**. Brasília: Editora UCG, 1988.

BORGES, Barsanufu Gomides. **Ferrovia e Modernidade**. Dossiê Ferrovias, **Revista UFG**, ano 13, n.11, dez. 2011.

BORGES, Barsanufu Gomides. **O Despertar dos Dormentes**. Goiânia: Cegraf/ UFG, 1990.

CAMPOS JUNIOR, Paulo Borges. Goiás nos Trilhos. **Conjuntura Econômica Goiana**. Goiânia: Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento, n. 2, nov. 2004. Disponível em: <http://www.seplan.go.gov.br/sep/sep/down/Conjuntura2.pdf>. Acesso em: 24 nov. 2013.

NATAL, Jorge Luiz Alves. Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: História e Perspectivas. In: **Ensaio FEE**. Porto Alegre, 12 (2), 1991, 293-307.

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**. Brasil: Memória do Trem, 2008.

SEGPLAN. Ferrovia Norte-Sul. O caminho da integração. **Revista Economia e Desenvolvimento**. Conjuntura Socioeconômica de Goiás, Goiânia: SEGPLAN, ano 10, n. 28, out. 2008.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A Importância Geoeconômica das Estradas de Ferro no Brasil**. 2003. 454f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Regional e Planejamento Ambiental). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003. Disponível em: http://www.athena.biblioteca.unesp.br/exlibris/bd/bpp/33004129042P3/2003/silveira_mr_dr_prud.pdf. Acesso em: 24 nov. 2013.

VALEC, Engenharia Construções e Ferrovias S.A. **Ferrovia Norte-Sul**. Out. 2007.

VALEC. **Ferrovia de Integração Oeste-Leste**. Disponível em: <http://www.valec.gov.br/FerroviasFiol.php>. Acesso em: 07 nov. de 2013a.

Normas para publicação de artigos

O Boletim Conjuntura Econômica Goiana, editado pelo Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos da Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento (SEGPLAN), aceita colaborações, em português, sob a forma de artigos versando sobre aspectos econômicos e sociais de Goiás.

Os artigos são submetidos à apreciação do Conselho Editorial e os autores são, a seguir, informados sobre a viabilidade ou não da publicação de seus trabalhos.

Padrão para envio de artigos:

- Resumo contendo no máximo 10 linhas e palavra-chave;
- Formato A4, espaço 1,5, com margens de 3 cm, fonte Arial, tamanho 10, máximo de 15 e mínimo de 5 páginas, incluindo notas, tabelas, gráficos e referências bibliográficas;
- Identificação do autor, com nome completo, titulação acadêmica, nome das instituições a que está vinculado, e-mail e telefone;
- Arquivos magnéticos editados em Word, que devem ser entregues ao IMB, ou cópia magnética enviada para o e-mail: conjunturagoiana@segplan.go.gov.br;
- Tabelas, ilustrações ou gráficos (formato Excel) com legendas numeradas e apresentadas no corpo do texto também devem ser enviadas como anexo;
- Notas de rodapé explicativas ou complementares curtas, numeradas em ordem sequencial;
- Citações, até três linhas, entre aspas, na seqüência do texto; com mais de três linhas, apresentadas em outro parágrafo, com avanço de 1cm e fonte de tamanho 10, sem aspas, preferencialmente identificadas pelo sistema autor - data (NBR.10.520 da ABNT);
- Referências bibliográficas completas e precisas, segundo as normas para Referências Bibliográficas NBR 6.023, da ABNT.

Os artigos publicados são de responsabilidade dos autores e não refletem a opinião da Segplan -GO.

IMB - INSTITUTO MAURO BORGES
DE ESTATÍSTICAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS



28
CONJUNTURA
ECONÔMICA
GOIANA

SEGPLAN

SECRETARIA DE ESTADO DE
GESTÃO E PLANEJAMENTO

GOVERNO DE
GOIÁS