

LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES: UMA ANÁLISE DO MUNICÍPIO DE BARRA DO GARÇAS-MT

Rogério Marcondes Noletto¹

RESUMO

A história registra dificuldades que os povos antigos tiveram que enfrentar em relação à armazenagem, transporte de alimentos e mercadorias. Normalmente os alimentos eram consumidos apenas na época de disponibilidade e os perecíveis se detinham em prazos muito curtos de durabilidade o que inviabilizava sua estocagem. Inexistiam sistemas desenvolvidos de transportes e armazenamento o que obrigava as pessoas a permanecerem próximas aos locais de produção e limitava as opções de produtos disponíveis ao consumo. No entanto, com o aumento das populações e o surgimento de novas cidades, houve a necessidade de construção de estradas e outras formas de transportes para a circulação de pessoas e mercadorias, além de armazéns. Neste estudo discorremos a respeito da importância da logística e infraestrutura de transportes para o desenvolvimento de uma região e, para tanto, procuramos expor a relação existente entre logística e infraestrutura de transportes, ou seja, analisamos se a infraestrutura de transportes predominante na região Imediata de Barra do Garças, atualmente instalada na forma de suporte às atividades relacionadas aos deslocamentos de mercadorias e pessoas é suficiente para atender as demandas de seus usuários. Para isso, nos utilizamos de autores como Ballou (2007), Christopher (2007), Daft (2017), Fleury (2000), Platt (2015), Santos (1996) entre outros que discutem esse tema.

Palavras-chave: Desenvolvimento. Infraestrutura. Logística.

LOGISTICS AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE: AN ANALYSIS OF THE MUNICIPALITY OF BARRA DO GARÇAS-MT

ABSTRACT

History records difficulties that ancient people had to face in relation to storing and transporting food and goods. Normally, food was consumed only when it was available and perishables were stored for very short periods of time, which made their storage unfeasible. There were no developed transport and storage systems, which forced people to remain close to production sites and limited the options of products available for consumption. However, with the increase in populations and the emergence of new cities, there was a need to build roads and other forms of transport for the movement of people and goods, in addition to warehouses. In this study we discuss the importance of logistics and transport infrastructure for the development of a region and, to this end, we seek to expose the relationship between logistics and transport infrastructure, that is, we analyze whether the predominant transport infrastructure in the immediate region of Barra do Garças, currently installed to support activities related to the movement of goods and people, is sufficient to meet the demands of its users. To do this, we used authors such as Ballou (2007), Christopher (2007), Daft (2017), Fleury (2000), Platt (2015), Santos (1996) among others who discuss this topic.

¹ Mestre em Sociologia (UFMT), com Pós em MBA em Gestão Executiva (Universo), Bacharel em Administração. Servidor Público Federal. Professor do Centro Universitário UniCathedral nos cursos de Gestão. E-mail: noletto.rogeriomarcondes@gmail.com.

Keywords: Development. Infrastructure. Logistics.

Logística

A concepção de logística surgiu primeiramente no meio militar se difundindo a partir do período pós Segunda Guerra Mundial², impactando e modificando a relação entre consumo e produção, pois as relações de intercâmbio comercial entre produtores e consumidores puderam se desenvolver de forma mais rápida, fator que junto com questões geográficas como clima, distâncias, aptidão produtiva, foram ajustadas pelos sistemas logísticos, a fim de atender os níveis regionais e mundial.

O termo infraestrutura etimologicamente remete ao sentido de parte inferior de uma estrutura, seria a base de um sistema onde outros elementos se relacionam. Trata-se de palavra utilizada em diversas áreas como ciências sociais, administração e no campo da Sociologia, Karl Marx relatou o significado de infraestrutura³ como sendo os fenômenos econômicos que suportam qualquer sociedade.

Em relação a uma região a palavra infraestrutura refere-se às instalações indispensáveis as atividades cotidianas como: transporte, água tratada, estradas, redes de comunicação etc.

O desenvolvimento de uma região depende muito da forma como ela integraliza suas relações comerciais, no entanto sua eficácia depende em muito das infraestruturas adequadas ao atendimento das necessidades do sistema produtivo e da população local.

Para isso, o Governo Federal⁴ têm realizado esforços, no sentido de modernizar as infraestruturas de transportes considerando as exigências do mercado e dos investidores, mesmo assim, de acordo com levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI)⁵ a falta de diversificação na infraestrutura de transportes no Brasil, ainda carece de ações mais eficazes decorrentes de vários motivos sendo o principal, a falta de investimentos. Além disso, a Confederação apresenta dados relativos à desproporcionalidade em relação a quantidades de cargas transportadas pelos modais de transporte, conforme tabela a seguir:

Tabela 4: Modal de transporte x Quantidade de cargas transportadas

² Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/historia-da-logistica>. Acesso em: 07 fev. 2022.

³ Disponível em <https://www.significados.com.br/infraestrutura/>. Acesso em: 07 fev. 2022.

⁴ Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2021/11/governo-federal-investe-no-setor-de-logistica-e-garante-201csalto-ferroviario201d>. Acesso em: 07 fev. 2022.

⁵ Disponível em: <https://massa.ind.br/infraestrutura-de-transportes/>. Acesso em: 08 fev. 2022.

Modal de Transporte	Quantidades de cargas transportadas (%)
Rodoviário	61%
Ferrovário	20,7%
Aquaviário	13,6%

Fonte: Massa Pesagem e Automação Industrial (2020)

Esses três modais juntos são responsáveis pelo transporte de mais de 95 % da quantidade de cargas transportadas, ficando os 5% restantes a cargo dos transportes aéreos e dutos viários. Esses dados demonstram que o transporte rodoviário responde pela maior porcentagem e como tal recebe a maior quantia de investimentos.

Percebemos que as infraestruturas de transportes são sistemas responsáveis pela circulação de pessoas e bens de consumo entre localidades. Podem ser constituídos por rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos, canais de distribuição, oleodutos, tubulações e terminais de embarque e desembarque. Estes sistemas são fundamentais ao desenvolvimento socioeconômico da região onde se instalam. A ausência dessa infraestrutura implica em perda de competitividade, menor geração de novos empregos, dificuldades no escoamento da produção local e o aumento expressivo do custo dos produtos.

Sendo a região Centro Oeste uma importante região produtora, e o Estado de Mato Grosso, por fazer parte dessa região destaca-se pela produção de *commodities* agrícolas, portanto, a questão logística relacionada à infraestrutura de transportes é fundamental para manutenção da competitividade do agronegócio.

Logística de acordo com Platt (2015) é um conjunto de métodos destinados a garantir os trâmites necessários e entrega de produtos, nos locais destinados, e em tempo determinado. A palavra logística tem origem na língua grega e significa habilidades para cálculo e raciocínio. Atualmente seu conceito tem sido utilizado em diversas áreas e organizações.

Platt (2015) ao escrever a respeito da logística faz referências a alguns teóricos que trabalham com o tema, apresentando a concepção do termo para cada um deles.

Para Ballou (2006), a logística é um processo que implica planejamento, implementação e controle do fluxo eficiente e economicamente eficaz de matérias-primas, estoque em processo, produtos acabados e informações relativas, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender às exigências dos clientes.

Christopher (2007), por sua vez, assegura que a logística é um processo que visa o gerenciamento estratégico de compra, do transporte e da armazenagem de matérias-primas,

peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatos), através da organização de canais de marketing. Esse mecanismo pode maximizar a lucratividade, por meio de atendimento dos pedidos a baixo custo.

Pelas definições acima apresentadas podemos perceber que a Logística está presente em todos os processos, desde o ciclo inicial dos produtos, até a entrega ao consumidor final. Pelas definições fica evidente a amplitude de atividades que envolvem a Logística, ou seja, trata-se de enorme percurso destinado à circulação de bens e atendimento dos consumidores. Nesse sentido, para Platt (2015, p. 21) a Logística visa:

- a prazos previamente acertados e cumpridos integralmente, ao longo de toda a Cadeia de Suprimento;
- à integração efetiva e sistêmica entre todos os setores da organização;
- à integração efetiva e estreita (parcerias) com fornecedores e clientes;
- à busca da otimização global, envolvendo a racionalização dos processos e à redução de custos em toda a Cadeia de Suprimento; e
- à satisfação plena do cliente, mantendo nível de serviço preestabelecido e adequado (PLATT, 2015, p. 21).

Podemos observar que os objetivos que envolvem a Logística se destinam a contribuir com as organizações em todo seu processo produtivo e das vendas. Também realiza as relações entre mercados e organizações parceiras, reduzindo custos e influenciando na competitividade entre produtores, promovendo melhores preços finais para os consumidores.

Uma logística eficiente requer planejamento, operação e controle do fluxo de mercadorias e informações, desde a fonte produtora até o consumidor final, mas para isso há que considerar que sua operação está relacionada aos processos de produção, entrega e manuseio, custos de transporte e estocagem, ou seja, o processo logístico influencia diretamente todos os custos que compõem o valor final dos produtos.

Segundo Fleury (2000), a logística é paradoxal, pois é, ao mesmo tempo, uma das atividades econômicas mais antigas é, também, um dos conceitos gerenciais mais modernos, pois se trata de uma ferramenta que condiciona as organizações a se adaptarem as diversas mudanças, sejam políticas, econômicas e ao constante aumento de incertezas. O autor comenta que ao abandonar o extrativismo o homem passou a organizar formas de produção, possibilitando com isso o surgimento de funções logísticas essenciais tais como: o estoque, armazenagem e o transporte. Complementando sua análise, argumenta que a logística numa concepção moderna, pode auxiliar as organizações a se adaptarem às mudanças econômicas, à globalização e demais incertezas, além de contribuir com inovações tecnológicas que acabam por melhorar todo o processo relacionado ao ciclo dos produtos e às exigências dos mercados.

As atividades relacionadas à logística evoluem conforme as necessidades organizacionais e sua importância para o gerenciamento das organizações é indiscutivelmente fundamental. Praticamente todos os fluxos processuais relacionados a empresas e organizações dependem do bom funcionamento destas atividades.

Historicamente, o conceito de logística vem sendo aprimorado, mostrando o aumento da eficiência dos processos de circulação de pessoas e produtos. Para isso se faz necessário constantes estudos e investimentos direcionados à melhoria da infraestrutura de transportes e circulação de bens e pessoas. A esse respeito Ballou (2007), escreve:

À medida que os sistemas logísticos fossem aperfeiçoados, o consumo e a produção experimentariam uma separação geográfica. Algumas regiões se especializariam nas commodities para cuja produção tivessem melhores condições. A produção excedente poderia ser então enviada, com vantagem econômica, a outras áreas produtoras (ou consumidoras), e os artigos necessários, mas de escassa ou inexistente produção local seriam importados. Esse processo de intercâmbio segue o princípio da vantagem comparativa (BALLOU, 2007, p. 25).

Pelo exposto observamos que a logística é responsável pela expansão e melhoria do nível de comércio mundial, sendo considerada a essência do comércio atual e diretamente relacionada ao padrão econômico atual. As organizações das mais diversas finalidades possuem em seus procedimentos e rotinas, metodologias de trabalho que necessitam de arranjos para funcionarem adequadamente. Em relação a isto, Santos (1996), faz a seguinte observação:

Cada objeto é, em si mesmo, um sistema, funcionando sistemicamente. Um grande supermercado ou Shopping Center seriam incapazes de existir se não fossem servidos por vias rápidas, estacionamentos adequados e acessíveis, sistemas de transportes públicos com horários regulares e conhecidos e se, no seu próprio interior, as atividades não estivessem subordinadas a uma coordenação. Esse é o caso dos grandes edifícios, dos armazéns, dos silos etc. Os portos, a rede rodoviária de um país, e, sobretudo, a rede ferroviária são exemplos de objetos complexos e sistêmicos (SANTOS, 1996, p.145).

Todas as organizações de certa forma são atendidas e dependentes de sistemas estruturais que direta ou indiretamente lhes são complementares. Por exemplo, os hotéis dependem dos hóspedes que chegam as cidades levados por algum meio de transporte. Nesse simples exemplo percebemos a diversidade de elementos que se interagem e conjuntamente compõe uma experiência única.

Em vista disso, a logística apresenta-se de forma onipresente quando se trata da competitividade almejada pelos setores produtivos e, principalmente, pelos grupos vinculados

ao agronegócio. De acordo com Lima (2015), visto que a escala de produção de commodities agrícolas cresce continuamente, exige-se uma perfeita sincronia entre diversos setores que permitam a circulação das mercadorias até o consumidor final.

Segundo Castillo (2008), a logística moderna pode ser caracterizada como um conjunto de competências infraestruturais (transportes, comunicações, armazéns terminais etc.), normativas (regulações, impostos, aduanas, acordos comerciais, agências setoriais etc.) e operacionais que, reunidas num subespaço, conferem competitividade aos circuitos produtivos e aos agentes que dele fazem parte.

No entanto, para que a logística seja eficiente é necessária uma boa infraestrutura de transportes. Essa relação é fundamental para que as cidades, comunidades e empresas tenham um atendimento de qualidade no que diz respeito ao envio e recebimento de cargas e encomendas.

Nesse sentido, a relação existente entre a infraestrutura necessária e a logística de transportes instalada em uma região, permite aos envolvidos no processo de gestão regional, planejarem ações que atendam às demandas de produção.

Relação entre Logística e Infraestrutura de Transportes

Segundo Ballou (2007), o transporte normalmente representa um dos elementos mais significativos em termos de custos logísticos para as empresas. A movimentação de cargas absorve de um a dois terços destes custos totais. Em relação a isso podemos observar a importância significativa do transporte e como o seu adequado gerenciamento impacta nos resultados de uma organização empresarial.

Quando comparamos países desenvolvidos com aqueles em desenvolvimento, é nítida a diferença existente em relação às opções de transportes de suas produções. Serviços de transportes eficientes e baratos intensificam a competitividade nos mercados e reduzem os preços dos produtos. Tudo isso reflete na melhora da economia e qualidade de vida das pessoas.

Sistemas de transportes precários limitam os mercados, pois o acesso à produção fica condicionado a uma distância restringida. Os produtos são mais baratos quando disponíveis no local de produção ou mediante o deslocamento a menores custos. Nesse caso, o carregamento a preços acessíveis e com qualidade incentiva a concorrência, pois disponibiliza produtos em locais onde eles não são produzidos, sendo suas conduções/transportes, um dos componentes que compõem os custos finais dos produtos e se estiverem a valores populares, diminui o preço final de produtos para os consumidores.

A questão de custos também está relacionada ao transporte urbano de pessoas, e suas implicações interferem diretamente nesta questão. Alterações relacionadas à mobilidade tem sido objeto de estudos cuja intenção é a busca de alternativas mais eficientes e que atendam às necessidades organizacionais, além da promoção do desenvolvimento nas dimensões sociais, econômicas e ambientais. Sabemos que estas dimensões possuem objetivos e interesses divergentes, e até mesmo conflitantes, porém para que exista sustentabilidade do sistema como um todo, é necessário buscar soluções que atendam todos os interessados envolvidos.

Ao analisar o contexto pesquisado, sob o ponto de vista do desenvolvimento econômico e social da região Imediata de Barra do Garças/MT, podemos afirmar que essa questão poderia ser melhorada se houvesse mais investimentos em termos de infraestrutura. Tal medida poderia facilitar o escoamento das produções realizadas no entorno dessa região e, assim, contribuir para o intercâmbio comercial entre os municípios circunvizinhos. Além disso, iria contribuir em muito para a geração de empregos e melhoria na qualidade da prestação de serviços pelas empresas e da qualidade de vida da população.

Nesse sentido, fica evidente que uma boa infraestrutura de transporte na cidade de Barra do Garças, facilitaria a expansão industrial e comercial, especialmente no que diz respeito ao agronegócio na região do Araguaia.

Cabe aos órgãos gestores, apoiados pela estrutura administrativa composta por agentes públicos e representantes da sociedade civil designados, a constante avaliação das condições de transporte e da logística associada. Isso implica ter clareza da relação entre os sistemas de transporte, a eficiência de organizações privadas e o setor público, fatores que dependem diretamente do investimento de recursos, sobretudo, por parte do Governo Federal. Para que os investimentos ocorram de forma apropriada, são necessários estudos a respeito das estratégias que possam definir a escolha das melhores opções de transporte necessárias ao um escoamento eficiente da produção.

A dinâmica da economia e o constante aumento da circulação de pessoas e produtos implicam a necessidade de um melhor sistema de transporte. Os consumidores, cada dia mais exigentes, cobram uma logística, com curto tempo de entrega, além de qualidade, confiabilidade e cuidado no manuseio dos bens transportados. Para isso, as empresas, a fim de se tornarem mais competitivas, devem organizar suas cadeias de suprimentos, investindo em uma melhor infraestrutura, com modernas tecnologias da informação e comunicação, certificações de qualidade e segurança, procedimentos rápidos e eficientes (ABONY; VAN SLYKE, 2010).

Estabelecer o processo logístico é de suma importância para o desenvolvimento de qualquer região. Os modais de transporte são construídos com altos valores de investimentos,

portanto o planejamento é incontestavelmente indispensável para que as políticas públicas sejam operacionalizadas de forma mais eficiente. É preciso entender o potencial da região e procurar viabilizar os meios que contribuam para seu crescimento.

A gestão de políticas públicas relacionadas ao setor de transportes é importante para a sociedade. A forma como os gestores operacionalizam suas ações nesse setor interfere econômica e socialmente no desenvolvimento de suas regiões.

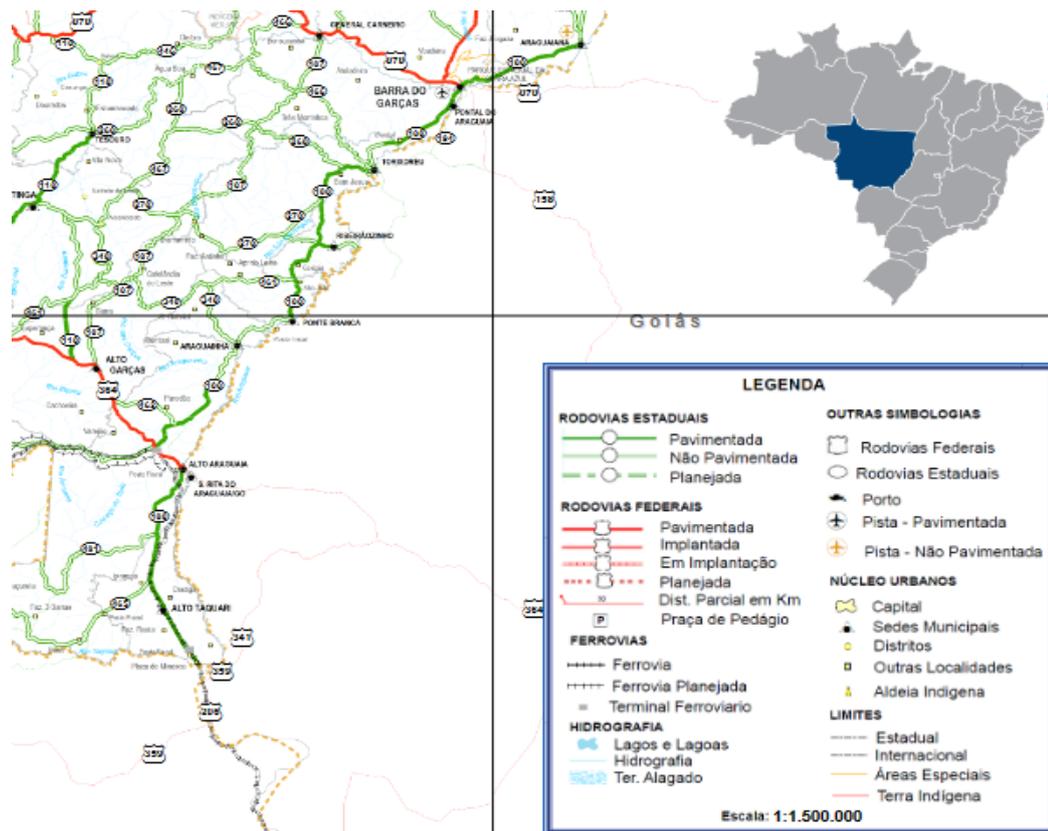
A localidade, isto é, a posição em que está situada a cidade, pode tornar-se um importante corredor de mercadorias para outros territórios. No caso da cidade de Barra do Garças, vista como uma das portas de entrada ao Estado de Mato Grosso, ocasiona um intenso fluxo de veículos pesados no perímetro urbano do município.

A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística - SINFRA/MT, através da Unidade de Gerenciamento de Projetos – UNIGEP, apresentou o trabalho intitulado Sistema Rodoviário Estadual Mato Grosso 2020, no qual podemos observar um detalhamento da malha rodoviária do Estado (**Mapa 3**). Além do caráter normativo, o documento serve de apoio ao planejamento de novas rodovias, federalizações, estadualizações e municipalizações de trechos do SRE - Sistema Rodoviário Estadual. O SRE é o conjunto das rodovias sob a jurisdição do governo estadual, dentro do território mato-grossense, compreendendo tanto a infraestrutura rodoviária, quanto a operacional, conforme definido no Roteiro Básico para Sistemas Estaduais do DNIT (Relatório SRE, 2020).

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, órgão responsável pelo levantamento estatístico das malhas rodoviárias federais e estaduais, nos termos da Lei 10.866 de 04 de maio de 2004, utiliza como fonte de informações os dados dos SRE estaduais.

Mapa 03 – Mapa Rodoviário 2021⁶

⁶ Mapa Rodoviário 2021 – Disponível em: <http://www.sinfra.mt.gov.br/malha-rodoviaria>
Acesso em: 20 nov. 2021



Fonte: SINFRA [s.d.]

Nesse sentido, a concepção a respeito das vias de escoamento de uma região precisa ser levada em consideração no momento de serem planejadas, já que suas construções são para um melhor atendimento das necessidades do município com destaque para as suas características econômicas, demográficas e produtivas. Outra questão importante é estabelecer uma comunicação adequada com estradas estaduais e federais de forma a compor uma complementaridade viária entre elas. As características produtivas da região direcionam a definição de políticas públicas que busquem construir uma infraestrutura ideal de transportes.

De acordo com o Censo Agropecuário do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, realizado no ano de 2017, o Município de Barra do Garças – MT, contava com 601.340 hectares de estabelecimentos agropecuários. Além disso, conforme pesquisa realizada em 2018, pelo mesmo Instituto, o Estado de Mato Grosso teve nesse período um aumento de seu percentual de 13,7% para 14,6% no valor de produção agrícola no país, ficando atrás somente de São Paulo.

Estes dados demonstram que o Estado cresce em produtividade agrícola, por isso disso, necessita de investimentos para ter uma malha rodoviária mais eficiente para o transporte dessa produção. Assim, torna-se importante descrever as duas principais rodovias federais que cortam a cidade de Barra do Garças são a BR-070 e a BR-158 e as vias estaduais próximas: MT-100,

MT-107, MT-110 e MT-336. Tanto as federais como as estaduais formam a malha rodoviária responsável pelo escoamento da produção regional, formando ligações com outras vias e modais de transportes como portos e ferrovias que compõe o sistema de transportes.

A BR-070 é uma rodovia federal, conhecida como Brasília/Cuiabá, sendo seu início em Brasília-DF, terminando no distrito de Coriza-MT, no município de Cáceres-MT, que faz fronteira com a Bolívia. Enfim, essa BR cruza o Distrito Federal e os estados de Goiás e Mato Grosso. Alguns trechos dela se interconectam com trechos das BR-163⁷, também conhecida por Rodovia Cuiabá-Santarém-PA e BR-364, em Mato Grosso. A BR-163, conhecida como a rodovia da integração, fez parte do Plano de Integração Nacional (PIN). Sob pressão de povoar a região amazônica, o governo militar determinou que o Exército por meio do Batalhão de Engenharia e Construção, do Rio Grande do Sul, se instalassem em Cuiabá e realizasse a construção da BR ligando a capital do Mato Grosso a Santarém no Pará. Esta obra interligaria o Norte às regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste do país. Foram instaladas duas frentes de trabalho, o 9º BEC Batalhão de Engenharia e Construção no sentido (Sul – Norte) e o 8º BEC, instalado em Santarém assumiu a construção do sentido (Norte-Sul). Após cinco anos de trabalho as frentes se encontraram na região sul do Pará, mais precisamente na Serra do Cachimbo.

Já a BR-158 é uma rodovia longitudinal federal que atravessa o país de norte a sul, tendo seu início em Santana do Livramento, na fronteira do Rio Grande do Sul com o Uruguai, chegando à Redenção, no Estado do Pará. Essa BR atravessa praticamente toda a região central do Brasil, ao cortar os estados do Sul, Sudeste e Centro Oeste.

Em 2005, o ex-secretário de Infraestrutura do Brasil, Luiz Antônio Pagot⁸, ressaltou que "a BR-158 é um eixo estruturante, multimodal, que combina rodovia com hidrovias e ferrovias, por isso é de grande importância". Em sua fala, Pagot também assinalou que a finalização das obras de pavimentação da BR-158 dará competitividade não apenas ao agronegócio mato-grossense, mas também possibilitará que o Porto de Ponta da Madeira, situado em São Luís, no estado do Maranhão, pertencente à Companhia Vale do Rio Doce, seja também um corredor de exportação para outros produtos produzidos no Centro Oeste, em especial no estado de Mato Grosso, ao mesmo tempo em que criará também oportunidades de retorno de fretes provenientes da região Nordeste. Essa obra permitirá que os navios que vêm do exterior descarreguem insumos agrícolas e outros produtos nesse Porto.

⁷ Disponível em: <http://www.rotadooeste.com.br/pt-br/rodovia/historia-da-rodovia>. Acesso em: 13 jul. 2022.

⁸ Disponível em: <http://www5.sefaz.mt.gov.br/-/br-158-tem-importancia-nacional-diz-pagot>. Acesso em: 10 fev. 2022.

De acordo com o ex-secretário, a BR-158 teria ligação com duas grandes ferrovias: a de Carajás, que vai desde as jazidas de Carajás (no Pará) até o terminal de Ponta de Madeira, em São Luís (Maranhão), e a Ferrovia Norte-Sul que atualmente está em Estreito, Tocantins, e vem descendo para o Estado de Goiás. A região Centro-Oeste e, em específico, o Estado de Mato Grosso, possui um papel de destaque na produção agropecuária, quando comparado com outros estados brasileiros. Essa situação faz com que os gestores dos modais de transportes busquem alternativas viáveis para um trânsito mais eficiente. E este cuidado deve ser constante, haja vista a necessidade de garantir escoamento adequado à produção das regiões e consequente crescimento econômico.

Como se percebe a economia dos municípios de Mato Grosso está atrelada ao bom desempenho do agronegócio, predominante em praticamente todo o Estado. Ademais, nota-se que o modal rodoviário tem grande predominância na região. Porém, como em quase todo o país as estradas necessitam de constantes manutenções. Algumas ainda não são pavimentadas sendo suas manutenções realizadas pelos poderes públicos das três esferas, a federal, e a estadual municipal.

Dessa forma, as Políticas Públicas nessa área possuem papel importantíssimo para o desenvolvimento econômico e social da região, uma vez que um município com grande potencial no agronegócio demanda meios que levem ao aperfeiçoamento de seu crescimento. Em atendimento a essa prerrogativa recentemente a Câmara Municipal de Barra do Garças aprovou e o Prefeito sancionou a Lei do Plano Plurianual PPA para o período de 2022/2025.

O Poder Executivo Municipal sancionou a Lei 4.363 de 22 de dezembro de 2021 que “Dispõe sobre o Plano Plurianual do Município de Barra do Garças para o período de 2022/2025 e dá outras providências”⁹. Nessa Lei consta detalhadamente os vários programas que demonstram as demandas do poder executivo municipal, relacionados à diversas áreas, são metas e ações definidas como Políticas Públicas que visam o atendimento das necessidades e desenvolvimento municipal.

Conforme observamos tanto a logística quanto a infraestrutura de transportes adequados são fatores essenciais para que as cadeias produtivas regionais possam manter-se inseridas e competitivas no mercado. Sistemas eficientes de transporte são exigências impostas por mercados cada vez mais globalizados e interdependentes.

A região Centro Oeste é dependente do transporte rodoviário e ainda carece de obras em construção. A manutenção da malha rodoviária é fundamental, conforme apontado pelos

⁹ Disponível em: <https://www.barradogarcas.mt.gov.br/Publicacoes/PPA/>. Acesso em 10 fev. 2022.

participantes da pesquisa, porém observa-se que algumas estradas se encontram em estado crítico, com buracos, mal sinalizadas e com ausência de acostamentos, o que implica em falta de segurança, aumento dos custos de frete, entre outros problemas.

Podemos constatar, pelas obras realizadas e em andamento, que a estrutura de transportes da região, encontra-se na agenda das políticas públicas regionais, o que mostra a existência de uma constante preocupação por parte dos governos em todas as escalas em atender as necessidades desta pasta, pois a consolidação dos meios de transporte é necessária ao mercado como também as populações dos municípios.

Em relação ao município de Barra do Garças-MT, buscamos na Plataforma Brasil¹⁰ um detalhamento das obras atualmente em execução, conforme tabela abaixo:

Tabela 6 – Detalhe das Obras¹¹

Id. Obra	Órgão	Objeto	Data de início
11973	Ministério da Infraestrutura	Elaboração de projetos e execução de obras visando à construção do novo terminal de passageiros - TPS	20/12/2019
19523	Diretoria Executiva do Fundo Nacional de Saúde	UBS	09/07/2013
25431	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes	Manutenção rodoviária (conservação/recuperação) na BR 070/MT, trecho entre BR 158 (a) Div. (GO/MT)	03/03/2020
25447	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes	Manutenção rodoviária (conservação/recuperação)	06/10/2015
25867	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes	Execução de obras de implantação e pavimentação com obras de artes especiais na rodovia BR 070/MT	01/06/2017
26106	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes	Execução dos serviços e disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos	21/02/2019
130119	Ministério da Educação	Educação Básica	27/02/2018
187571	Superintendência do Desenvolvimento do Centro-oeste	Pavimentação asfáltica e drenagem pluvial das Ruas Nossa Senhora Aparecida, Rua Santa Luzia	31/12/2015

¹⁰ Plataforma + Brasil - Portal do governo federal que fornece acesso aos painéis gerenciais, ouvidoria, denúncias e acesso a informações. Disponível em: <https://redemaisbrasil.plataformamaisbrasil.gov.br>. Acesso em: 22 nov. 2021.

¹¹ Disponível em: <https://paineldeobras.economia.gov.br/extensions/painel-obras/painel-obras.html>. Acesso em: 22 nov. 2021.

192032	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento	Adequação de estrada vicinal	28/12/2016
200492	Fundação Nacional de Saúde	Sistema de abastecimento de água em áreas rurais e comunidades tradicionais	29/12/2017
202857	Superintendência do Desenvolvimento do Centro-oeste	Ampliação e revitalização do Porto do Baé, trecho 02	29/12/2017
202997	Superintendência do Desenvolvimento do Centro-oeste	Ampliação e duplicação da via de acesso a Serra do Roncador – Distrito de Barra do Garças	29/12/2017
209684	Ministério do Turismo	Apoio de projeto à Infraestrutura Turística – Revitalização da Orla do Rio Garça e da Praça Domingos	20/08/2018
225667	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento	Pavimentação	31/12/2020

Fonte:Ministério da Economia [s.d.]

Procuramos ajustar a planilha acima, por meio de filtros, a fim de mostrar as ações em execução. Nesse sentido, foram constatadas 14 obras em execução. Além disso, no levantamento em questão identificamos os órgãos responsáveis pela execução, os títulos, as datas de início e previsão de término. A partir desses dados, observamos que algumas ações estão relacionadas à construção ou manutenção de estradas. No site, sem utilização de filtros, o painel mostra obras canceladas, concluídas, não iniciadas entre outros, porém optamos por apresentar as obras em execução. Embora mencionemos também as que foram canceladas, porém não conseguimos acessar os motivos dos cancelamentos.

O que observamos é que as autoridades municipais têm buscado a execução de obras e rodovias com vistas às melhorias da qualidade de vida da população, para isso buscam seguir as normas expressas nas leis que regem a administração, quanto à aplicação dos recursos públicos em obras que atendam as demandas da sociedade.

Isso nos remete à Paula (2017), que ao tratar à Administração, como campo de estudos, historicamente voltado para soluções técnicas, enfatizando mais os aspectos instrumentais da gestão do que os sociopolíticos. Nessa situação entendemos que enquanto objeto de estudos da ciência, a Administração enfatiza a racionalidade, deixando as questões sociais e políticas em segundo plano.

Considerando os conhecimentos teóricos da Administração que tratam da eficiência dos processos gerenciais, a autora traz como foco três dimensões:

A dimensão econômica financeira, que se relaciona com os problemas no âmbito das finanças públicas e investimentos estatais, envolvendo questões de natureza fiscal, tributária e monetária;

A dimensão institucional-administrativa, que abrange problemas de organização e articulação dos órgãos que compõem o aparato estatal, assim como as dificuldades de planejamento, direção e controle das ações estatais e a questão da profissionalização dos servidores públicos para o desempenho de suas funções;

A dimensão sociopolítica, que compreende problemas situados no âmago das relações entre o Estado e a sociedade, envolvendo os direitos dos cidadãos e sua participação na gestão pública (PAULA, 2017, p.21).

Pelo exposto, a autora mostra que para que realmente ocorra à consolidação de uma gestão pública democrática, é importante o equilíbrio entre essas três dimensões, porém devido a divisão normalmente existente entre a política e a ciência administrativa, a dimensão sociopolítica tende a ficar condicionada a segundo plano.

Com base nos estudos percebemos que as três dimensões apresentadas pela autora estão presentes nas observações dos participantes pesquisados vinculados ao Executivo Municipal. Os gestores municipais utilizam a estrutura administrativa para o levantamento das demandas da comunidade e buscam alternativas a fim de viabilizar soluções com vistas a responder as demandas da sociedade como um todo, porém em função da dependência política e financeira junto às esferas Estadual e Federal, em muitas ocasiões, isso se torna um entrave à realização daquilo que é importante em termos de infraestrutura.

Tal assertiva se torna contundente, por exemplo, quando nos deparamos com a disponibilidade dos recursos destinados à conservação das estradas que atravessam o município de Barra do Garças, que é fundamental para um transporte adequado e seguro de pessoas e mercadorias.

A manutenção de rodovias e estradas vicinais é um grande desafio para os gestores públicos, estradas e rodovias de qualidade impactam no crescimento socioeconômico das regiões, portanto, para tal finalidade é necessário à administração de políticas públicas e ações específicas e constantes a fim de garantir um transporte seguro de mercadorias e pessoas, e assim fomentar ainda mais o comércio local. Daí a necessidade da gestão de recursos financeiros e de um serviço de conservação eficientes, pois sem isso a população do município poderá sofrer em função de uma infraestrutura deficiente, ocasionando impactos negativos principalmente nos setores econômico-sociais.

Nesse sentido, segundo Daft (2017), gestão deve ser concebida como a condução, de forma eficaz e eficiente, dos objetivos das organizações e para isto os gestores executam suas

ações com base nas quatro principais ações de gerenciamento: planejamento, organização, liderança e controle. Para o autor:

Quatro funções fundamentais de gestão: planejamento (definição de metas e atividades de decisão), organização (de atividades e pessoas), liderança (motivação, comunicação e desenvolvimento de pessoas) e controle (que estabelece metas e mede o desempenho). Dependendo da situação de trabalho, os gestores realizam numerosas e variadas tarefas, mas todos podem ser classificados com base nessas quatro funções principais (DAFT, 2017, p. 31).

No contexto estudado, a gestão e os aspectos mencionados são importantes, pois estes conhecimentos contribuem em muito para a uma condução eficiente dos atos por parte das autoridades competentes.

Com base nessa observação, as organizações públicas como órgãos sociais, deveriam ser responsáveis pela realização de ações que visem o atendimento das necessidades das comunidades, dentre essas a manutenção de estradas seguras e de qualidade, mostrando que nesse processo a parceria entre o poder público e a sociedade é de suma importância para que se tenha um transporte efetivo e organizado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo apresenta uma visão sobre como questões relacionadas ao planejamento logístico, relacionado à área de transportes, tem impactado o desenvolvimento econômico e social da região Imediata de Barra do Garças-MT.

Considerando que as economias, nos diversos níveis, estão cada vez mais globalizadas, os investimentos em infraestruturas, são necessários para manter a competitividade dos mercados. Novas tecnologias e formas de gerenciamento, relacionados ao processo produtivo, surgem constantemente, portanto é preciso que os gestores públicos busquem por meio do planejamento, identificar possibilidades de obterem vantagens competitivas que atendam essas mudanças e busquem soluções para diminuição dos efeitos causados por essas mudanças.

Embora tenhamos observado a necessidade de mais infraestrutura na área de transporte, ficou constatado o envolvimento das autoridades públicas e da sociedade nas questões pertinentes a malha rodoviária local. Nesse processo observamos a existência de obras importantes em andamento com expectativas interessantes à economia do município e uma busca por melhorias na qualidade do fluxo de trânsito do perímetro urbano municipal e da região. O município possui estradas em construção e a manutenção de acordo com os participantes da pesquisa vem sendo realizada de forma preventiva.

Verificamos também a importância do meio de transporte rodoviário para a região sendo o principal responsável pela circulação de pessoas e produtos e conseqüentemente o que recebe a maior destinação de recursos e atenção das autoridades que são responsáveis pela manutenção da malha rodoviária.

Constatamos a participação de órgãos federais, estaduais e municipais em ações conjuntas relacionadas à conservação e patrulhamento das vias, em prol do benefício da população residente na região, em que cada ente federativo realiza ações dentro das suas competências que lhe cabem, conforme a análise de dados e informações.

Pela análise da infraestrutura e características da região, podemos afirmar que o transporte rodoviário é o mais utilizado e investimentos na melhoria das vias por meio de obras de construção e manutenção criam uma expectativa de desenvolvimento econômico, melhora no trânsito de veículos e na qualidade de vida da comunidade.

Os investimentos atuais são em sua maioria alocados na manutenção e na construção de melhorias no modal rodoviário. A região não tem disponibilidade de ferrovias os rios

existentes não possuem trechos navegáveis necessários para grandes embarcações e o aeroporto possui estrutura para o transporte de passageiros e poucas cargas.

Nesse processo, o envolvimento de todos os interessados é fundamental para a definição das ações, haja vista o conhecimento específico que cada um deles pode oferecer e contribuir satisfatoriamente nos objetivos coletivos da comunidade beneficiada, a participação destes agentes através do conhecimento e apresentação de suas necessidades representa um apoio significativo na definição de políticas públicas que busquem o desenvolvimento da infraestrutura regional de transportes.

A modernidade crescente implica na criação de infraestruturas de transportes eficazes e organizadas em acordo com as exigências do mercado. Existe uma tendência da utilização de sistemas de transportes com diversidade de modais considerando os custos, a necessidade de rapidez e condições exigidas por um mercado diversificado.

Pelo constatado podemos afirmar que os programas do governo buscam através de planejamento, encontrar alternativas que tornem seus mercados internos mais competitivos, e a infraestrutura relacionada aos custos de transportes, a movimentação de pessoas e produtos fazem muita diferença no momento de escolha por parte de empresas investidoras.

As ações governamentais buscam trazer desenvolvimento ao território, normalmente são incentivadas por diversos setores da sociedade que juntamente ao Estado estabelecem relações cooperativas e às vezes conflituosas, haja vista a diversidade de interesses inerentes a qualquer região. Como exemplo disso, temos o agronegócio, em que os interesses de seus representantes costumam ser diferentes das populações originárias da região, os empresários desse setor responsáveis pelos investimentos, consideram a terra como mercadoria, elemento de acúmulo de capital. Nesse sentido, as ações desses empresários excluem os pequenos produtores, como também afetam o meio ambiente devido ao desmatamento como também o uso de agrotóxicos, tudo porque busca cada vez mais a concentração de renda.

Em vista disso, as políticas públicas destinadas às obras de infraestrutura rodoviária estão permeadas de um jogo de interesses ao ponto de os investimentos públicos serem direcionados às regiões que estejam aptas ao atendimento dos mercados consumidores, conseqüentemente, isso escancara uma prática perversa em que o Estado se configura com um ator que em muito contribui com a construção de infraestruturas que sirvam de apoio e garantam territórios para investimentos de grupos específicos. De certa forma o capital obriga o Estado a desenvolver projetos que favoreçam o mercado para que empresas multinacionais se estabeleçam nas regiões.

Enfim o delineamento dos transportes de uma região deverá ser feito buscando alinhar as infraestruturas às exigências das cadeias produtivas, condicionando o escoamento de sua produção à logística imposta pelo mercado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALLOU, Ronald H. “**Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2007.

BARRA DO GARÇAS, Prefeitura Municipal de Barra do Garças. **PPA**. [S. l.], 2021. Disponível em: <<https://www.barradogarcas.mt.gov.br/Publicacoes/PPA/>>. Acesso em: 10 fev. 2022.

BNDES, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Programa de Investimento em Logística**. [S. l.], [2011?]. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/onde-atuamos/infraestrutura/programa-investimentos-logistica/pil%20programa%20investimentos%20logistica>>. Acesso em: 30 jan. 2022.

BNDES, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Relatório Anual BNDES, 2011**. [S. l.], 2011. Disponível em: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewj7w7Of1_74AhX1pJUCHZwHAIoQFnoECAUQAQ&url=https%3A%2F%2Fweb.bndes.gov.br%2Fbib%2Fjspui%2Fbitstream%2F1408%2F930%2F4%2FRA2011_final_BD.pdf&usg=AOvVaw1fKZQ07r0X6wWQS7NOG4-Z>. Acesso em: 30 jan. 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011**. Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências. [S. l.], 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112527.htm>. Acesso em: 31 jan. 2022.

BUCCI, Maria Paula Dallari. **Direito administrativo e políticas públicas**. São Paulo: Saraiva, 2002.

CNT, Confederação Nacional do Transporte. **Rodovias: mais da metade dos acidentes ocorre em pistas simples de mão dupla**. [S. l.], 2018. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/metade-acidentes-ocorrem-pista-simples-mao-dupla>>. Acesso em: 30 dez. 2021.

_____. **COMMODITIES**: Commodities são mercadorias primárias de origem agrícola, pecuária, mineral e ambiental que fornecem matérias-primas importantes para a produção industrial global. **Mundo Educação**. [S. l.], [2019?]. Disponível em: <<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/commodities.htm>>. Acesso em: 22 nov. 2021>.

_____. **CRESCIMENTO ECONÔMICO X INVESTIMENTOS SOCIAIS: A geração de riquezas e os subsídios aos mais pobres são incompatíveis ou devem caminhar juntos? Conheça a relação entre ambos e leve a discussão para a escola.** **Nova Escola.** [S. l.], 2016. Disponível em: <<https://novaescola.org.br/conteudo/1307/crescimento-economico-x-investimentos-sociais>>. Acesso em: 30 jan. 2022.

CHRISTOPHER, Martin. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: criando redes que agregam valor.** 2. ed. São Paulo: Thonsom Learning, 2007.

DAFT, Richard L. **Administração.** 3. ed. São Paulo, SP. Cengage Learning, 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Disponível em: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-apresenta-andamento-das-obras-do-anel-viario-de-barra-do-garcas-e-do-contorno-de-aragarcas>>. Acesso em: 22 nov. 2021.

FLEURY, Paulo Fernando et al. (Org.). **Logística empresarial: a perspectiva brasileira.** São Paulo: Atlas, 2000.

GOOGLE. **Google Forms.** Disponível em: <<https://www.google.com/forms/about/>>. Acesso em: 25 mai. 2021.

GOV, Ministério da Economia. **Painel de Obras + Brasil.** [S. l.], [2021?]. Disponível em: <<https://paineldeobras.economia.gov.br/extensions/painel-obras/painel-obras.html>>. Acesso em: 22 nov. 2021.

GOV, Ministério da Infraestrutura. **Conheça o PNLT.** [S. l.], 2014. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre_antigo/conheca-o-pnlt>. Acesso em: 30 jan. 2022.

GOV, Ministério da Infraestrutura. **DNIT apresenta andamento de obras em Barra do Garças e Aragarças.** [S. l.], 2018. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-apresenta-andamento-das-obras-do-anel-viario-de-barra-do-garcas-e-do-contorno-de-aragarcas>>. Acesso em: 22 nov. 2021.

GOV, Ministério da Infraestrutura. **Rodovias Federais - Delegação de Rodovias.** [S. l.], 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre/rodovias-federais/rodovias-federais-delegacao-de-rodovias>>. Acesso em: 27 nov. 2021.

GOV, Ministério do Planejamento. **Governo Federal investe no setor de logística.** [S. l.], 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2021/11/governo-federal-investe-no-setor-de-logistica-e-garante-201csalto-ferroviario201d>>. Acesso em: 07 fev. 2022.

GOV, Ministério do Planejamento. **Governo lança segunda etapa do Programa de Investimento em Logística.** [S. l.], 2015. Disponível em: <<https://www.epl.gov.br/governo-lanca-segunda-etapa-do-programa-de-investimento-em-logistica>>. Acesso em: 08 jun. 2022.

GOV, Portal Brasileiro de Dados Abertos. **Desenvolvimento da Infraestrutura - Obras do PAC - Programa de Aceleração do Crescimento**. [S. l.], 2019. Disponível em: <<https://dados.gov.br/dataset/obras-do-pac-programa-de-aceleracao-do-crescimento>>. Acesso em: 06 jun. 2022.

GOV, Rede + Brasil. **Plataforma mais Brasil**. [S. l.], [2021?]. Disponível em: <<https://redemaisbrasil.plataformamaisbrasil.gov.br/>>. Acesso em: 22 nov. 2021.

HISTÓRIA DA RODOVIA. **Rota Oeste**. [S. l.], [2019?]. Disponível em: <<http://www.rotadooeste.com.br/pt-br/rodovia/historia-da-rodovia>>. Acesso em: 13 jul. 2022.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **2017 Regiões Geográficas#Divisão Regional do Brasil**. [S. l.], 2017. Disponível em: <<https://censos.ibge.gov.br/1992-novo-portal/edicao/15905-divisoes-regionais-do-brasil-divisoesregionaisdobrasil.html>>. Acesso em: 28 mar. 2022.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Água Boa**. [S. l.], 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/agua-boa/panorama>>. Acesso em: 01 fev. 2022.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Barra do Garças**. [S. l.], 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/barra-do-garcas/panorama>>. Acesso em: 20 ago. 2021.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Canarana**. [S. l.], 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/canarana/panorama>>. Acesso em: 01 fev. 2022.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Querência**. [S. l.], 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/querencia/panorama>>. Acesso em: 01 fev. 2022.

IFMT, Instituto Federal de Mato Grosso. **Campus Barra do Garças**. [S. l.], [2015?]. Disponível em: <https://bag.ifmt.edu.br/>. Acesso em: 02 fev. 2022.

LAKATOS, Eva Maria e MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

LIMA, Mario Jaime Gomes; SOUZA, Osmar Tomaz. Tipologia de políticas públicas como instrumento de gestão, execução, coordenação e avaliação do desenvolvimento regional: uma aplicação para o Rio Grande do Sul. **Revista Grifos**, [s. l.], 28 set. 2014. Disponível em: <<https://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/grifos/article/view/2395>>. Acesso em: 29 nov. 2021.

LIMA, Ronei C. **O uso corporativo do território pelo agronegócio e a questão da logística de transportes em Mato Grosso**. (Tese de Doutorado em Geografia). Instituto de Ciências Humanas. Brasília: UNB, 2015.

MASSA, Pesagem e Automação Industrial. **Como é dividida a infraestrutura de transportes do Brasil**. [S. l.], 2020. Disponível em: <<https://massa.ind.br/infraestrutura-de-transportes/>>. Acesso em: 08 fev. 2022.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa Social. Teoria, método e criatividade**. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

NÓBREGA, Tiago. **História da logística**. [S. l.], 2010. Disponível em: <<https://administradores.com.br/artigos/historia-da-logistica>>. Acesso em: 07 fev. 2022.

O que é a Amazônia Legal. **Dicionário Ambiental. ((o)eco**, Rio de Janeiro, nov. 2014. Disponível em: <<http://www.oeco.org.br/dicionario-ambiental/28783-o-que-e-a-amazonia-legal/>>. Acesso em: 28 mar. 2022.

OTO, Tiemi. **O turismo místico e ecológico de Barra do Garças**. [S. l.], 2021. Disponível em: <<https://mapadomato.info/o-turismo-na-mistica-barra-do-garcas/>>. Acesso em: 03 fev. 2022.

PARRA, Fernando.Rojas Aportes para a melhoria da gestão do transporte público por ônibus de Bogotá, a partir das experiências de Belo Horizonte e Curitiba. **Pap.polit**. V. 11, no.2, dez 2006.

PAULA, Ana Paula Paes de. **Por uma nova Gestão Pública: limites e potencialidades da experiência contemporânea** Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2005.

PENA, Rodolfo F. Alves. **Transportes no Brasil**. [S. l.], [2019?]. Disponível em: <<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/transportes-no-brasil.htm>>. Acesso em: 15 jan. 2022.

PETROLI, Viviane. **Construção de trecho da BR-158 em Mato Grosso é concluída após 30 anos de reivindicação**. [S. l.], 2016. Disponível em: <<https://www.agroolhar.com.br/noticias/exibir.asp?id=23822¬icia=construcao-de-trecho-da-br-158-em-mato-grosso-e-concluida-apos-30-anos-de-reivindicacao>>. Acesso em: 23 dez. 2021.

PLATT, Allan Augusto **Logística e cadeia de suprimentos**. 3. ed. – Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/ UFSC, 2015.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. [S. l.], 4 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 5 set. 2019.

_____.Prefeito Dr. Adilson recebe ministro da Infraestrutura para tratar sobre conclusão de obras do anel viário em Barra do Garças. **SECOM, Prefeitura Municipal de Barra do Garças**. [S. l.], 2021. Disponível em: <<https://www.barradogarcas.mt.gov.br/Imprensa/Noticias/Prefeito-dr-adilson-recebe-ministro-da-infraestrutura-para-tratar-sobre-conclusao-de-obras-do-anel-viario-em-barra-do-garcas-2919>>. Acesso em: 10 nov. 2021.

SANTOS, Milton.**A natureza do espaço** – Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, SP. 1996.

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRURA E LOGISTICA. **Mapa rodoviário 2021**. Disponível em: <http://www.sinfra.mt.gov.br/malha-rodoviaria>. Acesso em: 20 nov.2021

SEFAZ, Secretaria de Estado de Fazenda. **BR-158 tem importância nacional, diz Pagot**. [S. l.], 2005. Disponível em: <<http://www5.sefaz.mt.gov.br/-/br-158-tem-importancia-nacional-diz-pagot>>. Acesso em: 10 fev. 2022.

SIGNIFICADOS. **Significado de Feedback**. [S. l.], [2015?]. Disponível em: <<https://www.significados.com.br/feedback/>>. Acesso em: 31 jan. 2022.

SIGNIFICADOS. **Significado de Infraestrutura**. [S. l.], [2015?]. Disponível em: <<https://www.significados.com.br/infraestrutura/>>. Acesso em: 04 fev. 2022.

SILVA, Daniel Neves. **Governo de Juscelino Kubitschek**. [S. l.], [2019?]. Disponível em: <<https://www.historiadomundo.com.br/idade-contemporanea/governo-juscelino-kubitschek.htm>>. Acesso em: 06 fev. 2022.

SINFRA, Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística. **Governo inaugura aeroporto de Barra do Garças que passa a receber voo de Cuiabá**. [S. l.], [2015?]. Disponível em: <<http://www.sinfra.mt.gov.br/-/5212908-governo-inaugura-aeroporto-de-barra-do-garcas-que-passa-a-receber-voe-de-cuiaba>>. Acesso em: 24 nov. 2021.

SINFRA, Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística. **Ligações Municipais**. [S. l.], [2015?]. Disponível em: <<https://sinfra.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=9720a007e81e4d4195a81b4c244c6a0e>>. Acesso em: 24 nov. 2021.

SINFRA, Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística. **Malha Rodoviária**. [S. l.], 2021. Disponível em: <<http://www.sinfra.mt.gov.br/malha-rodoviaria>>. Acesso em: 20 nov. 2021.

SINFRA, Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística. **Mato Grosso é estado com maior programa de infraestrutura rodoviária em andamento**. [S. l.], [2015?]. Disponível em: <<http://www.sinfra.mt.gov.br/-/15392443-mato-grosso-e-estado-com-maior-programa-de-infraestrutura-rodoviaria-em-andamento>>. Acesso em: 09 jun. 2022.

_____. Site de MT destaca festival de praia que movimentou economia de Barra do Garças e Araguaia. **Araguaia Notícia**. [S. l.], 2019. Disponível em: <<https://araguaianoticia.com.br/noticia/26884/site-de-mt-destaca-festival-de-praia-que-movimentou-economia-de-barra-do-garcas-e-araguaia>>. Acesso em: 03 fev. 2022

SOUZA, Celina. **Políticas Públicas no Brasil**. Rio de Janeiro. Editora Fiocruz 2010.

TORMES, Diego. **Accountability: o que significa?** [S. l.], 2017. Disponível em: <<https://www.politize.com.br/accountability-o-que-significa/>>. Acesso em: 21 nov. 2021.