

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE GOIÁS

Notícias

Goiânia Urgente

Goiás nomeia 625 professores concursados de 2022 e completa 1.300 nomeações em 2025

.....

Goyaz

Mais de 60% das rodovias goianas apresentem algum tipo de deficiência

.....

Goiás nomeia 625 professores concursados de 2022 e completa 1.300 nomeações em 2025

Convocatória amplia efetivo da Seduc, reforçando a política de valorização docente e estabilidade no ensino público estadual

O Governo de Goiás oficializou nesta terça-feira (29) a nomeação de 625 professores aprovados no concurso público da Secretaria de Estado da Educação (Seduc), realizado em 2022. O decreto, assinado pelo governador Ronaldo Caiado, foi publicado no Diário Oficial do Estado, autorizando o provimento imediato das vagas a partir do dia 31 de julho.

Com a nova convocação, o número total de docentes efetivados apenas em 2025 chega a 1.300 profissionais, consolidando uma das maiores movimentações de nomeações na área educacional do estado nos últimos anos. Os recém-nomeados vão reforçar o quadro permanente das escolas estaduais, sobretudo em regiões com déficit histórico de professores concursados.

Fortalecimento institucional e reposição estratégica

A nomeação atende à estratégia de recomposição de efetivo nas unidades escolares e à ampliação do corpo técnico-pedagógico em áreas prioritárias. O concurso de 2022, promovido pelo Instituto Iades, ofertou inicialmente 5.050 vagas, das quais cerca de 75% já foram convocadas em etapas progressivas desde 2023, segundo dados da Seduc.

As nomeações seguem planejamento orçamentário e obedecem à lotação definida com base em critérios técnicos de necessidade escolar, índices de evasão, desempenho acadêmico e rotatividade de servidores. O reforço na estrutura do magistério também tem como foco reduzir a dependência de contratos temporários.

Remuneração, benefícios e valorização da carreira

Um dos diferenciais da atual política educacional em Goiás é a equiparação salarial entre docentes efetivos e temporários -- medida implementada em 2020 e mantida até hoje. Desde 2019, o governo estadual também cumpre integralmente o Piso Nacional do Magistério.

Hoje, um professor em início de carreira na rede estadual recebe aproximadamente R$ 8.660, valor que pode ultrapassar os R$ 12 mil mensais com gratificações por regência de classe e titulação de mestrado (acréscimo de até 40%). Todos os profissionais recebem ainda:

R$ 500 de auxílio-alimentação

R$ 500 de auxílio-aprimoramento profissional

Notebook funcional de alto desempenho

Gratificação de regência, variável entre R$ 2.000 e R$ 2.500, conforme a carga horária

A remuneração está entre as mais competitivas do país para docentes da educação básica pública, especialmente em estados fora do eixo Sul-Sudeste.

Impacto direto na qualidade do ensino

A presença de profissionais efetivos tende a gerar maior estabilidade no ambiente escolar, continuidade pedagógica e melhoria dos indicadores educacionais. Especialistas apontam que a rotatividade de professores temporários compromete o vínculo com os alunos e prejudica o planejamento de longo prazo nas escolas.

A ampliação do quadro permanente está alinhada às metas do Plano Estadual de Educação e às recomendações do Tribunal de Contas do Estado (TCE-GO), que orienta pela substituição gradual de contratos por cargos efetivos como medida de eficiência administrativa e responsabilidade fiscal.

Próximas etapas

Os professores nomeados devem apresentar a documentação exigida e passar por exames admissionais. A posse será autorizada pelas Diretorias Regionais de Educação a partir de 31 de julho. A expectativa da Seduc é de que a maioria dos docentes já esteja em sala de aula no início de agosto, antes da retomada do segundo semestre letivo.

Mais de 60% das rodovias goianas apresentem algum tipo de deficiência

Mais de 60% das rodovias goianas apresentem algum tipo de deficiência: Goiás, um dos principais polos agropecuários e industriais do Brasil, depende fundamentalmente de uma malha rodoviária eficiente para o escoamento de sua vasta produção e para a conexão de suas diversas regiões.

No entanto, um desafio persistente no estado é a carência de duplicação em muitas de suas principais rodovias, o que gera gargalos econômicos, aumenta os riscos de acidentes e dificulta a logística.

Embora o estado tenha avançado na duplicação de importantes eixos federais e estaduais nos últimos anos, um número considerável de rodovias ainda opera com pista simples, impactando diretamente o transporte de cargas, o acesso a mercados e a segurança dos usuários.

Mais de 60% das rodovias goianas apresentem algum tipo de deficiência

Não há um número exato e consolidado de todas as rodovias estaduais goianas que ainda não foram duplicadas, pois a malha é extensa e as obras ocorrem de forma contínua.

Contudo, dados da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (Goinfra) e análises de órgãos como a Confederação Nacional do Transporte (CNT) indicam que parte significativa da malha rodoviária goiana ainda é de pista simples.

Em 2016, por exemplo, Goiás possuía 1.149,1 quilômetros de pista dupla, ocupando a quarta posição nacional em extensão de rodovias duplicadas, mas esse número representa apenas uma fração da malha total.

As rodovias não duplicadas geralmente são aquelas que conectam regiões menos populosas ou que tiveram o fluxo de tráfego intensificado ao longo do tempo, sem a devida adaptação da infraestrutura.

Principais Rodovias Não Duplicadas e Sua Importância Econômica

Algumas das principais rodovias que ainda aguardam duplicação ou que têm trechos críticos sem pista dupla e sua relevância econômica são:

- GO-060 (em alguns trechos, especialmente após Rio Verde em direção ao Sudoeste): Essa rodovia é vital para o escoamento da produção de grãos e carne do Sudoeste goiano, uma das regiões mais produtivas do agronegócio

brasileiro. Trechos não duplicados causam lentidão e elevam o custo logístico para o transporte de commodities agrícolas e pecuárias para portos e centros consumidores.

- GO-050 (em trechos específicos, como entre Chapadão do Céu e o entroncamento com a BR-364): Importante via de ligação com o Mato Grosso, essencial para o transporte de grãos e insumos agrícolas. A falta de duplicação e as condições da via afetam a competitividade do agronegócio da região.

- GO-020 (trechos ainda não duplicados, como Pires do Rio ao entroncamento com a BR-050): Essencial para o fluxo de veículos de e para o Sudeste goiano, região com forte presença industrial e agrícola.

- GO-174 (em alguns trechos, como entre Rio Verde e Iporá): Esta rodovia conecta importantes cidades do interior e é fundamental para a logística regional, tanto para o agronegócio quanto para o transporte de pessoas.

- GO-080 (trechos ainda pendentes de duplicação, como Goianésia a Jaraguá): É uma importante ligação entre a Região Metropolitana de Goiânia e o Norte do estado, essencial para o escoamento da produção e para o turismo.

- GO-139 (trechos sem duplicação ou em obras, como Piracanjuba a Morrinhos): Rodovia com grande fluxo turístico, especialmente para a região das águas quentes (Caldas Novas e Rio Quente), além de escoar a produção agrícola local.

- GO-330 (trechos, como Catalão a Ipameri, com duplicação prevista para 2025): Fundamental para o escoamento da produção mineral e agrícola do Sudeste goiano, uma região de grande relevância econômica.

A falta de duplicação nessas vias impacta diretamente a segurança (maior risco de acidentes frontais), a eficiência logística (menor velocidade média, aumento do tempo de viagem e do custo de frete) e a competitividade dos produtos goianos, que chegam mais caros ao destino.

Rodovias com Indícios de Deterioração e Críticas

As condições das rodovias goianas são constantemente avaliadas por órgãos como a CNT e pelo próprio Tribunal de Contas do Estado de Goiás (TCE-GO) através de seu Observatório do Cidadão. Esses relatórios frequentemente apontam trechos com problemas de deterioração.

Em pesquisas recentes, é comum que mais de 60% das rodovias goianas apresentem algum tipo de deficiência (classificação regular, ruim ou péssimo) no estado geral (pavimento, sinalização e geometria).

Algumas das rodovias que mais sofreram críticas e apresentaram indícios de deterioração nos últimos anos incluem:

- GO-070 (especialmente trechos como Itapirapuã a Matrinchã): Registros de buracos e afundamentos.

- GO-020 (trecho entre Pires do Rio e entroncamento da BR-050): Problemas de pavimento.

- GO-468 (trecho entre BR-020 (Bezerra) e Divisa GO-MG): Apontada com problemas estruturais.

- GO-108 (trecho entre Mambaí e Sítio D'Abadia): Buracos e erosões.

- GO-050 (trecho entre Chapadão do Céu e BR-364): Problemas de erosão.

- BR-158 (trecho entre Jataí e Piranhas): Classificado entre os piores do Brasil em algumas pesquisas da CNT.

- GO-174 (trecho entre Rio Verde e Iporá): Também mencionada em relatórios da CNT como trecho crítico.

- BR-153 (em alguns trechos, especialmente ao norte de Anápolis): Embora seja uma rodovia federal e tenha trechos concedidos com obras de duplicação e manutenção em andamento (como entre Anápolis e o Tocantins, que deve iniciar a duplicação em 2025), outros pontos podem apresentar desafios.

Os problemas mais comuns incluem buracos, afundamentos, trincas, remendos, erosões nas margens e deficiências na sinalização horizontal e vertical.

Essas condições elevam o custo operacional para o transporte e aumentam o risco de acidentes, afetando diretamente a segurança dos usuários e a eficiência do escoamento da produção.

O governo de Goiás, através da Goinfra, tem anunciado e executado obras de pavimentação, restauração, e em alguns casos, duplicação e melhorias funcionais em diversos trechos, buscando reverter o quadro.

No entanto, a dimensão da malha rodoviária goiana e a constante demanda por manutenção e expansão representam um desafio contínuo para a infraestrutura do estado.

Goinfra e as Duplicações de Rodovias em Goiás: Um Balanço dos Últimos Seis Anos

Nos últimos seis anos, a Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (Goinfra) informa ter se dedicado à melhoria da malha rodoviária do estado de Goiás, que é crucial para o escoamento da produção agropecuária e industrial.

As obras de duplicação são um pilar fundamental nesse processo, visando aumentar a segurança, a fluidez do tráfego e a competitividade econômica.

No entanto, o detalhamento exato de cada trecho duplicado, sua extensão e custo nos últimos seis anos (considerando de 2019 a 2025) pode ser complexo, uma vez que a Goinfra frequentemente anuncia pacotes de obras que incluem duplicações, restaurações e manutenções, e os cronogramas e custos podem ser atualizados.

A gestão do Governo de Goiás tem enfatizado o investimento em infraestrutura rodoviária como prioridade, com a Goinfra atuando na execução e fiscalização dessas obras.

Principais Duplicações e Seus Detalhes (Últimos 6 Anos)

Embora seja desafiador compilar uma lista completa com todos os detalhes de cada obra concluída nos últimos seis anos com dados precisos de custo e extensão para cada trecho específico, algumas rodovias e trechos têm sido destaque nas ações da Goinfra:

- GO-070 (Goiânia - Cidade de Goiás):

- Trechos: A duplicação da GO-070 entre Goiânia e a Cidade de Goiás é um projeto de longa data, com grande parte já entregue. Nos últimos seis anos, a Goinfra tem trabalhado na finalização de trechos remanescentes e na conclusão de obras complementares, como o trevo de Mossâmedes e a ponte sobre o Rio Uru.

- Extensão: A extensão total desse eixo é de aproximadamente 150 quilômetros. A Goinfra informou em 2021 que a rodovia estava com mais de 96% dos serviços executados.

- Custos: As obras na GO-070 foram mencionadas com investimentos próximos a R$ 100 milhões (dado de 2017 que abrangeu grande parte do projeto, mas continuou recebendo aportes nos anos seguintes).

- Importância Econômica: Essencial para o turismo, para o acesso à histórica Cidade de Goiás e para o escoamento da produção agrícola da região.

- GO-080 (Nerópolis - Entroncamento da BR-153 / Jaraguá):

- Trechos: A duplicação abrangeu o trecho de Nerópolis até o entroncamento da BR-153, passando por Petrolina e São Francisco de Goiás. Incluiu a construção de pontes e um viaduto sobre a ferrovia Norte-Sul.

- Extensão: Cerca de 90 quilômetros.

- Custos: Estimativas apontaram para aproximadamente R$ 70 milhões em investimentos (dado de 2017, com conclusão e eventuais aditivos nos anos subsequentes).

- Importância Econômica: Via fundamental para o transporte de cargas e passageiros do Centro-Norte goiano para a Região Metropolitana de Goiânia, além de ser um corredor importante para o agronegócio e a produção de cerâmica.

- GO-010 (Goiânia - Senador Canedo / Bonfinópolis):

- Trechos: A Goinfra tem executado a duplicação dessa rodovia, com destaque para o trecho entre Goiânia e Senador Canedo. Em 2024, a agência informou que 40% da duplicação da GO-010 estava concluída. O projeto também abrange até Bonfinópolis.

- Extensão: O trecho em andamento entre Goiânia e Senador Canedo tem cerca de 10,22 km. A extensão total do projeto é maior.

- Custos: O custo total do projeto é elevado, mas informações fragmentadas dificultam um valor exato para o período recente.

- Importância Econômica: Fundamental para o escoamento de produções agroindustriais e para a ligação de Senador Canedo, um importante polo industrial, com a capital.

- GO-139 (Piracanjuba - Caldas Novas / Morrinhos):

- Trechos: A Goinfra publicou edital de licitação para a duplicação desse importante trecho. As obras devem incluir a implantação de viadutos e pontes.

- Extensão: Cerca de 100 quilômetros de vias duplicadas.

- Custos: A Goinfra está investindo nessa duplicação, mas o valor específico da obra completa licitada em 2023/2024 não foi amplamente detalhado como um valor final.

- Importância Econômica: Crucial para o turismo na região das águas quentes (Caldas Novas e Rio Quente), além de facilitar o transporte de produções agrícolas e integrar economias municipais do Sul goiano.