

Deficiência do transporte pode bloquear agricultura

2009 . Ano 7 . Edição 55 - 17/11/2009

Vande Lage Magalhães



A região central do Brasil, composta pelo Centro-Oeste, Rondônia, Tocantins e parcelas adjacentes de Minas Gerais, Bahia, Piauí e Maranhão, com mais de 3 milhões de km² ou 36% do território nacional, é uma região estratégica para qualquer programa de desenvolvimento para o País, por seu enorme potencial de recursos, sobretudo extrativismo mineral e produção agrícola.

Graças a inovações tecnológicas, onde se destaca a contribuição da Embrapa, o cerrado, bioma característico dessa região, passou a se constituir em uma fronteira agrícola extremamente dinâmica. A região já é a principal produtora de grãos do País, atingindo no ano agrícola 2003/04 85,4 milhões de toneladas ou 63% da Produção Nacional.

Essa região tem sido, nas últimas décadas, palco de um processo acelerado de ocupação econômica com expansão da fronteira agrícola, aumentos de produtividade, interiorização da produção industrial, criação e expansão de novos polos urbanos e de prosperidade no interior do Brasil, gerando fluxos significativos de transporte, tanto para o mercado interno como para exportação. Esse processo teve como elemento catalisador os investimentos do poder público na dotação de infraestrutura da região, principalmente na área de transporte.

Historicamente tem-se registrado não só no Brasil, como em outros países, exemplos importantes de processos de desenvolvimento e interiorização induzidos por investimentos em transportes, comprovando que tais investimentos, ao criarem melhores condições de acesso e escoamento às áreas produtoras, propiciam a dinamização econômica dessas áreas, alavancando o seu desenvolvimento e integração crescente ao resto do País. O desenvolvimento do próprio Centro-Oeste brasileiro, nas últimas décadas, é um caso emblemático desse processo., que teve início, efetivamente, na década de 1940 , com as ações da Fundação Brasil Central, mais especificamente a instalação das colônias agrícolas de Ceres (Goiás) e Dourados (Mato Grosso).

A partir dos anos 1950 o processo se acelerou. Nessa década o governo federal passou a induzir o deslocamento crescente de migrantes para as áreas do Planalto Central, principalmente a partir da construção de Brasília e da malha de infraestrutura daí resultante, o que se acelerou na década seguinte. Nesse período foram construídos grandes eixos de rodovias federais conectando o Centro-Oeste às demais regiões brasileiras, como a BR-040, ligando Brasília ao Sudeste, e a BR-153 (Belém-Brasília), que propiciaram a expansão da fronteira agrícola nos estados que compõem a área de influência deste plano, com intensificação das correntes migratórias, principalmente para o sul de Mato Grosso e Goiás e uma crescente organização de grandes e médias propriedades dedicadas à agricultura de exportação, insumos agroindustriais (soja, trigo, milho, cana, arroz) e à pecuária.

No início da década de 1970 essa tendência já estava consolidada, baseada em diversos produtos agrícolas de mercado externo e interno, além da pecuária, favorecida pelas características topográficas, tornando-se altamente mecanizada e tendo como consequência a elevação da produtividade. A integração com a dinâmica industrial da

região Sudeste/Sul passou a ocorrer via encomendas ao setor de produção de máquinas, equipamentos e insumos agrícolas, que se desenvolvera intensamente a partir da segunda metade dos anos 1950.

O próximo ciclo de desenvolvimento regional pode ser identificado nas décadas de 1970 e 1980 . Nos anos 1970, ambiciosos programas de integração nacional e desenvolvimento regional foram lançados, focalizando principalmente o Centro-Oeste e a Amazônia, nos quais os investimentos em transporte como indutores de ocupação/integração territorial ocuparam papel de destaque.

Para a continuidade e mesmo aceleração deste processo de desenvolvimento, faz-se necessário um programa estratégico de aprimoramento e expansão da infraestrutura de transporte regional, principalmente da malha ferroviária.

Assim, propõe-se a implantação de 5 mil km de ferrovias fundamentais para a redução de custos de transportes para os fluxos crescentes de grãos e insumos agrícolas da região, nos próximos dez anos, a saber:

1) Paraná/Mato Grosso do Sul : Cascavel - Foz do Iguaçu e Cascavel - Guaira - Dourados - Maracaju (articulação da ferrovia ALL, Ferroeste e ligação com a Bolívia);

2) Minas Gerais/Goiás: Unaí - Pirapora - Brasília - Uruaçu (integração da ferrovia Norte-Sul com a ferrovia Centro- Atlântica);- ligação Uberlândia - Itumbiara - Jataí - Alto Araguaia (integração Ferronorte - Ferroban/FCA) e ligação Itumbiara - Anápolis - Goiânia - Brasília (integração Ferrovia Norte-Sul com a FCA).

2) Minas Gerais/Goiás: Unaí - Pirapora - Brasília - Uruaçu (integração da ferrovia Norte-Sul com a ferrovia Centro- Atlântica);- ligação Uberlândia - Itumbiara - Jataí - Alto Araguaia (integração Ferronorte - Ferroban/FCA) e ligação Itumbiara - Anápolis - Goiânia - Brasília (integração Ferrovia Norte-Sul com a FCA).

4) Mato Grosso - Continuação da Ferronorte (trecho Alto Araguaia - Rondonópolis - Cuiabá).

5) Mato Grosso - Pará - Tocantins, nova ferrovia com mil km de extensão - de Sorriso (centro norte do Mato Grosso) até Miracema de Tocantins, conectando as grandes áreas de produção de grãos do Mato Grosso, Tocantins e Sudeste do Pará ao Porto de São Luís, através das ferrovias Norte-Sul e Ferrovias de Carajás - São Luís.

Vande Lage Magalhães é mestre em economia pela Universidade de Vanderbilt (USA), foi secretário de Assuntos Internacionais do Ministério dos Transportes (1979-82), diretor da Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes/GEIPOT (1982-85), diretor Presidente do GEIPOT (1991/92), secretário de Assuntos Internacionais do Ministério da Fazenda (1993), superintendente de Estudos de Regulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT (2002-2004) e é assessor da Superintendência Executiva da ANTT desde 2004.