Texto para Discussão

2513

Rio de Janeiro, outubro de 2019

ipea
SUMÁRIO EXECUTIVO

CONTRIBUIÇÕES DAS FERROVIAS NORTE-SUL E CENTRO-ATLÂNTICA NA EXPANSÃO DO VETOR EXTERNO DA ECONOMIA DO CENTRO-OESTE

Murilo José de Souza Pires
Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea. *E-mail*: <murilo.pires@ipea.gov.br>.

Flávia Rezende Campos
Professora adjunta da Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Ciências Econômicas (FACE) da Universidade Federal de Goiás (UFG). *E-mail*: <flaviarezende@hotmail.com>.

A discussão sobre o estilo de desenvolvimento das economias centro-oestinas ganha novos contornos a partir dos anos 1990, em meio às modificações econômicas e estratégicas que foram introduzidas durante o governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), as quais tinham por objetivo integrar, por meio dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento, as economias regionais aos mercados internacionais. É nesse ambiente de inclusão aos mercados globalizados que a estratégia de integração das economias dos estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Distrito Federal vai ganhando formas e contornos, alavancados, sobretudo, pela produção e comercialização de produtos que apresentam inserção nas principais cadeias produtivas internacionais.

Para a objetivação dessas estratégias, a construção de uma nova infraestrutura de transporte era necessária, dado que as economias do Centro-Oeste apresentavam vantagens locacionais significativas em termos de custo de produção. No entanto, os elevados custos de transportes rodoviários, de certa forma, reduziam a competitividade de sua produção, quando esta era transportada para os principais centros de consumo nacional e internacional.

Para a equalização desse problema, novas modalidades de transportes, como o ferroviário e o hidroviário, deveriam ser internalizadas nessas economias, pois, assim, os produtos do Centro-Oeste ganhariam maior competitividade nos principais centros de consumo nacional e internacional. É em meio às novas questões postas pelos eixos de integração nacional que o debate sobre o modal ferroviário como alternativa ao transporte rodoviário vem ganhando corpo, principalmente em decorrência do diferencial de valor do frete e sua capacidade de carga.

As dificuldades logísticas decorrentes das demandas cada vez maiores por transporte de produtos (agrícolas e minérios) vieram granjeando espaço no debate sobre o desenvolvimento da região Centro-Oeste. Inserido nessa problemática, o planejamento para a definição de projetos para a construção e a revitalização da malha ferroviária intensificou-se especialmente a partir do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Nesse cenário, a Ferrovia Norte-Sul (FNS) tornou-se uma opção alternativa ao modal de transporte rodoviário para promover a integração do território brasileiro de norte a sul.

Somada à FNS, a expansão da Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA) também tornou-se uma opção ao transporte rodoviário, em especial por favorecer a integração de partes das regiões Centro-Oeste, Sudeste e Nordeste aos principais portos nacionais. É no centro deste debate que nasceu a problemática desta investigação, ou seja, examinar em que medida o modal ferroviário implementado na região Centro-Oeste vem contribuindo para impulsionar o processo de integração dessa região aos principais centros de consumo internacionais.

Para tanto, a hipótese que norteará a questão estruturar-se-á a partir das observações desenvolvidas por Lavinas, Garcia e Amaral (1997), Cano (2011), Macedo (2010), Pires e Santos (2013) e Siqueira (2013). Esses autores apontam a importância do vetor de exportação para impulsionar as transformações na estrutura produtiva do Centro-Oeste, integrando, portanto, esse espaço regional à lógica de valorização do capital internacional.

Se essa hipótese tiver validade empírica, então, o deslocamento dos principais produtos derivados dos recursos naturais elaborados no Centro-Oeste, pelo modal ferroviário, tem um papel importante para a inserção dessa economia local nos principais centros de consumo mundiais, em especial naqueles localizados nos mercados asiáticos. Essa proposição se sustenta a partir do trabalho desenvolvido por Bárcena *et al*. (2018), que indicou a importância que a China tem para o fluxo de comércio com a América Latina e o Caribe, ou seja, até que ponto o Centro-Oeste brasileiro segue essa mesma tendência destacada no trabalho da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL).

Em linhas gerais, observa-se que o transporte ferroviário perdeu força na matriz de transporte nacional a partir dos anos 1960, quando o processo de integração nacional foi conduzido, sobremaneira, pelo modal rodoviário. Vasta malha rodoviária foi construída no país, cortando-o de norte a sul e de leste a oeste, com o fito de integrar as várias regiões nacionais e, com isso, impulsionar o mercado interno.

Os anos 1980, no entanto, marcaram profundamente esse padrão de desenvolvimento econômico. Com a crise internacional e o aprofundamento da crise fiscal e financeira do Estado brasileiro, os investimentos públicos, especialmente aqueles relacionados com a infraestrutura de transportes, foram colocados em segundo plano na agenda governamental.

Essa visão foi alterada somente nos anos 1990, quando o governo FHC introduziu como estratégia regional a constituição dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento, que tiveram por objetivo integrar as regiões nacionais aos principais centros de consumo internacional. Para tanto, o modal rodoviário não era o ideal, uma vez que o seu custo de transporte era superior *vis-à-vis* o custo de transporte ferroviário.

Para o caso do Centro-Oeste especificamente, a integração dessa região ao mercado internacional demandaria investimentos de construção e modernização do modal de transporte ferroviário que existia nesse espaço regional. Para tanto, a privatização da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) foi um passo importante nessa lógica de integração com os mercados internacionais. A FCA conectou a porção sudeste do estado de Goiás com os principais portos e centros de consumo localizados em Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia e Sergipe.

Entre os produtos que são transportados por essa ferrovia, destacam-se, particularmente, o transporte de soja e farelo; a produção agrícola; os granéis minerais; os minérios de ferro; os adubos e fertilizantes; os açúcares; os produtos da indústria siderúrgica; e os combustíveis e derivados. É importante ressaltar que essas mercadorias, além de abastecerem o mercado interno, são transportadas também para os principais portos de exportação nacional.

No caso da FNS, que interliga Anápolis (Goiás) a Açailândia (Maranhão), ela teve seu projeto iniciado em 1988, mas só ganhou impulso com o PAC em 2007 e 2008. O projeto não se encontra plena e efetivamente em operação, uma vez que o Tramo Norte – que compreende o trecho de 720 km entre Açailândia (Maranhão) e Porto Nacional (Tocantins) – já está concluído, ao passo que o Tramo Central – que interliga Porto Nacional (Tocantins) a Anápolis (Goiás), compreendendo 855 km – efetua poucas operações, ainda que esteja disponível para o transporte de cargas.

Em linhas gerais, os principais produtos que são transportados no trecho entre Açailândia (Maranhão) e Porto Nacional (Tocantins) referem-se a soja e farelo de soja, seguidos de produtos agrícolas; extração vegetal; celulose e combustíveis; e derivados de petróleo e álcool. No caso do Tramo Central, ou seja, de Porto Nacional (Tocantins) até Anápolis (Goiás), há uma predominância de produtos de soja e farelo de soja, madeira triturada e minério de manganês.

Como grande parte dessas mercadorias transportadas pelas ferrovias que cortam a região Centro-Oeste desemboca, diretamente ou não, nos principais portos brasileiros, pode-se verificar, então, que, pelo meio de transporte fluvial e marítimo, no período de 1997 até 2010, houve uma predominância das exportações centro-oestinas para abastecer os mercados da União Europeia e, de forma mais secundária, os mercados asiáticos, como Japão, China, Hong Kong e Macau e Oriente Médio.

É importante ressaltar, entretanto, que os mercados da União Europeia foram perdendo participação relativa nas exportações do Centro-Oeste e, em seu lugar, os de China, Hong Kong e Macau e Oriente Médio foram

ampliando o seu papel enquanto grandes demandadores de produtos do Centro-Oeste brasileiro. Em 2010, essa ruptura tornou-se mais clara porque as economias de China, Hong Kong e Macau sobrepuseram os mercados da União Europeia como os principais demandadores dos produtos centro-oestinos.

Grosso modo, quando se analisam as exportações do Centro-Oeste, tendo como foco o produto, verifica-se que, entre os dez principais produtos exportados por essa região no período de 1997 a 2016, houve uma predominância daqueles relacionados com soja e seus derivados; minérios de ferro e derivados; e produtos alimentícios de carnes (aves, porcos e bovinos) e derivados. Isto é, produtos que estão em consonância com as conclusões encontradas na investigação da CEPAL para a América Latina e o Caribe.

Por fim, ficou visível na investigação que o modal ferroviário no Centro-Oeste apresentou fortes evidências no sentido de contribuir, de forma direta e indireta, para reforçar a estratégia de desenvolvimento delineada nessa região, a partir dos anos 1990, de integrar essas economias locais, via eixos de integração nacional e desenvolvimento, aos principais centros de consumo internacional – em especial aqueles localizados na região asiática.

REFERÊNCIAS

BÁRCENA, A. *et al.* El septimo decênio de la CEPAL: una reseña de su producción intelectual. *In*: BIELSCHOWSKY, R.; TORRES, M. (Org.). **Desarrollo e igualdad**: el pensamiento de la CEPAL en su séptimo decênio. Santiago: CEPAL, 2018.

CANO, W. Novas determinações sobre as questões regional e urbana após 1980. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 27-53, nov. 2011.

LAVINAS, L.; GARCIA, E. H.; AMARAL, M. R. **Desigualdades regionais e retomada do crescimento num quadro de integração econômica**. Rio de Janeiro: Ipea, 1997. (Texto para Discussão, n. 466).

MACEDO, F. C. de M. **Inserção externa e territórios**: impactos do comércio exterior na dinâmica regional e urbana no Brasil (1989-2008). 2010. Tese (Doutorado) – Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.

PIRES, M. J. de S.; SANTOS, G. R. **Modelo agroexportador, política macroeconômica e a supremacia do mercado**: uma visão do modelo brasileiro de exportação de *commodities*. Brasília: Ipea, 2013. (Texto para Discussão, n. 1817).

SIQUEIRA, H. Dinâmica regional brasileira (1990-2012). *In*: SIQUEIRA, H.; BRANDÃO, C. (Org.). **Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional**. São Paulo: Editora Fundação Perceu Abramo, 2013.

SUMÁRIO EXECUTIVO