



# **NOTA DE PESQUISA**

## **02**

Novembro / 2015

Publicação eletrônica do Projeto NOVAS DETERMINAÇÕES PRODUTIVAS, REGIONAIS E URBANAS NA ÁREA DO CERRADO BRASILEIRO: UMA AVALIAÇÃO SOBRE OS EFEITOS DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA RODOFERROVIÁRIAS NA INTEGRAÇÃO REGIONAL. CAPES, convênio Pró- Integração 3169/2013

## **BREVE COMENTÁRIO SOBRE A SITUAÇÃO DOS TRANSPORTES NO BRASIL**

**Autores: Marcos Bittar Haddad (CEDE/IE/UNICAMP) e Fernando César de Macedo (CEDE/IE/UNICAMP)**

O Brasil é um grande exportador mundial de *commodities* agrícolas e minerais, apesar das condições de suas estradas, das poucas ferrovias e hidrovias e do estrangulamento dos portos, que comprometem sua capacidade logística. Isso aumenta as pressões dos grupos exportadores, especialmente aqueles ligados ao agronegócio, para a elevação dos investimentos em infraestrutura e logística por parte do governo federal.

Dado o tipo de inserção comercial externa da economia brasileira, baseada em produtos de grande volume e baixo valor agregado, as ferrovias seriam o modal mais adequado para escoamento da produção até os portos. No entanto, elas foram paulatinamente preteridas pelas rodovias durante o processo de industrialização do país (1930-1980). O resultado disso foi o predomínio do modal rodoviário no transporte de cargas e pessoas. Este, no entanto, não é o mais adequado meio para o escoamento de grãos e minérios em distâncias superiores a 400 km.

Como as exportações de *commodities* são as principais fontes de divisas do comércio exterior brasileiro, nota-se um descompasso entre a matriz de transporte e as necessidades do setor exportador. Este descompasso fica evidente quando se observa que as regiões onde se localizam as maiores lavouras de grãos (os estados da Região Centro Oeste, sobretudo o médio norte de Mato Grosso) estão distantes do litoral, por onde estas cargas são exportadas (ver NOTA DE PESQUISA 1). O município de Sorriso/MT, por exemplo, maior produtor de soja do mundo, fica a 1.374 Km do porto mais próximo, o

de Santarém/PA. Neste local, são escoadas apenas 2% de sua produção. A mesma cidade dista 2.000km do Porto de Santos/SP, por onde são despachadas 45% de sua produção para o exterior. Esta incongruência entre local de produção e a distância dos portos se potencializa pela dimensão continental do país.

Como é sabido, a ocupação do nosso extenso território se deu de forma lenta e gradual. Iniciou-se pela costa, onde se instalaram as grandes e principais cidades e a maior parte do sistema produtivo nacional. Aos poucos, a itinerância da agricultura, em busca de novas terras para expansão da produção e exploração de recursos naturais, foi abrindo caminhos, ligando o litoral ao interior. Mesmo com o importante papel desempenhado pelas ferrovias no processo de ocupação do interior brasileiro, elas jamais foram capazes de interligar todo o território nacional e cumprir com uma função integradora das diversas regiões do país. Esta só foi possível, e apenas parcialmente, com os investimentos em rodovias, sobretudo após a transferência da capital federal para Brasília.

À medida que incentivos públicos<sup>1</sup> promoviam e expandiam a fronteira agrícola para o interior do país, sobretudo para o Centro Oeste, os investimentos em transporte não acompanharam esta expansão. Com isso, a capacidade logística foi pressionada pelo aumento dos gargalos, principalmente em sua infraestrutura de transportes. Se comparada com os países que compõem o BRICS, a matriz de transportes brasileira é bem inferior. Em rodovias pavimentadas, por exemplo, Índia e China possuem mais

---

<sup>1</sup> Os incentivos fiscais foram concedidos por governos estaduais e federal. Foram doações de terras, concessões de créditos, isenções tributárias. Estes foram instrumentos que os governos utilizaram para povoar e introduzir o interior, sobretudo o Oeste, brasileiro na economia do país. Outro fator que incentivou a ida de

“desbravadores” para o Oeste brasileiro foi o baixo preço das terras. Sem qualquer infraestrutura, principalmente vias de acesso, os preços eram muito baixos, permitindo que produtores rurais do Sul comprassem grandes extensões por valores irrisórios.

de 1,5 milhão de quilômetros, enquanto o Brasil apenas 203 mil. Em Ferrovias, a Rússia possui 87 mil quilômetros, Índia 63 mil, China 77 mil e o Brasil apenas 29 mil. No modal hidroviário, Rússia e China possuem 102 e 110 mil quilômetros, respectivamente, enquanto no Brasil só existem 14 mil<sup>2</sup>.

Em relação à principal via de transportes, 98.485 km das rodovias pavimentadas brasileiras tiveram suas condições de uso avaliadas pela CNT (Confederação Nacional dos Transportes), em 2014. Desse total, 62,1% apresentavam algum tipo de deficiência, seja no pavimento, sinalização ou geometria. 37.361 km (37,9%) apresentaram resultados satisfatórios e foram classificados como ótimo ou bom. Em estado regular estavam 38,2%, 17% ruim e 6,9% péssimo. Ou seja, a maioria das rodovias brasileiras está inadequada para uso, segundo a CNT e os usuários das estradas consultados.

É certo que o Governo Federal retomou com os investimentos na infraestrutura de transportes do país. Isto vem ocorrendo desde 2007, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Desde então, a realidade vem se alterando gradualmente. O PAC possui ações que procuram amenizar as demandas por infraestrutura provocadas pelo crescimento do país. No que se referem a transportes, as ações são voltadas para a ampliação ou duplicação de rodovias federais, melhorias e ampliações de aeroportos, construção de ferrovias, hidrovias e portos.

O PAC marca a retomada do papel do Governo Federal como principal investidor da infraestrutura nacional. Projetos antigos como o da Ferrovia Norte Sul (FNS), existente desde 1987, avançaram. Esta Ferrovia já liga Açailândia/MA a Anápolis/GO (1.574 Km), mas ainda não está operando<sup>3</sup>. Para a FNS tornar-se uma

alternativa a mais para o escoamento de cargas, ainda falta ser concluído o trecho em seu extremo norte, entre Açailândia e Barcarena/PA. E, ao sul, o trecho entre Anápolis e Rio Grande/RS (são mais 2.413 Km)<sup>4</sup>.

A FNS foi planejada para ser a espinha dorsal do ainda insipiente sistema ferroviário brasileiro. Seu projeto é complementado por outras ferrovias, a serem implantadas, e que se conectam a ela. Uma delas é a Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), que saindo do litoral da Bahia, se unirá à FNS no Estado de Tocantins. De Goiás, sairá a Ferrovia de Integração Centro Oeste (FICO), que recentemente foi relançada, no PIL 2 (Programa de Investimento em Logística como Ferrovia Bioceânica), que deverá ligar o território brasileiro ao Oceano Pacífico, através do Peru<sup>5</sup>. O PAC ainda propõe a construção da Ferrovia Transnordestina, para unir os portos de SUAPE (PE) e PECEM (CE) à fronteira do agronegócio no interior de Piauí e do Maranhão. No entanto, os cortes em decorrência do ajuste fiscal já colocam em risco a continuidade de muitos destes projetos.

Entre 2010 e 2014, o PAC “concluiu obras em 3.775 km de Rodovias, 1.413 km em concessões em todo o Brasil, totalizando 5.188 km de intervenções. Entre as obras finalizadas, destacam-se a duplicação da BR-060/GO, de Goiânia/GO a Jataí/GO” (11º Balanço do PAC 2/Eixo Transportes, 2015, p. 3). Em Ferrovias, foram construídos 1.088 km, sendo o maior destaque para já mencionada FNS.

Ao gerir as novas estruturas de transporte que constrói ou reforma, o Governo brasileiro abre mão de sua operação e faz uso de preceitos neoliberais, entregando-as à gestão privada. Como afirma Lessa,

<sup>2</sup> Dados retirados de pesquisa realizada pela Consultoria Ilos e publicado em <http://veja.abril.com.br/noticia/economia/brics-tem-a-pior-extensao-da-malha-de-transporte>

<sup>3</sup> A VALEC, empresa estatal responsável por sua operação, ainda estuda a forma de gestão que dará à Ferrovia.

<sup>4</sup> Porém, apenas a conclusão do trecho norte já permitirá o envio de cargas de Anápolis ao porto de Barcarena.

<sup>5</sup> Este projeto atende mais à demanda dos compradores de soja chineses que dos produtores brasileiros. A saída pelo Pacífico livra os importadores chineses das altas tarifas do Canal do Panamá, sobre o controle dos Estados Unidos. No lançamento do PIL o governo brasileiro anunciou que o projeto da Bioceânica será financiado pela China.

2009, “o Estado se torna incompetente para gerir o que o setor privado se diz incompetente para construir”. Porém há uma diferença entre este atual modelo de concessão para o modelo de privatizações, implantado duramente no Brasil na década de 1990: no formato atual o Governo não perde o domínio sobre o bem público, pois continua proprietário dele e a qualquer momento pode rescindir o contrato, caso haja alguma quebra de alguma cláusula por parte da concessionária. E ainda, as tarifas cobradas pelos serviços prestados têm a promessa de não serem abusivas, como são consideradas em algumas rodovias estaduais ou federais do Sul e Sudeste, onde este modelo de gestão já foi adotado anteriormente<sup>6</sup>. (Valente, 2013).

As concessões de Rodovias ocorrem através do PIL. Em 2012, na sua primeira versão, lançou editais para a concessão de 9 lotes de rodovias, perfazendo um total de 7,5 mil Km. Dentre elas destacam-se as BRs 060, trecho de Brasília ao Mato Grosso do Sul, passando pelo sudoeste goiano, segunda região em produção de grãos do país, BR-163, de Campo Grande/MS a Sinop/MT, passando pela região que mais produz grãos no mundo. E a BR-153, de Minas Gerais à Tocantins. O PIL 2, lançado em junho de 2015, apresenta 4 trechos de rodovias para serem concedidos, dentre eles a BR-163 de Sinop a Santarém/PA (trecho que ainda está sendo pavimentado e que atende a uma antiga reivindicação do agronegócio brasileiro), BR 364/060 que liga Goiânia a Rondonópolis/MT, passando pelo Sudoeste goiano. E ainda, o trecho da BR-364, que liga Jataí, no sudoeste goiano ao entroncamento da BR-153, no Triângulo Mineiro.

Estas concessões, que poderão melhorar as condições de transporte de carga no país, darão maior agilidade ao escoamento da produção agrícola do centro-oeste brasileiro, interligando regiões dinâmicas

no interior do país, como o médio norte de Mato Grosso, Sudoeste goiano e Triângulo Mineiro, aos principais portos do Sudeste a às novas alternativas portuárias no Arco Norte.

Para os investimentos ferroviários, o PIL 2 também busca atender às regiões do agronegócio. Dentre as ações previstas pelo programa, consta a concessão de trechos da FNS de Palmas a Anápolis. O vencedor da licitação deverá construir o trecho norte faltante entre Açailândia e Barcarena. Ainda prevê realização de estudo de viabilidade econômica para o prolongamento da Ferronorte (hoje estacionada em Rondonópolis e sob a concessão privada) entre Lucas do Rio Verde/MT e Miritituba/PA. A maior obra prevista pelo PIL 2 é a Ferrovia Bioceânica, com previsão de recursos na ordem de 40 bilhões de dólares.

Portanto, não se pode negar que o Governo brasileiro vem implantando ações que busquem o fim dos gargalos de sua infraestrutura logística. Porém, o grande impasse presente em todas estas ações do governo brasileiro é o tratamento dado à questão da logística. Se entendermos a logística como o “conjunto de processos, procedimentos, ações e estratégias, objetivando organizar ou otimizar o movimento de produtos dentro das cadeias de suprimentos e distribuição, desde o fornecimento de insumos até o consumo final, incluído os processos reversos de reciclagem de materiais e de serviços pós-venda” (Castillo, 2012), percebe-se que o Governo vem focando muito em infraestrutura de transportes, deixando de investir em logística, que possui um conceito mais amplo que apenas transporte.

Falta planejamento que permita a interligação (transbordo) dos modais ferroviário, hidroviário e rodoviário; falta

---

<sup>6</sup> No entanto, não é bem assim que tem ocorrido. Na concessão da BR 153 entre Minas Gerais e Goiás, em menos de 2 meses de operação, a concessionária já solicitou revisão de contrato para elevar os preços cobrados dos pedágios, sem ter realizado nenhuma obra de melhoria na rodovia ainda. Na BR 040, que liga o

Distrito Federal a Minas Gerais, o valor do pedágio já foi elevado no primeiro mês de operação da concessionária. Um dos motivos alegados pelas empresas é que o valor baixo do pedágio torna inviável a manutenção adequada das rodovias.

também ampliar a quantidade e a capacidade dos portos. Falta construir armazéns para guardar a produção. Ou seja, transporte, o alvo das políticas de governo, é apenas um dos elos da complexa cadeia logística, que na verdade é o grande nó da infraestrutura produtiva brasileira. Muito ainda há que se fazer para deixar esta realidade de ineficiência logística no passado.

### REFERÊNCIAS

BARAT, J. Infraestrutura de logística e transporte: análise e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (org.) **Circulação, transporte e logística**. Ed. Outras Expressões. 2011.

BRASIL. **Balancos do PAC**, disponíveis em [www.pac.gov.br](http://www.pac.gov.br).

BRASIL. **Plano Nacional de Logística**, disponível em [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br).

CANO, W. **Desconcentração Produtiva Regional do Brasil: 1970-2005**, São

Paulo: UNESP, 2008, 294 p.

CASTILLO, R. Abordagem Geográfica da Logística: uma proposta. Coluna Territorium. Disponível em [http://colunaterritorium.blogspot.com.br/2012/08/abordagem-geografica-da-logistica-uma\\_10.html](http://colunaterritorium.blogspot.com.br/2012/08/abordagem-geografica-da-logistica-uma_10.html)

CNT - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Plano CNT em logística**. Brasília: CNT, 2014.

GUIMARÃES, E. N.; LEME, H. J. C. Caracterização Histórica e Configuração Espacial da Estrutura Produtiva do Centro Oeste. In: HOGAN, D. J. et al (orgs.). **Migração e ambiente no Centro-Oeste**. Campinas: NEPO/UNICAMP: 2002.

LESSA, C. Infraestrutura e logística no Brasil. In: CARDOSO JR, J. C. **Desafios ao desenvolvimento brasileiro: contribuições do conselho de orientação do Ipea**. Brasília, 2009.

VALENTE, J. A. (Org.). **Infraestrutura, Transporte e Mobilidade Territorial**. Fundação Perseu Abramo, 2013.

### EXPEDIENTE

Esta nota foi produzida pela equipe do Centro de Estudos do Desenvolvimento Econômico – CEDE, do IE/UNICAMP, no âmbito do Convênio Pró-Integração 3169/2013, com apoio da CAPES e do Ministério da Integração. Este projeto é realizado em conjunto com a UFG e o Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Puc-Goiás.

#### Equipe de trabalho do CEDE:

Fernando César de Macedo (professor)  
Humberto Miranda do Nascimento (professor)  
Pedro Ramos (professor)  
José Redondo Ochoa (mestrando)  
Marcos Bittar Haddad (doutorando)  
Rafael Pastre (mestrando)

### PARCEIROS:

