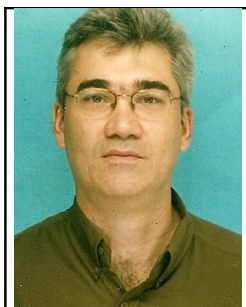


**CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE
TRANSPORTES (CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION
INFRASTRUCTURE CONGRESS)**

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (*July 29th to 31th 2009*)

São Paulo - Brasil

**AS FERROVIAS DO AGRONEGÓCIO NO BRASIL: TERRITÓRIO
COMPETITIVO PARA POUÇOS**



VITOR PIRES VENCOVSKY

Mestre em Geografia

Unicamp - Instituto de Geociências - Dep. de Geografia

Campinas - Brasil - vitorpv@ige.unicamp.br

RESUMO

O objetivo do artigo é demonstrar que as políticas públicas e privadas relacionadas ao projeto e construção das novas ferrovias no Brasil estão atendendo, principalmente, as demandas de movimentação de cargas do agronegócio. O momento atual do sistema ferroviário, de desestatização e recuperação, teve início com as privatizações do sistema a partir de 1996 motivadas, principalmente, pela consolidação dos novos *fronts* agrícolas e pela política econômica do governo que passou a priorizar a exportação de *commodities* agrícolas e minerais. Essas políticas criaram uma nova demanda por sistemas de transportes para interligar porções do território brasileiro aos mercados internacionais. Para atender essas demandas, o governo brasileiro está reorganizando o território com a construção das "Ferrovias do Agronegócio", verdadeiras redes extravertidas cujo objetivo principal é escoar a produção agrícola aos portos exportadores. As "Ferrovias do Agronegócio" foram incluídas no Plano Nacional de Viação através da Lei 1.772, de 17 de setembro de 2008. Os traçados previstos apontam para a interligação da região Centro-Oeste do Brasil, que é uma das regiões que mais produzem *commodities* agrícolas para exportação, a pontos próximos aos portos exportadores, como Ilhéus (BA), Belém (PA), Santarém (PA), Santos (SP), Recife (PE) e Porto Murtinho (MS). Porém, em alguns estados, essas ferrovias nem sequer passam pelas capitais ou interligam as principais cidades, o que acaba excluindo, definitivamente, grande parte da sociedade brasileira que poderia ter acesso também ao transporte ferroviário. Espera-se, com esse trabalho, contribuir para uma leitura mais holística das políticas de transportes no Brasil, que deveriam privilegiar a maioria dos brasileiros e não apenas os interesses de alguns grupos e atividades econômicas.

PALAVRAS-CHAVE: ferrovia, agronegócio, território

**CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE
TRANSPORTES (*CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION
INFRASTRUCTURE CONGRESS*)**

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (*July 29th to 31th 2009*)

São Paulo - Brasil

ABSTRACT

The aim of this paper is to demonstrate that the public and private policies related to the construction of new railways in Brazil are due mainly to the demands of agribusiness freight. The current moment of the rail system, of recovery and desestatization, began with the privatization of the system in 1996 driven mainly by the consolidation of new agricultural regions and the government's economic policy that prioritizes the export of agricultural and minerals commodities. The export policies created a new demand for transport systems to link portions of the Brazilian territory to international markets. To meet these demands the Brazilian government is reorganizing the territory with the construction of the Agribusiness Railroads, networks specially designed to transport agricultural products to ports. The Agribusiness Railroad were included in the Transport National Plan through the Law 11.772 of September 17, 2008. The railroads routes are planned to connect the Central-West region of Brazil, one of the biggest production regions of agricultural commodities for export, to points close to export ports, as Ilhéus (BA), Belém (PA), Santarém (PA), Santos (SP), Recife (PE) e Porto Murtinho (MS). However, in some states the Agribusiness Railroad does not even connect capitals or important cities, excluding the Brazilian society that could also have access to rail transport. It is expected that this paper contributes to a more holistic reading of policies on transport in Brazil, which should focus the majority of Brazilians and not just the interests of some groups and economic activities.

KEY-WORDS: railroad, agribusiness, territory

CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (*CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION*

INFRASTRUCTURE CONGRESS)

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (*July 29th to 31th 2009*)

São Paulo - Brasil

INTRODUÇÃO

Apesar do sucesso do sistema ferroviário no momento pós-privatização apresentado pelas concessionárias, será que o território brasileiro está sendo organizado de forma adequada e justa? Quais regiões e atividades econômicas estão sendo beneficiadas?

Dos investimentos previstos no planejamento do governo Federal, as novas e grandes obras estruturantes estão no setor ferroviário. Mas quem são os verdadeiros beneficiados com os investimentos e as novas infra-estruturas?

Muitos investimentos em ferrovias estão sendo realizados e planejados e tantas outras leis estão sendo reformuladas e instituídas para que o sistema ferroviário seja refuncionalizado, atendendo novas exigências e demandas. Mas quais são essas demandas?

Para justificar os novos investimentos há vários discursos e modelos prontos que são utilizados de forma ampla e sem grandes questionamentos: balanceamento da matriz de transportes, maior competitividade e eficiência dos transportes, internacionalização, modernização, globalização etc. Ao efetivar esses investimentos o governo está atendendo às demandas da grande maioria dos brasileiros?

O artigo procura analisar as políticas relacionadas ao projeto e construção das novas ferrovias no Brasil e relacionar as novas ferrovias estabelecidas na Lei 11.772 com o agronegócio exportador, verificando se essas podem ser definidas como as “Ferrovias do Agronegócio”. Caracterizar essas novas ferrovias passa a ser fundamental para compreender como o território brasileiro está sendo organizado.

AS FERROVIAS E AS NOVAS DEMANDAS DE MOVIMENTAÇÃO NO BRASIL

As ferrovias foram recentemente refuncionalizadas através do processo de privatização para atender uma nova demanda nacional e internacional relacionada à exportação de *commodities* agrícolas e minerais.

Com essa privatização a organização do território nacional não é mais definida exclusivamente pelo Estado, mas também por diversos interesses de empresas e países compradores dos produtos brasileiros. Os planos em logística e transportes e os orçamentos governamentais passam a ser definidos por outras prioridades, tendo como discurso a competitividade do país frente ao mundo globalizado, a inserção internacional do território nacional, a mudança da matriz de transportes e a modernização do território nacional.

As políticas do governo brasileiro que privilegiam a exportação de *commodities* é uma opção dos governantes, políticos e muitos empresários, sendo consideradas por muitos como a salvação da economia brasileira e necessárias para solucionar os diversos problemas sociais da atualidade. Ao optar pela exportação de produtos de grande volume e baixo valor agregado, o território nacional passa a ser exigente de grandes investimentos em infra-estruturas de transportes e armazenamento. Além disso, muitas leis e normas também são necessárias para que essa nova demanda se realize de forma viável para os investidores e agentes envolvidos. Tanto os volumes produzidos de *commodities*, quanto os exportados explicam um pouco porque o Brasil reativou as ferrovias com as privatizações e incluiu diversas outras em seus planejamentos e orçamentos.

CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (*CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION*

INFRASTRUCTURE CONGRESS)

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (*July 29th to 31th 2009*)

São Paulo - Brasil

Os volumes transportados pelas ferrovias com destino aos mercados internacionais foram crescentes nos últimos anos, apoiados e incentivados por diversas leis e planos dos governos e das empresas. A partir de 2000, por exemplo, a relação entre as exportações de produtos industrializados e produtos básicos realizados para os países do G7 (grupo composto pelos países Alemanha, Canadá, Estados Unidos, França, Itália, Japão e Reino Unido) mudou substancialmente. Enquanto em 2000 a relação era de 3,6 vezes em US\$ FOB, em 2008 a relação caiu para 1,76 vezes (ALICEWEB, 2009). Essa mudança no tipo de produto exportado requer também mudanças nos tipos de infra-estruturas de transportes e movimentação. Provavelmente essa mudança da matriz de exportação em favor de produtos básicos tenha contribuído para a mudança também da matriz de transportes em favor do modal ferroviário.

O incremento substancial das exportações de produtos básicos pode ser verificado também pelos aumentos da produção e exportação de *commodities* agrícolas e minerais no Brasil. Enquanto a safra de soja brasileira dobrou em volume entre 1997 e 2006, as exportações desse produto agrícola mais do que triplicaram (CONAB, 2007). O aumento da área plantada de soja entre 1997 e 2006 foi de 92% enquanto a área plantada total do Brasil foi de 32%.

A soja é o produto agrícola de maior produção em volume do Brasil, totalizando 58 milhões de toneladas na safra 06/07 ou 44,4% de toda a produção agrícola nacional em volume (CONAB, 2007). Entre 1997 e 2006 as exportações de soja saltaram de 3,6 milhões de toneladas para 25 milhões de toneladas. Esse aumento das exportações, acompanhado de baixos investimentos em sistemas de transportes, pressionou as infra-estruturas de transportes existentes que, em muitos casos, acabaram se deteriorando ou resultando em graves acidentes.

A partir da década de 90 a região Centro-Oeste aumentou substancialmente a sua produção agrícola, passando de 11 milhões de toneladas para mais de 42 milhões de toneladas anuais (aumento de quase quatro vezes)(IBGE, 2008). A sua capacidade instalada de armazenagem nos últimos 20 anos também aumentou muito, passando de três milhões para 33 milhões de toneladas.

Como grande parte da soja exportada em volume tem como origem a região Centro-Oeste (14 milhões de toneladas ou 56% do total exportado pelo Brasil em 2006), essa região é exigente de grandes investimentos em sistemas de transportes e armazenamento para atender à demanda do mercado internacional. Por estarem distantes dos portos e pelas características dos produtos transportados, essas regiões são as maiores interessadas na reativação do modal ferroviário.

Um dos resultados da modernização das atividades agrícolas do Cerrado é que o circuito espacial produtivo (SANTOS & SILVEIRA, 2001; FREDERICO, 2004) da soja foi alterado substancialmente entre 1996 e 2006. A região Sul, que em 1996 exportava 48% do total exportado pelo Brasil, passou a exportar apenas 26% em 2006. Enquanto isso, a região Centro-Oeste passou de 22% para 56% no mesmo período (ALICEWEB, 2009). Mato Grosso é o maior exportador de soja do Brasil, contando com 40% de participação sobre o total exportado pelo Brasil.

Entre as principais regiões produtoras de minério de ferro (nos estados de MG e PA) e os portos exportadores, são constituídos os corredores de exportação baseados nas ferrovias EFC, EFVM e MRS. Essas regiões exportam 242 milhões de toneladas de minério de ferro e outros produtos relacionados, ou 97% do total Brasil (ALICEWEB, 2009). A especialização produtiva requer uma especialização também dos sistemas de movimento e das leis que regulam o funcionamento e uso das infra-estruturas.

CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (*CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONGRESS*)

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (*July 29th to 31th 2009*)

São Paulo - Brasil

Os grandes volumes produzidos e exportados explicam porque as concessionárias atuais estão conseguindo atender seus contratos de concessão com facilidade. Porém, esse sucesso esconde diversos problemas no uso e na organização das ferrovias, como a monofuncionalidade e o monopólio das concessionárias. Ao dar prioridade às *commodities* agrícolas e minerais, geralmente mais rentáveis para as operações de transportes, as ferrovias excluem outros tipos de cargas ou atividades econômicas. As ferrovias controladas pela Vale (EFC e EFVM), por exemplo, priorizam o transporte de seus produtos e não estão preocupados em atender o mercado demandante de serviços de transportes de cargas e muito menos de passageiros.

Com relação ao transporte de *commodities*, o modelo adotado pelas concessionárias para atender a movimentação dos produtos entre as regiões produtoras e portos exportadores tem atendido poucas empresas, principalmente as grandes *tradings* ADM, Bunge, Caramuru e Cargill. Esse modelo, onde os embarcadores ficam responsáveis pelos investimentos em material rodante, acaba excluindo outras demandas e agentes do agronegócio que não possuem recursos suficientes para investir em vagões e locomotivas ou não possuem quantidades regulares e suficientes para viabilizar a operação de transporte inter-regional ou internacional.

Esse mesmo modelo passa a funcionar como controle de mercado e dos preços das *commodities* agrícolas, já que grande parte dos pequenos e médios produtores e cooperativas não têm acesso às ferrovias ou ficam nas mãos das grandes *tradings*. As *tradings* passam a controlar o mercado através dos sistemas de armazenagem e também dos sistemas de movimento, como as ferrovias.

Ao priorizar o transporte de grandes volumes para a exportação, apenas algumas empresas conseguem se beneficiar do transporte ferroviário. Ao contrário de atender ao mercado demandante de transportes, o modelo de privatização está atendendo aos interesses das concessionárias e de grandes *tradings*. Essas empresas são os principais interessados na reativação das ferrovias e no estabelecimento das prioridades orçamentárias do governo.

INTERESSADOS NA REFUNCIONALIZAÇÃO DAS FERROVIAS

A mudança das prioridades em transportes no Brasil para privilegiar o modal ferroviário é condicionada por diversas demandas econômicas e políticas de empresas, políticos, governos, investidores e países compradores das *commodities* agrícolas e minerais. Dizer que os investimentos em ferrovias vão beneficiar o Brasil é simplificar a realidade aos discursos vigentes dos agentes demandantes por maior competitividade e fluidez territorial (sobre fluidez territorial, consultar SANTOS & SILVEIRA, 2001 e ARROYO, 2001).

Apesar de toda a preocupação com a formação de monopólio durante o processo de privatização das ferrovias iniciado em 1996, o sistema atual acabou sendo controlado por três grandes grupos: Vale, CSN e ALL. A Vale e a CNS são atualmente os maiores usuários das ferrovias, transportando seus próprios produtos (consultar VENCOVSKY, 2006 para maiores informações sobre o processo de privatização do sistema ferroviário brasileiro).

Após dez anos do final das privatizações, o monopólio estatal foi substituído por um monopólio privado, onde as empresas passam a definir grande parte das prioridades em termos de fluidez e organização do território. Esse monopólio privado tem o governo como maior incentivador e parceiro, já que o BNDES é sócio ou investidor direto da ALL, Vale e CSN.

CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION

INFRASTRUCTURE CONGRESS)

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (July 29th to 31th 2009)

São Paulo - Brasil

O setor ferroviário não se limita às empresas concessionárias. Há outras empresas participantes do setor ou interessadas na reativação das ferrovias, tais como investidores, operadores, clientes (embarcadores), fornecedores de serviços e produtos. Estas também são atuantes na definição das políticas públicas relacionadas ao setor ferroviário.

Considerado como um setor importante para o "desenvolvimento" do Brasil, o agronegócio tem apresentado grandes números em termos de produção e exportação que indicam para o sucesso das políticas públicas e privadas. Olhando com mais atenção para os números do agronegócio é possível observar que esse sucesso não está necessariamente na agricultura e nos produtores, que são a maioria dos agentes envolvidos.

Grande parte dos rendimentos do agronegócio está relacionada às atividades "fora da porteira", nas mãos de grandes empresas relacionadas ao fornecimento de insumos, da própria indústria alimentícia e do setor de movimentação e distribuição. As atividades relacionadas à indústria e distribuição são responsáveis por 60% do PIB do agronegócio (DIMARZIO, 2006; CEPEA, 2009), controlado normalmente por poucas empresas.

O agronegócio no Brasil é controlado por grandes empresas internacionais exigentes de sistemas logísticos para tornar seus produtos competitivos internacionalmente. Dentre as dez maiores empresas da indústria de soja e óleos, por exemplo, três empresas (Cargill, Bunge e ADM) concentram mais de 70% das receitas (Quadro 1). Da receita das dez maiores empresas do setor, 77,83% estão nas mãos de transnacionais.

QUADRO 1. EMPRESAS DO AGRONEGÓCIO – INDÚSTRIA DE SOJA E ÓLEOS – 2006

Nome	Origem do capital	Receita líquida (R\$ milhões)	Participação entre as 10 maiores
Cargill	EUA	10.147,4	29,2%
Bunge Alimentos	Holanda	9.749,5	28,1%
ADM	Canadá	4.413,1	12,7%
LD Commodities	França	2.715,2	7,8%
Coamo	Brasil	2.324,8	6,7%
Amaggi	Brasil	1.539,8	4,4%
Imcopa	Brasil	1.038,9	3,0%
Caramuru Alimentos	Brasil	1.023,4	2,9%
Larale	Brasil	929,4	2,7%
Carol	Brasil	839,8	2,4%
Capital transnacional		27.025,2	77,8%
Capital nacional		7.696,1	22,2%
Total		34.721,3	100,0%

Fonte: Anuário do Agronegócio 2007 (GLOBO RURAL, 2007) – Organizado por Vitor Pires Vencovsky

Essa dominação de transnacionais é verificada, também, em outras atividades e setores do agronegócio, como tratores e máquinas agrícolas (79,59%), fertilizantes (64,46%) e inseticidas e defensivos (77,35%) (Quadro 2).

CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONGRESS)

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (July 29th to 31th 2009)

São Paulo - Brasil

Os interesses na reativação das ferrovias estão também nos fornecedores de equipamentos ferroviários. Segundo a Revista Ferroviária, das 2.500 locomotivas existentes no Brasil em 2007, 53% e 27% são dos fabricantes General Electric e da General Motors, respectivamente. Totalizando 80% do mercado, essas duas empresas acabam definindo, também, grande parte das políticas relacionadas ao sistema ferroviário (Quadro 3).

QUADRO 2. SETORES DO AGRONEGÓCIO – 2006

Setor	Origem do capital (por faturamento das dez maiores empresas)	
	Nacional	Transnacional
Inseticidas e defensivos	22,65%	77,35%
Tratores e máquinas agrícolas	20,41%	79,59%
Fertilizantes	35,54%	64,46%
Indústria de soja e óleo	22,17%	77,83%

Fonte: Anuário do Agronegócio 2007 (GLOBORURAL, 2007) – Organizado por Vitor Pires Vencovsky

QUADRO 3. QUANTIDADE DE LOCOMOTIVAS POR CONCESSIONÁRIA E FABRICANTE – 2007

Concessionária	GE	%	GM	%	Outras	Total
ALL	500		147		216	863
CFN	47		20		42	109
EFC	98		84		0	182
Ferronorte			6		0	6
FTC			10		0	10
MRS	390		104		25	519
FCA	112		161		204	477
EFVM	188		144		0	332
Total	1.335	53%	676	27%	487	2.498

Fonte: REVISTA FERROVIÁRIA (2008) – organizado por Vitor Pires Vencovsky

Uma das dificuldades em atender a demanda dessas empresas é que a cada novo padrão de competitividade mundial, novas infra-estruturas são exigidas. No caso do sistema ferroviário brasileiro, as novas demandas estão exigindo a construção das “Ferrovias do Agronegócio”.

AS FERROVIAS DO AGRONEGÓCIO

Enquanto as concessões ferroviárias derivadas da RFFSA e Fepasa são dependentes ou possuem uma relação muito grande com uma lógica do passado, as novas ferrovias estão inseridas na lógica recente de modernização e ocupação do Cerrado exportador de *commodities* agrícolas. As novas ferrovias passam a ser funcionais em sua concepção, projeto, construção e operação à lógica do agronegócio exportador.

CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (*CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION*

INFRASTRUCTURE CONGRESS)

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (*July 29th to 31th 2009*)

São Paulo - Brasil

Essa função especialista exportadora das ferrovias faz parte também da especialização produtiva dos Cerrados. Ao se especializar na produção de produtos de alto volume e baixo valor agregado, essas regiões passam a exigir sistemas de transportes altamente especializados e pouco flexíveis para outros usos. A especialização pode ser verificada no material rodante utilizado, no traçado das linhas e na localização dos pontos de origem e destino das cargas e de transbordo e armazenagem.

Assim como a modernidade nas regiões produtoras do Cerrado se realiza com muita facilidade, o mesmo é verificado com a implantação dos novos sistemas de transportes, como as “Ferrovias do Agronegócio”. As regiões atendidas pelas novas ferrovias aceitam as novas infra-estruturas sem questionar se o planejamento está adequado às realidades locais. O discurso hegemônico de “modernidade” e “competitividade” é utilizado nessas regiões para justificar grande parte dos investimentos em infra-estruturas de transportes. A prioridade é o “balanceamento” da matriz de transportes, atualmente concentrado no modal rodoviário, e a competitividade das *commodities* no mercado internacional.

A “modernização” dessas regiões, baseada nos eixos, vetores ou corredores de exportação é realizado, em grande parte, pela estatal Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa controlada pela União e vinculada ao Ministério dos Transportes, que tem como visão “ser o Agente do Desenvolvimento Sustentável do Cerrado Brasileiro, dotando-o de infra-estrutura de transporte para escoamento da sua produção, gerando emprego e renda”.

Através Lei 11.772, de 17 de setembro de 2008, a Valec é transformada em empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, tendo como principal atribuição a “construção, operação, exploração de ferrovias e sistemas de interligação com outras modalidades de transportes”. Nessa mesma lei são outorgadas à Valec mais três ferrovias, EF-267, EF-334 e EF-354, e realizado o prolongamento da EF-151 (Ferrovia Norte-Sul), cujo trecho passa a ser Belém (PA) - Panorama (SP).

QUADRO 4. FERROVIAS PREVISTAS NA LEI 11.772 - 2008

Ferrovia	Origem-Destino	km
EF-151	Belém (PA) – Panorama (SP)	2.760
EF-170	Santarém (PA) – Cuiabá (MT)	-
EF-232	Recife (PE) – Estreito (MA)	1.770
EF-267	Panorama (SP) – Porto Murtinho (MS)	750
EF-280	Herval D'Oeste (SC) – Itajaí (SC)	330
EF-334	Ilhéus (BA) – Lucas do Rio Verde (MT)	2.675
EF-354	Litoral Norte Fluminense (RJ) – Fronteira Brasil-Peru (AC)	4.400
EF-364	Santos (SP) – Cuiabá (MT)	1.724
EF-451	São Francisco do Sul (SC) – Imbituba (SC)	270
EF-484	Maracaju (MS) – Cascavel (PR)	500
EF-485	Porto União (PR) – São Francisco do Sul (SC)	460
Total		15.639

Fonte: Lei 11.772, de 17 de setembro de 2008 (SENADO, 2009) – Organizado pelo autor

CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONGRESS)

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (July 29th to 31th 2009)

São Paulo - Brasil

A Lei 11.772 acrescenta e altera dispositivos da Lei no 5.917, de 10 de setembro de 1973, que trata do Plano Nacional de Viação, incluindo várias ferrovias (Quadro 4) e acrescentando à malha ferroviária nacional mais de 15 mil quilômetros de trilhos. Algumas ferrovias listadas já fazem parte do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, como a FNS - Ferrovia Norte-SUL (EF-151), a Transnordestina (EF-232) e a Ferronorte (trecho da EF-364, em MS e MT).

Os traçados e os pontos de origem e destino apresentados no Mapa 1 indicam quais os objetivos e demandas as ferrovias previstas pela Lei 11.772 pretendem atender:

- Integrar regiões produtoras aos portos exportadores;
- Aproximar a região Centro-Oeste dos mercados internacionais;
- Alterar os fluxos de cargas de exportação para outros portos do Brasil, atualmente concentrado nos portos de Santos e Paranaguá;
- Fortalecer os eixos, vetores ou corredores de exportação.

MAPA 1. FERROVIAS PREVISTAS NA LEI 11.772 - 2008



Fonte: Lei 11.772, de 17 de setembro de 2008 (SENADO, 2009) – Elaborado pelo autor

CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (*CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION*

INFRASTRUCTURE CONGRESS)

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (*July 29th to 31th 2009*)

São Paulo - Brasil

Praticamente todas as ferrovias são perpendiculares ao litoral brasileiro, configuração típica de países periféricos e dependentes onde as redes são extravertidas e funcionais às demandas dos países centrais. Algumas ferrovias alcançam portos fluviais, permitindo que os produtos sigam pelas hidrovias aos mercados externos. Os principais pontos de integração ferrovia-hidrovia são Porto Murtinho (EF-267) e Santarém (EF-170).

Os traçados das ferrovias mostrados no mapa indicam também que não é prioridade do planejamento do governo brasileiro interligar as regiões de maior atividade econômica do Brasil, como as principais cidades dos estados do Sul e Sudeste. Pelo visto, a integração dessas regiões ficará restrita às ferrovias já instaladas e que ainda são funcionais a uma lógica do passado, ou seja, linhas que apresentam baixas velocidades e pouca qualidade.

Para tentar compreender porque as ferrovias previstas na Lei 11.772 estão sendo planejadas ou construídas, é importante analisar quais objetivos e demandas essas estão pretendendo atender. O objetivo da construção do trecho entre Açailândia e Palmas da Ferrovia Norte-Sul, subconcessionada à Vale recentemente, pode ser verificado no edital 001/2006 do leilão de privatização. Segundo o edital, essa ferrovia tem como objetivo a exportação de produtos agrícolas (grãos, açúcar, álcool e algodão) pelo porto de Itaqui em São Luis (MA), representando cerca de 93% do transporte total, e importação pelo mesmo porto de fertilizantes e derivados de petróleo, em torno de 7% (VALEC, 2007). Os principais produtos agrícolas previstos para a FNS são os do complexo soja (grão, farelo e óleo) e açúcar.

Outras ferrovias são reivindicações de produtores e agentes relacionados ao agronegócio exportador, como no caso da Transnordestina (EF-232) cujo objetivo é ligar três importantes municípios produtores de soja do Oeste baiano (São Desidério, Barreiras e Luís Eduardo Magalhães) ao porto de Ilhéus.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo procurou analisar a relação das ferrovias definidas pela Lei 11.772 com o agronegócio para saber se essas ferrovias podem ser caracterizadas como as “Ferrovias do Agronegócio”.

Conforme apresentado, os traçados das linhas, os pontos de origem e destino que privilegiam a integração de regiões produtoras de *commodities* agrícolas aos portos exportadores e as empresas que controlam e definem os principais fluxos no território brasileiro indicam que o objetivo dessas ferrovias é atender principalmente ao agronegócio exportador. Outros usos ficam negligenciados.

Mas, muito mais do que chamar essas ferrovias de “Ferrovias do Agronegócio”, suas características indicam para:

- Um maior aprofundamento do uso monofuncional do sistema ferroviário nacional;
- O controle das operações e dos fluxos por poucos agentes, agravando os monopólios já existentes;
- Uma rigidez cada vez maior das operações e um sistema pouco adaptável para usos diferentes dos do agronegócio;
- Uma integração internacional do território e uma provável desintegração das regiões brasileiras;

CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (*CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION*

INFRASTRUCTURE CONGRESS)

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (*July 29th to 31th 2009*)

São Paulo - Brasil

- Um maior controle do território por parte de grandes empresas transnacionais, que passam a controlar os fluxos e os orçamentos governamentais.

A discussão sobre o futuro do sistema ferroviário nacional não deveria ficar restrita ao atendimento das demandas de apenas alguns produtos, regiões e atividades econômicas, mas a uma realidade muito mais ampla. Enquanto no século XIX as demandas atendidas pelas ferrovias era a dos produtores de café, atualmente as demandas são a dos participantes do agronegócio exportador. Utilizar uma infra-estrutura de transportes como as ferrovias para atender uma lógica definida pelo mercado internacional pode comprometer o futuro do país, assim como aconteceu com a decadência das ferrovias no início do século XX relacionadas, em grande parte, às baixas demandas internacionais do café.

Uma das dificuldades da expansão das ferrovias no Brasil está relacionada às normas de uso do sistema, atualmente controlado por poucas empresas e embarcadores. Os contratos de concessão vigentes conferem às concessionárias e seus clientes não só o controle dos fluxos, mas o controle do mercado e dos preços dos produtos agrícolas. Pequenos e médios produtores, dentre eles grande parte das cooperativas agrícolas, são impedidas de utilizar o transporte ferroviário.

Para finalizar, a forma como a expansão do sistema ferroviário nacional está sendo realizada pode ser resumido da seguinte maneira: o governo planeja, o BNDES financia e a Valec constrói as “Ferrovias do Agronegócio” para atender os interesses de grandes empresas transnacionais como a ADM, Bunge e Cargill. Resta saber quais serão realmente os benefícios para a grande maioria da sociedade brasileira quando as novas ferrovias começarem a funcionar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALICEWEB. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>>. Acesso em: 02 abr. 2009.

ARROYO, M. M. Território Nacional e Mercado Externo. Uma leitura do Brasil na virada do século XX. Tese (Doutor em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo, SP (2001).

CEPEA. Participação de cada segmento no PIB do Agronegócio Cepea-USP/CNA, 1994 a 2007. Disponível em: <http://www.cepea.esalq.usp.br/pib/other/Pib_Cepea_94_07.xls>. Acesso em: 02 abr. 2009.

CONAB. Companhia Nacional de Abastecimento. Disponível em: <<http://www.conab.gov.br/conabweb/download/safra/BrasilProdutoSerieHist.xls>>. Acesso em: 17 nov. 2007.

DIMARZIO, J. A. O agronegócio brasileiro. In: PATERNIANI, E. Ciência, agricultura e sociedade. Brasília, DF: Embrapa Informação Tecnológica, 2006.

FREDERICO, S. Sistemas de movimentos no território brasileiro: os novos circuitos espaciais produtivos da soja. Tese (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Unicamp, Campinas, SP (2004).

GLOBO RURAL. Anuário do Agronegócio 2007. Nº 3, Setembro 2007.

**CONINFRA 2009 – CONGRESSO DE INFRA-ESTRUTURA DE
TRANSPORTES (CONINFRA 2009 - TRANSPORTATION
INFRASTRUCTURE CONGRESS)**

29 A 31 DE JULHO DE 2009 (*July 29th to 31th 2009*)

São Paulo - Brasil

IBGE. PAM – Produção Agrícola Municipal. Quantidade produzida, valor da produção, área plantada e área colhida da lavoura temporária. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 17 nov. 2007.

REVISTA FERROVIÁRIA. Todas as Locomotivas – 2007. Disponível em <www.revistaferroviaria.com.br>. Acesso em: 07 jun. 2008.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI, Record, Rio de Janeiro (2001).

SENADO. Lei Ordinária 11.772 de 17/09/2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11772.htm>. Acesso em: 02 abr. 2009.

VALEC. Leilão nº 001/2006 para subconcessão para exploração comercial por um período de 30 (trinta) anos, do trecho de Açailândia, no estado do Maranhão até Palmas, município de Porto Nacional no estado de Tocantins, pertencente à ferrovia Norte e Sul, numa extensão total de 720 km. Disponível em <http://www.valec.gov.br/download/licitacoes/edital/leilao_Edital_2006-001.pdf>. Acesso em: 18 dez. 2007.

VENCOVSKY. V. P. Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro: uma análise do movimento de produtos agrícolas. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Unicamp, Campinas, SP (2006).