

5 O transporte ferroviário e o escoamento da soja do Mato Grosso

A infra-estrutura logística para o escoamento da soja tem sido considerada um dos pontos de maior gargalo neste setor, afetando a sua competitividade. (CAIXETA-FILHO & MARTINS, 2000). Os autores avaliam que os custos de transporte e a infra-estrutura de transportes são um dos principais fatores que tem afetado a competitividade de *commodities* agrícolas no país.

Esse capítulo busca entender as fases de desenvolvimento da malha ferroviária brasileira, como ela está estruturada nos dias atuais e as possibilidades para a exportação da soja da região do Mato Grosso. Com essas informações pode-se entender melhor os planos do GEIPOT.

5.1.O transporte ferroviário brasileiro

5.1.1. Breve histórico

As ferrovias surgiram no início do século XIX na Inglaterra e logo na metade do mesmo século no Brasil. A expansão das ferrovias permitiu a integração de territórios de diversos países, mais notoriamente dos Estados Unidos. No Brasil os primeiros investimentos em ferrovia ocorreram em 1828, quando o governo imperial autorizou a construção e exploração de estradas em geral, com o propósito de interligar as diversas regiões do país (VENCOVSHY, 2005).

De acordo com Lang (2007), a primeira estrada de ferro construída no Brasil foi inaugurada em 30 de abril de 1854 e ligava a região de Petrópolis ao porto de Mauá na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. Atualmente o sistema ferroviário brasileiro totaliza 29.706 quilômetros, concentrando-se nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste, atendendo parte do Centro-Oeste e Norte do país.

Pode-se classificar a evolução ferroviária no país em três fases:

- 1 - Criação e expansão;
- 2- Estatização e readequação; e
- 3- Desestatização e recuperação.

5.1.1.1. Criação e expansão

A primeira fase pode ser datada de 1835 até 1957, respectivamente as primeiras tentativas de criação de empresas ferroviárias e a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Nesse espaço de mais de 120 anos o transporte atendeu basicamente à necessidade de ocupação do território nacional. No período o transporte era feito pela iniciativa privada e foi de fundamental importância para a economia cafeeira. Assim, as ferrovias estavam voltadas para facilitar o escoamento do café para o mercado externo e estavam concentradas, principalmente, nos estados de São Paulo e Paraná. O transporte também era utilizado em larga escala para o deslocamento de passageiros. Em 1877, por exemplo, foi inaugurada a estrada de ferro que ligava o Rio de Janeiro a São Paulo, integrando as duas principais cidades do país e permitindo o deslocamento de pessoas (LANG, 2007).

Ainda segundo Lang (2007), a expansão cafeeira e das ferrovias foi decisivo no desenvolvimento econômico de São Paulo, estimulando o povoamento do interior do estado e iniciando o processo de industrialização. Como se pode observar na figura 13, a malha ferroviária estava bastante avançada no interior paulista, ligando as regiões produtoras do café aos portos para a exportação.

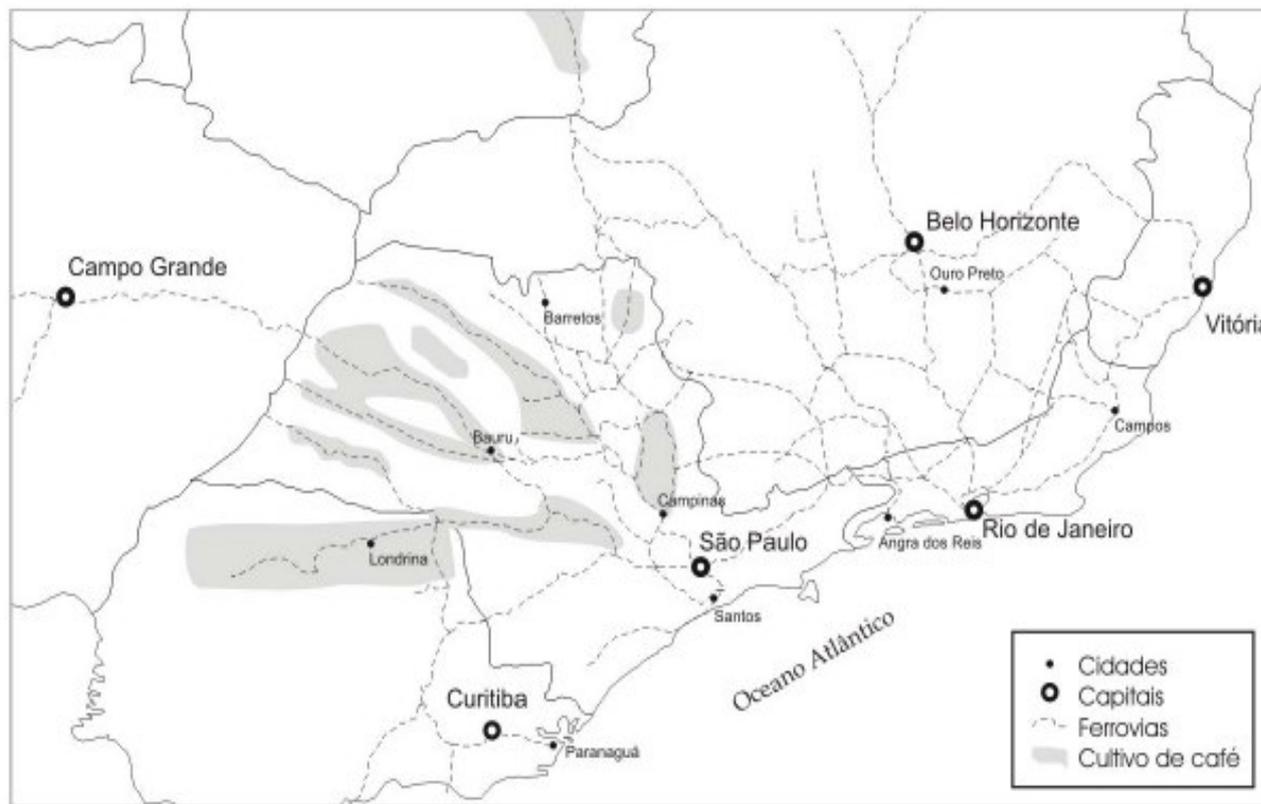


Figura 1: Ferrovias e o café – Início século XX.

Fonte: Vencovsky (2005).

De acordo com a mesma autora, o auge das ferrovias brasileiras ocorreu na década de cinquenta, conforme o gráfico 4, com incentivo do Governo Vargas desde as décadas anteriores. O máximo da expansão da malha ferroviária pode ser observado tanto no transporte de carga quanto de passageiros, bem como em tecnologia e operação. Ao longo de 1942 foi criada a Companhia Vale do Rio Doce, que passou a administrar a Ferrovias Vitória-Minas, que nas décadas seguintes, viria a se tornar a principal rota de exportação do minério de ferro.

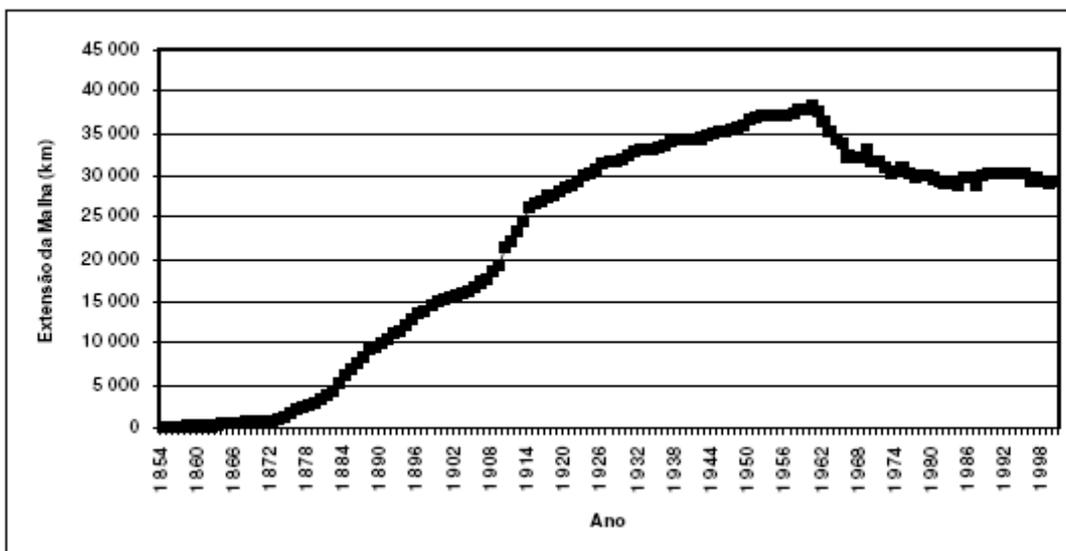


Gráfico 1: Evolução da malha ferroviária brasileira.

Fonte: Lang apud ANTF (2007).

A administração da rede ferroviária estava dividida entre algumas pequenas empresas, que durante a década de 1950 começaram a apresentar um balanço deficitário. Segundo Vencovsky, em 1952 existiam 44 empresas administrando ferrovias no Brasil. Dessas 40 estavam deficitárias. Esta situação só foi resolvida com a criação da RFFSA, em 1957, consolidando as 18 ferrovias regionais, e da FEPASA, em 1971.

De acordo com Lang (2007), a RFFSA foi criada com a finalidade de administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas, cujos trilhos atravessavam o País com interrupção em São Paulo, onde a malha era quase toda da FEPASA.

Um fato importante que deve ser destacado neste momento é que devido à pulverização da administração das ferrovias houve uma heterogeneização da malha brasileira. Como funcionavam em sistemas isolados as tecnologias e bitolas utilizadas variavam conforme a ferrovia. Como será exposto mais a frente, esse fator gera impactos até os dias atuais.

5.1.1.2. Estatização e readequação

A segunda fase da evolução ferroviária no Brasil durou de 1957 até 1996 e foi marcada, principalmente, pela estatização das ferrovias. Muitos autores denominam o período como o declínio das ferrovias. Os problemas já estavam

aparecendo desde a década de 1920. Segundo Vencovsky (2005), quatro principais fatores marcam a queda de competitividade do transporte ferroviário:

- a) A entrada das grandes montadoras de veículos no Brasil;
- b) O favorecimento das rodovias (principalmente com o presidente Washington Luís – 1926);
- c) Problemas na malha ferroviária, como o uso de locomotivas com baixa potência; e
- d) Oficinas mal aparelhadas.

Para Lang (2007), essa fase é marcada pela busca da integração do território e pela necessidade da segurança nacional. O transporte de passageiros decaiu e a malha ferroviária e as exportações ficaram quase que restritas ao minério. A malha ferroviária criada com características de exportação passou a ficar em segundo plano, visto que a política nacional passou a centrar no desenvolvimento do mercado interno.

De acordo com a mesma autora, os governos passaram a investir no setor rodoviário, deixando as ferrovias em completo abandono. Os traçados antieconômicos, os equipamentos obsoletos, o excesso de pessoal e os problemas administrativos foram os principais motivadores para essa decisão. Assim, de acordo com a autora “as ferrovias perderam o monopólio do transporte ficando expostas à fragilidade do próprio processo de ocupação do território brasileiro” (p.18).

Para Caixeta Filho (2001), as ferrovias perderam competitividade para as rodovias devido, principalmente, aos seguintes fatores: a) o transporte ferroviário era mais regulado pelo Estado do que o sistema rodoviário; b) o sistema ferroviário tinha menor liberdade para definir tarifas; c) o sistema ferroviário tinha custos e tempo elevados de construção; d) o sistema ferroviário estava voltado aos portos, não atendendo à nova ordem e integração nacional.

Segundo Lang (2007), nos anos de 1993 e 1994 as dívidas da RFFSA ultrapassaram os R\$ 150 milhões. A partir de 1994, no governo do presidente

Fernando Henrique Cardoso, as privatizações foram consideradas prioritárias. Em 1995 foram aprovadas leis que dispunham sobre o regime de concessão e permissão dos serviços públicos, favorecendo o início das desestatizações.

5.1.1.3. Desestatização e recuperação

Em 1996 se inicia o novo momento das ferrovias no Brasil, que dura até os dias atuais. A nova fase é determinada pelo processo de globalização e tem início com a aplicação das políticas neoliberais do governo brasileiro, com a aplicação do Programa Nacional de Desestatização (PND). As políticas econômicas aplicadas no país buscavam alinhamento com os direcionamentos resultantes do consenso de Washington.

O consenso de Washington, realizado em 1989 com economistas latino-americanos de perfil liberal, visava avaliar as reformas econômicas que ocorriam na América Latina. O resultado do encontro se tornou uma espécie de receituário imposto por agências internacionais para a concessão de créditos. Assim, caso um país recorresse ao Fundo Monetário Internacional (FMI), o mesmo exigia que o país tivesse as práticas econômicas determinadas pelo consenso de Washington. Essas regras podem ser resumidas na desregulamentação dos mercados, abertura comercial e financeira e redução do tamanho do papel do Estado (NEGRÃO, 1998).

Assim, seguindo as práticas internacionais, o Brasil passou a calcar sua política econômica nas regras alinhadas no consenso de Washington. Focado em diminuir a participação do Estado e em desregulamentar o mercado, o governo brasileiro em 1996 iniciou o processo de transferência da administração e operação das malhas ferroviárias para a iniciativa privada. Primeiramente o governo liberou a concessão das ferrovias do sistema da RFFSA e, em 1999, terminou com a concessão da FEPASA. Os contratos de concessão têm a duração de 30 anos e podem ser prorrogáveis pelo mesmo período (LANG, 2007).

Com a desestatização das ferrovias as empresas passaram a apostar no uso do transporte ferroviário para o escoamento de *commodities* como o minério e a soja e, para tanto, a malha busca ligar grandes regiões produtoras até os portos de onde serão exportadas. Segundo a mesma autora, passados dez anos da

desestatização, se observou uma expressiva melhoria nos serviços prestados pelas operadoras do transporte ferroviário de carga. A autora destaca o aumento da produção, a redução do índice de acidentes, o reaquecimento da indústria, como os principais avanços alcançados.

Na tabela 6 se observa os principais aspectos e particularidades da malha ferroviária do país nas diferentes fases destacadas. Nota-se que no terceiro período a soja junta-se ao minério como um dos principais produtos transportados através da ferrovia. Pode-se citar, ainda, o começo das operações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que em 2002, iniciou suas atividades de regulamentação, concessão e fiscalização dos serviços de iniciativas privadas na área de transporte.

Características\Momento	Criação e expansão	Estatização e readequação	Desestatização e recuperação
Período aproximado	1835-1957	1957-1996	1996-atual
Plano nacional do governo brasileiro relativo aos transportes	Ocupação	Modernização do território, “era desenvolvimentista”, segurança nacional	Inserção internacional, “globalização”, ocupação dos cerrados
Característica do sistema ferroviário	Desenvolvimento	Readequação	Reestruturação
Extensão da linha (Km)	30 mil	30 mil	29 mil
Prioridade econômica do governo	Exportação	Integração do território/exportação	Exportação
Controle das ferrovias	Privado	Estatal	Privado
Investimentos em novas linhas	Privado	Estatal	Estatal/Privado
Investimentos na operação	Privado	Estatal	Privado
Características dos principais fluxos	Vários produtos e passageiros	<i>Commodities</i> e passageiros	<i>Commodities e containers</i>
Principais produtos	Café	Minério	Minério e soja
Prioridade dos investimentos em transporte	ferrovias	rodovias	ferrovias e rodovias
Objetivos dos investimentos	Construção de novas linhas	Saneamento das empresas	Melhoria da eficiência operacional
Relação entre expansão agrícola e ferrovias	A agricultura segue a expansão das linhas	-	As ferrovias seguem a expansão da agricultura

Tabela 1: Periodização das ferrovias no Brasil.

Fonte: Vencovsky, 2005.

5.2. Infra-estrutura atual

O sistema ferroviário nacional é o maior da América Latina, em termos de carga transportada, atingindo 162,2 bilhões de tku (tonelada quilômetro útil), em 2001. O setor ferroviário participou na matriz de transporte de carga do Brasil, com o percentual de 20,86%, em 2000, considerando o total da carga transportada no país, conforme o gráfico 5.

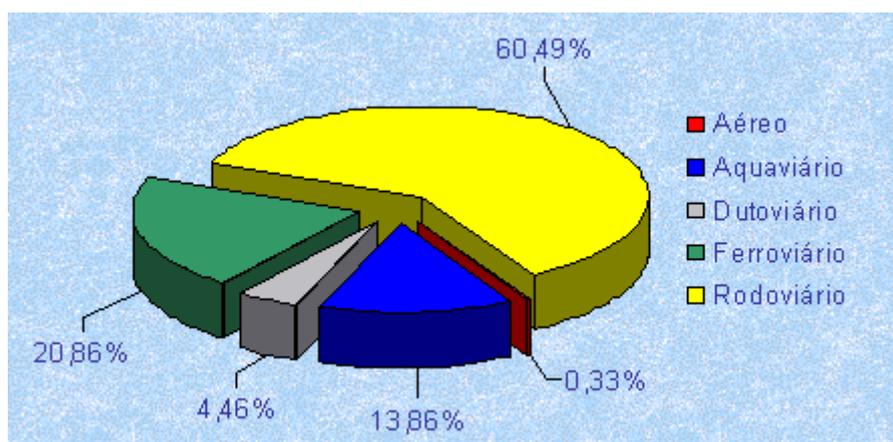


Gráfico 2: O modal ferroviário na matriz de transportes – 2000 - % de transporte.

Fonte: ANTT, 2008.

Atualmente no Brasil existem cinco empresas consorciadas que administram a malha ferroviária nacional: Companhia Vale do Rio Doce, MRS Logística S.A., América Latina Logística, Transnordestina Logística S.A. e Ferrovia Tereza Cristina S.A.

5.2.1. Companhia Vale do Rio Doce

A Companhia Vale do Rio Doce (Vale) foi criada em 1942 pelo Governo Federal. Permaneceu como empresa administrada pelo Estado até 1997, quando foi então privatizada através de um leilão realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. O consórcio liderado pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) venceu o leilão e passou a ter 41,73% das ações da empresa (VALE, 2008) Desde sua privatização a Vale busca atuar em outros negócios que não apenas o de mineração. Foi assim que em 1999 a empresa criou uma diretoria de logística, visando aproveitar sua infra-estrutura para prestar serviços para outras empresas.

Atualmente a Vale gerencia três ferrovias: Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). De acordo com números da própria empresa, essa possui uma malha ferroviária de 9.863 km e é responsável por 16% de toda movimentação de cargas no Brasil.

5.2.1.1. Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM)

Em 1904 foi inaugurado o primeiro trecho da EFVM, de Vitória a Natividade (RJ) e já em 1910 chega a Minas Gerais. Em 1919 o empresário americano Percival Farquhar a comprou e depois de inúmeras reviravoltas políticas, a estrada, afinal foi encampada pela recém-fundada Cia. Vale do Rio Doce em 1942. Foi então estatizada e, posteriormente, no ano de 1997 o Governo Federal concedeu a Vale o direito de operar a estrada de ferro por 30 anos, renováveis por mais 30 anos (VALE, 2008).

De acordo com números da empresa, a EFVM tem hoje 905 quilômetros de extensão e liga Minas Gerais ao porto de Tubarão (ES). Além disso, faz conexão com a FCA, MRS e outros portos do Espírito Santo, como o Terminal de Vila Velha e o Porto da Barra do Riacho. No ano de 2007 foram transportados 12,9 bilhões de tku (tonelada x quilômetro) o que representou 37% de toda a carga ferroviária nacional.

Apesar de representar apenas 3,1% da malha do país nota-se que a ferrovia atende uma região bastante concentrada. A Vale divulgou, que da carga transportada, 80% é de minério de ferro e os outros 20% de diferentes produtos como o carvão, o cálcio, o granito e o aço. Além disso, a ferrovia conta com o transporte de passageiros entre Vitória e Belo Horizonte por onde circulam em média 3 mil passageiros por dia.

Apesar de não estar no foco da empresa o uso da EFVM para o transporte de soja, a proximidade entre pontos da ferrovia com a região Centro-Oeste do Brasil, permite o seu uso para o escoamento da oleaginosa. O plano do GEIPOT, como será visto adiante, não descarta a possibilidade de integração da Ferronorte com a EFVM para a exportação da soja através do porto de Vitória.

5.2.1.2. Estrada de Ferro Carajás (EFC)

Em 1983 entrou em operação o primeiro trem de carga na EFC. Assim como ocorreu com a EFVM, no mesmo ano, 1997, o Governo concede a operação da estrada de ferro à Companhia Vale do Rio Doce pelo período de 30 anos, também renováveis por mais 30 anos (VALE, 2008).

A EFC é a menor estrada de ferro operada pela Vale, possui 892 km de extensão e liga o interior do Pará ao porto da Ponta da Madeira, Maranhão. No ano de 2007, a ferrovia transportou 5,1 bilhões de tku. O transporte de passageiro também é realizado e atende a média de 1.300 pessoas por dia. (VALE, 2008)

De acordo com a ANTF (2006), os principais produtos transportados pela EFC são o minério de ferro e o manganês, mas, além disso, transporta fertilizantes, produtos siderúrgicos e agrícolas, com destaque para a soja produzida no sul do Maranhão, Piauí, Pará, e Mato Grosso.

5.2.1.3. Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)

A FCA iniciou suas atividades em 1996. Na época foi consorciada por diversos grupos, entre eles o Mineração Tacumã Ltda, que é controlado pela Vale. Já em 1999 a Vale passou a ser líder do grupo de controle da FCA. No ano de 2003 ela passou a deter 99,99% das ações da Centro-Atlântica.

A ferrovia com 8.066 km de extensão percorre os estados de Minas Gerais, Goiás, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia e Sergipe, além do Distrito Federal. Segundo a ANTF, é um grande corredor de exportação e importação. Transporta uma grande variedade de produtos, como soja, fertilizantes, aço, cimento, petroquímicos, bens de consumo e autopeças. De acordo com a Vale, no ano de 2007 foram transportados 11 bilhões de tku pela FCA.

O uso da FCA não é considerado nos planos do GEIPOT como uma possibilidade para a exportação da soja do Mato Grosso. A soja transportada por essa ferrovia é essencialmente a produzida no estado de Goiás.

5.2.2. MRS Logística S.A. (MRS)

A MRS originou-se da antiga malha sudeste da RFFSA. Desde 1996 a empresa é concessionária de uma ferrovia de 1.643 km de extensão que interliga os seguintes estados do país: Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. A MRS tem ainda acesso direto os portos de Sepetiba e ao de Santos. (ANTF, 2008)

O foco das atividades da MRS está no transporte ferroviário de cargas gerais, como minérios, produtos siderúrgicos acabados, cimento, bauxita,

produtos agrícolas, coque verde e contêineres, e na logística integrada. Apesar de não atingir a região central do país, existe a possibilidade de utilizar a malha ferroviária da MRS para alcançar os portos de Santos e do Rio de Janeiro.

5.2.3. América Latina Logística (ALL)

A empresa foi fundada em 1997 quando a Ferrovia Sul Atlântico assumiu a concessão da malha sul da RFFSA (ANTF, 2008). No ano seguinte passou a operar o trecho sul da malha paulista pertencente à Ferrobán. Em 1999 a empresa adquiriu duas ferrovias argentinas que possibilitou conectar São Paulo a Buenos Aires e passou a se chamar América Latina Logística. A última aquisição realizada pela empresa foi em 2006 com compra da Brasil Ferrovias e a Novoeste.

A malha concedida à ALL tem 21.300 km de extensão e cobre os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, além da região central da Argentina. Sua malha cruza as fronteiras do Paraguai e Uruguai. Somente no Brasil a rede da ALL tem acesso a quatro portos: Santos (SP), Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Porto do Rio Grande (RS). (ALL, 2008)

Com a maior malha ferroviária brasileira, a ALL transporta produtos diversificados, dependendo da região de atuação. De acordo com a ANTF (2006), na região sul do país os principais produtos transportados são: produtos agrícolas, soja e farelo, combustível, cimento e fertilizante. Na região do Centro-Oeste, a ferrovia hoje é responsável por escoar 70% da soja produzida no Mato Grosso e 50% da soja exportada pelo porto de Santos. Além disso, tem papel fundamental na viabilização do pólo gás-químico e da reserva de Corumbá (MS). (ANTF, 2008)

O uso da malha da ALL é a principal forma de escoar a soja do Mato Grosso através de ferrovias. No estudo do GEIPOT essa é a principal ferrovia de estudo que poderá reduzir os custos com transporte na cadeia da soja.

5.2.4. Transnordestina Logística S.A.

A Transnordestina, antiga Companhia Ferroviária do Nordeste, obteve a concessão da Malha Nordeste em 1997 e passou a operar já no ano seguinte.

Empresa de capital aberto, tem como principais acionistas a CSN e a Taquari Participações. (TRANSNORDESTINA, 2008)

A empresa tem a concessão de 4.238 km de ferrovias que percorrem sete estados nordestinos: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas. Tem ainda acesso aos portos de Suape (PE), Pecém (CE) e Itaqui (MA). E possui conexões com a EFC e a FCA. As principais cargas movimentadas são contêineres, cimento, calcário, combustíveis, óleo de soja, álcool, açúcar, produtos siderúrgicos e alumínio. (ANTF, 2008) A conexão com a EFC pode permitir uma exportação da soja do Mato Grosso através dos portos da região nordeste.

5.2.5. Ferrovia Tereza Cristina S.A.(FTC)

A FTC assumiu a concessão da malha Tereza Cristina, que atende a região de Tubarão (SC) desde 1997. Com apenas 164 km de extensão, a área de atuação da ferrovia compreende a região carbonífera e cerâmica, interligando o sul de Santa Catarina ao Complexo Termelétrico Jorge Lacerda, em Capivari de Baixo, e ao Porto de Imbituba.

O principal produto transportado pela Ferrovia Tereza Cristina é o carvão mineral, que abastece as usinas do Complexo Termelétrico. A malha é restrita ao estado de Santa Catarina e isolada das demais ferrovias do sistema nacional (ANTF, 2008).

5.3. Expectativas para o uso do modal ferroviário brasileiro

De acordo com a ANTT (2006), a meta para o transporte ferroviário é de que em 2015 o modal seja responsável por 30% do total de carga transportada no Brasil. Para atingir tal número a agência destaca alguns desafios que devem ser superados. Destacam-se:

- A melhoria nas transposições das grandes regiões metropolitanas, sobretudo em Belo Horizonte e São Paulo;

- A recuperação das faixas de domínio das ferrovias invadidas e ocupadas por moradias precárias, destacando-se, a região urbana de Rio de Janeiro, São Paulo, Santos e Belo Horizonte;

- A superação de problemas de acesso e tráfego compartilhado nos principais portos brasileiros, destacando-se Santos, Sepetiba, Paranaguá e São Luís, entre outros;

- A ampliação de material de transporte (vagões e locomotivas) e a recuperação da malha de transporte em operação;

- Construção de variantes no Corredor de Paranaguá (ALL)

- A expansão da Ferronorte até Rondonópolis no Corredor de Santos;

- A construção das variantes em Minas Gerais (Serra do Tigre e transposição de Belo Horizonte);

- A construção da Litorânea Sul capixaba ao Porto de Vitória pela FCA no Corredor de Vitória.

Além disso, com uma perspectiva de longo prazo, a ANTT, afirma que se deve priorizar a expansão do sistema ferroviário na região central do país. O objetivo principal dessa expansão, segundo a agência, é proporcionar o escoamento por ferrovia da grande produção de grãos, carnes e outros produtos do agronegócio do Sul de Goiás e Mato Grosso para os Portos de Santos, Sepetiba e Vitória.

5.4. O escoamento da soja do Mato Grosso

Apesar de ser o estado com a maior produção de soja do Brasil, o Mato Grosso tem uma dos piores sistemas de transporte de todo o país. (Fukui & Lopes, 2007) Os autores ressaltam que a maior parte da soja escoada do estado ainda é realizada por modal rodoviário, através das rodovias federais e estaduais. A informação é confirmada por todos os entrevistados do presente estudo.

Em 2006 a Confederação Nacional do Transporte (CNT), realizou uma pesquisa para avaliar mais de 3.500 km de rodovias no Mato Grosso. O resultado foi que, em 87,8%, das rodovias o estado de conservação foi classificado como regular, ruim ou péssimo. A média nacional, segundo a CNT é de 75%, no estado do Paraná, outro grande estado produtor de soja o índice é de apenas 51%. Assim, o estado mato-grossense possui um índice bastante ruim mesmo quando comparado com o resto do Brasil e ainda pior quando confrontado com o estado paranaense. Na tabela 7 pode-se analisar a avaliação das rodovias mato-grossenses quando comparadas com a média nacional.

Avaliação	Mato Grosso	Brasil
Ótimo	1,6	10,8
Bom	10,5	14,2
Regular	32,5	38,4
Ruim	46,1	24,4
Péssimo	9,2	12,2

Tabela 2: Avaliação das rodovias Mato-Grossenses – em %.

Fonte: Elaboração própria com base em dados da CNT, 2006.

Segundo os produtores entrevistados a malha rodoviária utilizada para chegar aos silos é hoje bastante precária. Um ponto destacado é o quanto essa falta de manutenção das rodovias prejudica os caminhões utilizados. Além disso, os mesmos citam o fato da sobrecarga nos caminhões ser uma constante no transporte da soja. Isso se dá porque, pela falta de transporte e malha adequada, existe muita perda no decorrer do percurso e para minimizar esse prejuízo se costuma sobrecarregar os caminhões. Por outro lado, o transporte acima do peso prejudica o estado das rodovias. Assim, acaba-se gerando um ciclo vicioso prejudicial para todos os elos da cadeia.

Nos anos 90 o escoamento da soja produzida no Mato Grosso era feito através do transporte rodoviário até os principais portos do Sudeste e Sul. A partir do programa federal de concessões o transporte modal ferroviário ganhou representatividade no transporte da soja no estado. A conexão com o porto de Santos passou a gerar resultados positivos a partir de 1996. Com investimentos na

Ferronorte e Ferrobarragem, atualmente parte da América Latina Logística, o custo do transporte foi reduzido, o que permitiu uma maior utilização da malha ferroviária. Todavia, até 2002 havia apenas um terminal ferroviário no estado, na cidade de Alto Itaquí. Em 2002 inaugurou-se o segundo terminal em Alto Araguaia.

Atualmente pode-se destacar alguns dos principais portos responsáveis pelo escoamento da soja produzida no estado do Mato Grosso para o exterior, segundo a figura 14, são eles: Santos (SP), Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC), Itacoatiara (AM) e Santarém (PA)

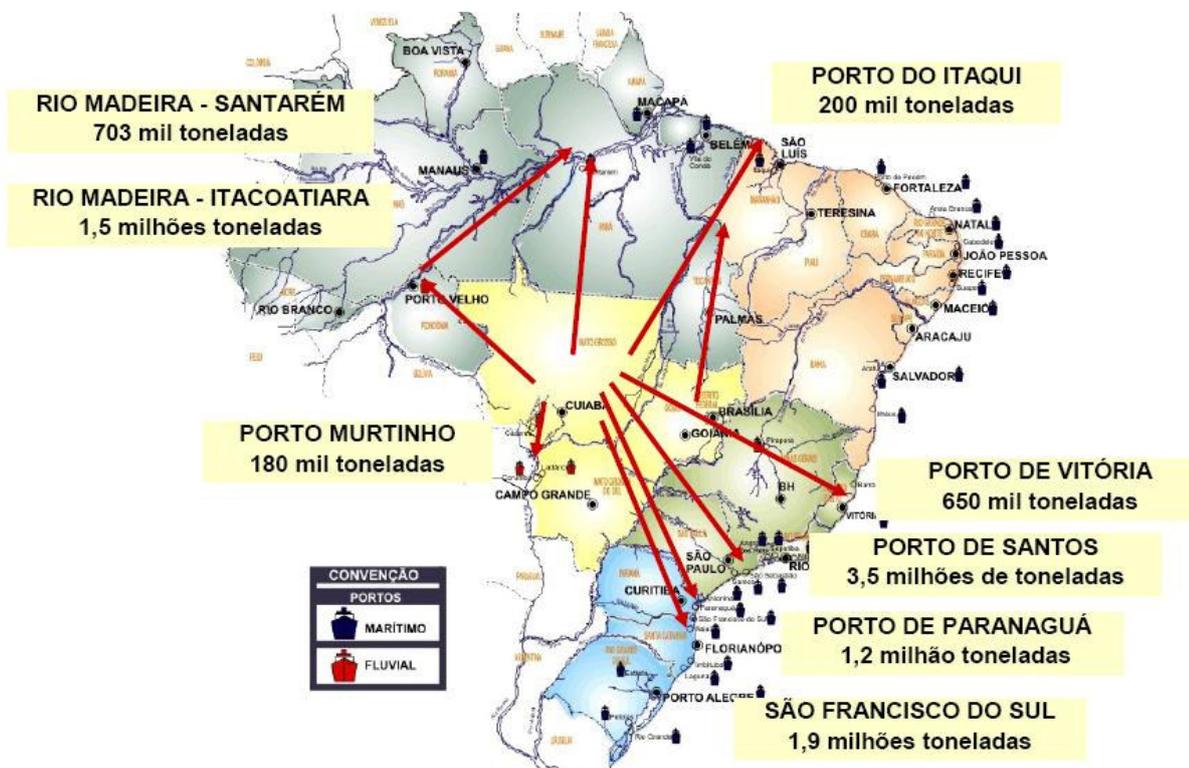


Figura 2: Principais portos de exportação dos produtos do Mato Grosso – soja, farelo e milho – 2006.

Fonte: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, 2007.

Para cada um dos portos existe um corredor de escoamento da produção, como será visto a seguir. Para todos eles é utilizada uma forma de transporte multimodal. Isso se deve, principalmente, ao fato da necessidade ainda existente

do uso de rodovia até algum ponto de transbordo para o transporte ferroviário ou hidroviário. Ou seja, apesar do avanço obtido da transformação da malha de transporte no estado mato-grossense ainda não existe uma forma de transporte de baixo custo que consiga contemplar grande parte dos produtores agrícolas.

5.4.1. Corredor sul

A rota atualmente mais utilizada para escoamento da oleaginosa em grãos do Mato Grosso é a Ferronorte, concessão da ALL, que chega ao município de Alto Araguaia, sul do estado, através da ponte rodo ferroviária sobre o rio Paraná liga-se à malha ferroviária de São Paulo, atingindo o Porto de Santos (SP).

Segundo Passin (2007), apesar das melhorias ocorridas no final da década de 90, o transporte ferroviário ainda esbarrava em problemas regulatórios, operacionais e de investimento. O autor destaca os seguintes fatores:

“(1) a questão da obrigatoriedade do direito de passagem entre as concessionárias, para permitir uma integração efetiva da malha; (2) a dificuldade de tráfego nas zonas urbanas (em particular nas regiões metropolitanas); e (3) a necessidade de implantar trilhos mais ao norte, até o Estado de Mato Grosso” (p.200).

O corredor rodoviário para a Região Sul, embora tenha apresentado tendência declinante ao longo dos últimos dez anos, segue relevante na exportação da soja mato-grossense. Desde o início da década de 2000, o Porto de São Francisco do Sul foi substituindo o de Paranaguá no escoamento da safra. Com as novas rotas de escoamento (hidrovia do Madeira e BR-163) e, posteriormente, com a melhoria das condições e custo de tráfego para os portos do Sul e do Sudeste, a hidrovia Paraná–Paraguai foi, desde meados dos anos 1990, perdendo participação no transporte da soja para o exterior. Todavia, esse corredor tem importância estratégica para o fluxo de mercadorias entre os países do Mercosul.

O Corredor Tietê-Paraná permite trazer a soja em grão das regiões produtoras do Centro-Oeste para áreas próximas dos maiores centros

consumidores do país, possibilitando ainda o acesso ao Porto de Santos. O grande empecilho desta alternativa é que ela ainda depende de uma ligação mais eficiente com o porto, que não necessite de um número elevado de transbordos.

5.4.2. Corredor norte

Na última década o corredor hidroviário do Madeira e a rota norte pela rodovia Cuiabá-Santarém foram os caminhos alternativos para o escoamento da soja mato-grossense. A hidrovia do rio Madeira vem sendo utilizada com sucesso desde 1997 pela *trading* Amaggi para escoar a safra de soja do noroeste de Mato Grosso. A produção segue por rodovia (BR-364) até Porto Velho (RO) e de lá através do rio Madeira, por conjuntos empurrador e balsas, até o rio Amazonas, onde é transbordada para terminais de armazenamento e daí para os grandes navios graneleiros.

Finalmente, a rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) serve especialmente à movimentação de cargas da região norte do estado e, apesar de serem reduzidas as possibilidades de utilização no período das chuvas, o volume de soja escoado pelo Porto de Santarém tornou-se representativo a partir de 2005 (6,8% do total exportado por Mato Grosso). Esse crescimento foi possibilitado pela implementação do terminal graneleiro da Cargill, no Porto de Santarém.

Segundo Lazzarini & Faveret Filho (1997), a soja produzida no leste do Mato Grosso utiliza o chamado corredor Centro-Norte, onde os principais modais em questão são as hidrovias nos rios Araguaia, das Mortes (afluente do primeiro) e Tocantins. Além da Rodovia BR-010 (Belém-Brasília), as ferrovias Norte-Sul e Carajás e tem como destino os portos de Ponta da Madeira e de Itaquí (MA). Esse corredor possibilita a expansão da área agrícola, principalmente na região nordeste do Brasil, que, segundo os autores, se desenvolveria ao entorno das hidrovias e ferrovias.

Os mesmos autores afirmam que a oleaginosa produzida no noroeste do estado do Mato Grosso tem destino os portos de Itacoatiara (AM) e Porto Velho

(RO) para então serem exportadas. Outro corredor ressaltado pelos autores é o Cuiabá-Santarém, para o qual afirmam que é necessário o investimento, pois tem amplo potencial de escoamento de regiões produtoras aos arredores de Cuiabá e o do norte do Mato Grosso. Além disso, destacam que esse corredor é crucial para determinar a competitividade da *commodity*.

Enquanto a soja exportada pelos terminais do Sul–Sudeste tem os mesmos destinos que a média nacional, a oleaginosa plantada na parte mais ao norte do território mato-grossense, que utiliza o rio Amazonas (Portos de Itacoatiara/Manaus e Santarém/Pará), tem como mercado principal a União Européia. Essa concentração nos países europeus contribui para que as exportações da soja mato-grossense tenham um perfil ligeiramente diferente do

DESTINO	BRASIL	MT	SANTOS	MANAUS	SANTARÉM	S. FCO. SUL	PARANAGUÁ	VITÓRIA
China	43,1	33,4	50,8	0,0	0,0	33,2	43,8	47,0
UE	39,8	45,3	42,6	87,6	100,0	14,1	45,3	4,5
Coréia do Sul	2,4	4,8	1,7	0,0	0,0	21,1	0,0	0,0
Tailândia	3,1	4,3	1,5	0,0	0,0	2,4	1,2	48,4
Noruega	1,5	3,6	0,0	4,3	0,0	14,9	0,0	0,0
Irã	3,7	3,4	2,1	6,7	0,0	5,4	4,8	0,0
Outros	6,3	5,3	1,5	1,4	0,0	8,9	4,9	0,2
Total	100,0							

padrão brasileiro.

Tabela 3: Distribuição percentual dos mercados de destino da Soja – 2006.

Fonte: Pasin, 2007.

Como pode-se analisar na tabela 8, em 2006, o Brasil teve sua maior exportação para a China, enquanto o estado do Mato Grosso se concentrou nos países da União Européia. Percebe-se também que, quando utiliza os portos do Norte do país para exportação, a soja produzida no estado mato-grossense fica ainda mais concentrada na Europa, chegando a atingir 100% no porto de Santarém.