

As novas rotas para o escoamento dos produtos do agronegócio na região norte do Brasil: a nova geografia da soja

Introdução

Analisando a geografia da soja no Brasil, desde sua implantação no Estado do Rio Grande do Sul até a chegada na Região Amazônica Brasileira, verificamos uma relação direta entre os locais de produção e a forma como essa produção chega aos portos, já que parte significativa dos grãos se destina ao mercado externo e tal produção é escoada através destes. Por isso, este trabalho tem como objetivo investigar como se estabeleceram as novas rotas de escoamento da produção de soja, e concomitantemente outros grãos, ao longo do avanço da fronteira econômica desde o Sul do país.

Para a realização deste trabalho recorreu-se a uma revisão bibliográfica sobre o tema e a área de estudo, além do levantamento de dados secundários e estudo de campo.

Procurou-se abordar a produção da soja e a forma como esta é escoada nas Regiões Sul, Centro-Oeste e Norte para posteriormente tratar de dois casos bastante relevantes na temática que se aborda. São os casos da cidade de Santarém, com todo seu potencial logístico para a exportação e da hidrovia do Rio Madeira que já contribui de forma significativa para a mudança da geografia da soja no Brasil.

Considerações sobre a produção e escoamento na Região Sul

A produção da soja no Brasil tem início no Estado do Rio Grande do Sul, a partir da década de 1940. Os ecossistemas deste Estado e dos EUA, de onde se originou o cultivo, apresentavam determinadas semelhanças através das quais foram possíveis a transferência de sementes e outras tecnologias de produção. Assim a soja é introduzida como alternativa (técnica e economicamente viável) de verão para substituir o trigo cultivado no inverno. E os mesmos incentivos fiscais que o governo concedia aos produtores de trigo foram cedidos à cultura da soja, sendo que, a área, a mão-de-obra e o maquinário eram os mesmos utilizados na produção do trigo. Havia, inclusive, a facilidade de se mecanizar totalmente a cultura. Na década de 1960 o governo com a “Operação Tatu” ainda promove a calagem e a correção dos solos da região. Esses incentivos estavam relacionados, também, ao mercado internacional em alta, onde os grãos brasileiros estavam sendo bastante requisitados e quando o Brasil se torna produtor internacionalmente destacado de grãos.

Desta forma, se estabelece na Região Sul um importante parque industrial de processamento de soja com maquinário e insumos agrícolas, além de uma rede de pesquisa envolvendo os poderes públicos federal e estadual apoiada financeiramente pela indústria privada. Os produtores se organizaram em um sistema de cooperativa que apoiava a produção, a industrialização e a comercialização das safras.

Por último podemos apontar as melhorias nos sistemas viário, portuário e de comunicações facilitando e agilizando os transportes e conseqüentemente as exportações.

Então, desde o início até a intensificação da produção da soja na Região Sul, os portos tradicionais, como, por exemplo, o Porto de Paranaguá e o Porto de Rio Grande, representam a melhor opção para as exportações graneleiras da região, por causa da proximidade com os centros produtores. Tal proximidade também influencia no tempo e custo de chegada dos adubos e fertilizantes até os mesmos. Com a intensificação desses fluxos ocorre a necessidade de adaptação e ampliação das instalações portuárias, que por sua vez, geram a instalação de armazéns e silos para atender a demanda de grãos – melhorias já citadas anteriormente. Além disso, ao longo dos anos, rodovias foram implantadas interligando os diversos centros produtores até as plantas industriais e a estes portos de exportação. Hoje os produtores do Estado do Paraná contam com a BR-376 e a BR-277 que chegam ao porto de Paranaguá. No Rio Grande do Sul a BR-386 e a BR-153 vão até o Porto Marítimo de Rio Grande. Ainda, neste Estado, há a hidrovia Jacuí-Lagoa dos Patos que liga centros produtores até o Terminal Hidroviário de Porto Estrela, que seguirá até o Porto Marítimo de Rio Grande. Os produtores do norte do Paraná ainda podem contar com a Ferrovia América Latina Logística que escoar os grãos até o Paraná (Ojima, 2006).

Resumindo, os custos de produção e frete se tornaram menores para os produtores da Região Sul, pois se tratam de áreas tradicionais de produção com as vias de escoamento já implantadas e os centros produtores estão próximos dos portos.

Considerações sobre a produção e escoamento na Região Centro-Oeste

Na década de 1970 a soja se consolida como principal cultura do agronegócio brasileiro. Houve aumento da área cultivada e incremento da produtividade pelas novas tecnologias disponibilizadas aos produtores pela pesquisa brasileira.

Neste período, o aumento da área cultivada se relaciona diretamente com a expansão da fronteira econômica em direção ao Centro-Oeste e Amazônia, através dos I e II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento) que dentre outras medidas, tenta tornar viável a inserção de áreas do cerrado no complexo agroindustrial brasileiro, concentrado no eixo sul-sudeste.

A Embrapa aponta, anteriormente aos PND, a construção de Brasília na região como sendo determinante para uma série de melhorias na infraestrutura regional, como as vias de acesso, comunicações e urbanização, assim como o estabelecimento de corredores de exportação que articulam rodovias, ferrovias e hidrovias.

Os incentivos fiscais também foram disponibilizados para a abertura dessas novas áreas de produção agrícola, bem como para a aquisição de máquinas e construção de silos e armazéns. Os produtores com bons níveis econômico e tecnológico, em grande maioria, oriundos do Sul, encontravam terras com baixo valor na região quando comparadas às terras do Sul nas décadas de 1960 a 1980. Não se pode deixar de dar destaque ao caráter físico da região, onde a topografia favorável à mecanização, as boas condições dos solos e o regime pluviométrico altamente favorável ao cultivo de verão também contam como fatores atrativos para os produtores.

Mesmo com todos estes atrativos, para estas novas áreas de produção são necessários mecanismos para compensar o custo do frete realizado pelo transporte da produção da fazenda até o porto, levando a soja e trazendo os insumos agrícolas para o produtor, como indica Silva (2003). Então, os produtores buscam obtenção de lucros através da quantidade de grãos comercializados. A grande disponibilidade de terras no Centro-Oeste permitiu a expansão da lavoura, diferente da situação verificada na Região Sul, no mesmo período. Claro que, os altos investimentos em maior produtividade da lavoura e toda uma logística de comercialização é que tornam a soja de Mato Grosso competitiva no mercado externo, apesar da localização geográfica desfavorável, em termos do custo do frete.

Hoje os produtores do Centro-Oeste contam com a BR-163 que os ligam até o Porto de Paranaguá no Paraná, com a BR-364 que interliga os Estado de Mato Grosso aos Estados de Mato Grosso do Sul e Rondônia e em sentido contrário ao Porto de Santos em São Paulo. Além disso, houve o prolongamento e pavimentação das rodovias BR-070 e BR-174 que ligam as cidades de Cuiabá em Mato Grosso e Porto Velho em Rondônia. Existe ainda a opção intermodal rodo-ferroviária com a Brasil Ferrovias que possui três ferrovias: Ferronorte ligando Mato Grosso ao Porto de Santos; a Novoeste que liga o Mato Grosso do Sul também ao Porto de Santos; e a Ferroban atuante no Estado de São Paulo (Ojima, 2006)

Estas são opções que ao longo dos anos foram sendo estrategicamente pensadas para tentar solucionar a questão do escoamento da produção no Estado do Mato Grosso, visto que é o Estado que mais produz soja no país e se tornou o segundo maior produtor de grãos no mesmo.

Considerações sobre a produção e escoamento na Região Norte

Atualmente a fronteira agrícola no Brasil avança em direção à Amazônia e ao se observar as causas de expansão da produção da soja em alguns estados da Região Norte percebe-se a presença do governo apoiando e incentivando tal atividade. No Estado do Pará, por exemplo, os três pólos de cultivo da soja obtiveram apoio governamental para se estabelecerem seja pela disponibilidade de áreas com potencial para o cultivo, seja pelo detrimento de atividades anteriormente exploradas na região.

A área cultivada na Região ainda é insignificante, mas existem condições favoráveis para a expansão deste cultivo que podem ocorrer em áreas de cerrado ou de transição cerrado-floresta como em áreas desmatadas e degradadas de projetos pecuários. Porém o uso mais intenso dessas terras para o cultivo de soja vai depender substancialmente do desenvolvimento de infra-estruturas de transporte de viabilizem tal produção. É o que vem ocorrendo através dos últimos três planos plurianuais (“Avança Brasil”, “Brasil em Ação” e Brasil um País de Todos”), que promoveu melhorias nas vias de transporte e investiu em infra-estrutura (portos, canais e hidroelétricas) na região Amazônica. A redução nos custos de transporte promoveu a abertura da fronteira agrícola para a agro-indústria da soja e estimulou os investimentos privados.

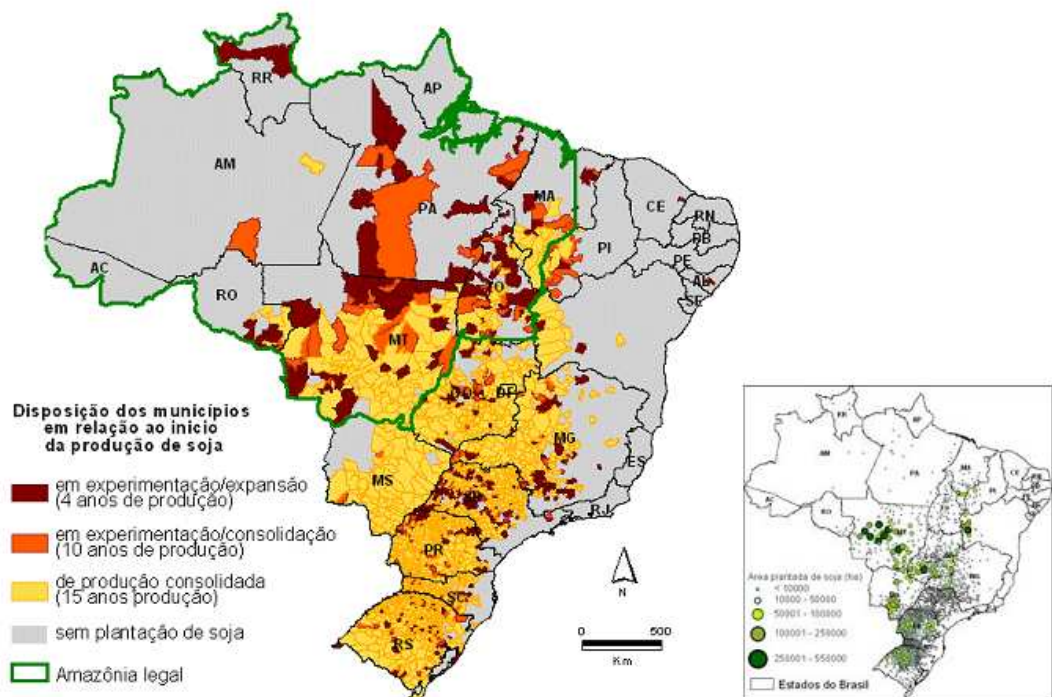
As opções de escoamento da soja para os produtores da Região Norte são poucas. Em Rondônia existe a opção rodo-hidroviária, onde a BR-364 interliga os centros produtores até o município de Porto Velho e seguem pela

hidrovia até o terminal de Itacoatiara, Estado do Amazonas, rumo ao oceano, a produção pode seguir também, até o Porto de Santarém, onde existe um terminal da Cargill que posteriormente encaminhará a carga aos portos internacionais de destino. Em Roraima se encontra em fase de experimentação, o escoamento da produção pela BR-174. (Ojima, 2006)

No Mapa 1 tem-se a situação dos municípios com diferentes graus de realização da atividade com soja no período de 1990 a 2004. Na Região Sul observamos a maioria dos municípios com a produção consolidada ao passo que conforme se avança em direção ao norte do país encontram-se lavouras em experimentação ou expansão.

No Mapa 2 tem-se a malha viária dos modais de transportes utilizados para escoar a soja e os principais portos envolvidos na movimentação desta com destino ao mercado interno e externo.

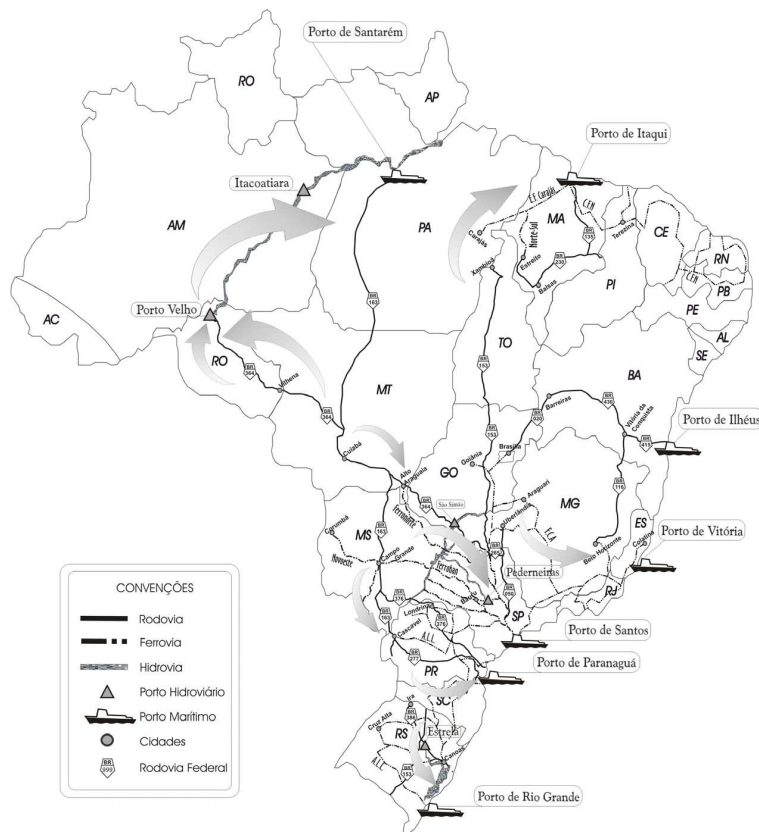
Mapa 1



Fonte: IPAM

Disposição dos municípios em relação ao início da produção de soja e área plantada de soja por município em hectares entre os períodos de 1990 a 2004.

Mapa 2



Fonte: Ojima, 2004.
Malha Viária e principais fluxos de exportação da soja.

Santarém e as exportações de soja pela Cargill

Na cidade de Santarém (uma das cidades que compõem um dos pólos sojíferos do Pará) a multinacional Cargill instalou um terminal privativo de exportação de grãos (especificadamente soja). Esta instalação é um suporte para viabilizar a exportação de grande parte da produção do Mato Grosso, pois existem projetos que visam o asfaltamento do trecho paraense da BR-163. Hoje a soja é transportada por caminhões que utilizam a BR-364 depois segue em barcaças pela hidrovia do Rio Madeira que seguem até Santarém, onde se localiza o terminal portuário.

O avanço da fronteira agrícola em Santarém também se relaciona com a disponibilidade de terras baratas, a possibilidade de mecanização no planalto Santareno e ainda o desenvolvimento de espécies adaptadas para as condições climáticas locais. Além disso, a perspectiva de asfaltamento do trecho paraense da BR-163 e a instalação do terminal portuário da Cargill contribuíram para tal avanço. Esses fatores atraíram produtores de grãos, principalmente de Mato Grosso, que se instalaram na Região adquirindo terras baratas iniciando experimentos com cultivos associados à soja como o sorgo, o milho e o arroz. Entretanto, foi o arroz que marcou essa nova fase da agricultura no planalto Santareno, mais moderna e tecnificada, com muito investimento em infra-estrutura, insumos e maquinário e exigência de mão-de-obra qualificada.

O resultado foi um salto na produção de arroz dos municípios de Santarém e Belterra de 1999 para 2000, o que três anos mais tarde refletiria conseqüentemente no aumento da produção de soja nesta região.

Como a produção de soja na região de Santarém não se desenvolveu como em áreas do centro-oeste brasileiro, seja pelos altos custos da derrubada de floresta para posterior implantação da lavoura, seja pelos atuantes movimentos ambientalistas, presentes mais nesta região que no próprio cerrado brasileiro, este terminal da Cargill passa a atender principalmente os produtores de Mato Grosso, fato este confirmado por informações adquiridas pela Cargill: 97% da soja exportada em Santarém provêm de Mato Grosso, enquanto apenas 3% são provenientes da própria região de Santarém. Com isso, a articulação entre os produtores das duas regiões fica restrita.

Escoamento da produção pela hidrovía do Rio Madeira (RN)

Em Rondônia a construção do porto graneleiro na cidade de Porto Velho em 1995 e a abertura da hidrovía do Rio Madeira em 1997 mudaram o perfil econômico de Rondônia. A hidrovía liga a capital Porto Velho ao Porto de Itacoatiara no Rio Amazonas (Mapa 3). Até 2002 a movimentação de produtos do agronegócio pela hidrovía se dava exclusivamente pelo grupo Hermasa transportando soja em grãos. A partir de 2003 aumenta a competição no modal por causa do início das operações da Empresa Cargill e a diversificação no escoamento através de produtos do complexo da soja.

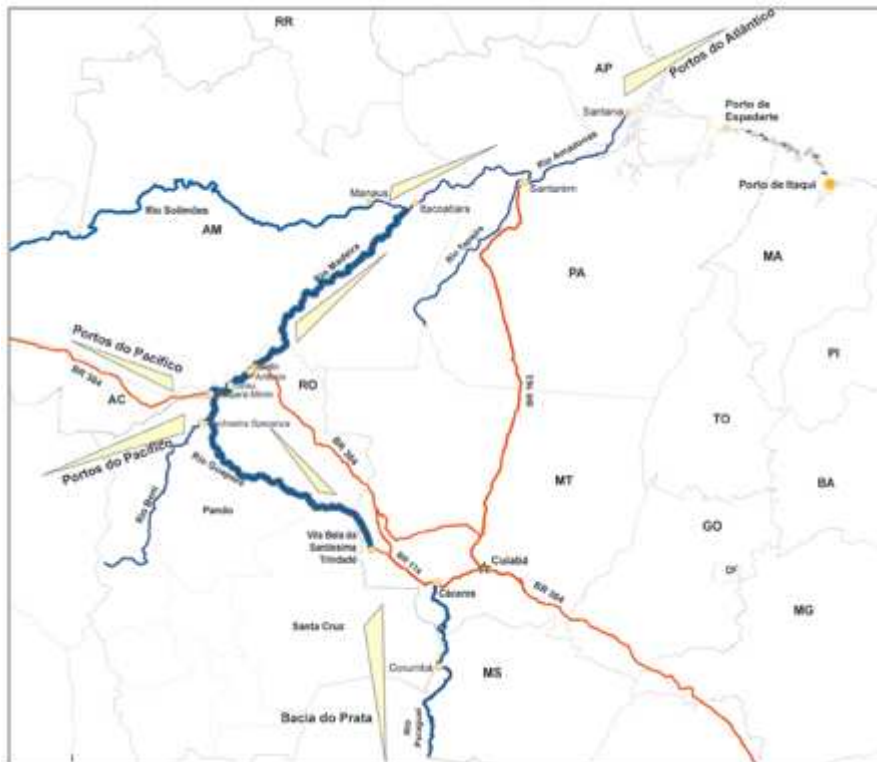
O corredor possibilita o transporte dos produtos agrícolas do Estado e de importantes regiões situadas na parte oeste do Mato Grosso.

A CONAB destaca o papel do Estado no setor agrícola: *“No ranking da produção agrícola da região Norte, Rondônia ocupa posição de destaque - é o maior produtor de arroz, o 2º produtor de milho; o 2º de feijão; o 1º na produção de café – responsável por 82% da produção regional; o 2º de cacau e também o 2º de soja. As potencialidades existentes se depararam com a excelente oferta de matéria-prima e o grande contingente de mão-de-obra disponível em função da diminuição nas atividades extrativas minerais, a partir da década de 80 (garimpos de ouro e de cassiterita), bem como por uma política de implantação de distritos agroindustriais, que se consolidou sobre as atividades da economia estadual”.*

O Estado possui alguns pólos comerciais e agroindustriais dentre eles o de Vilhena que dentre outras atividades realiza o processamento de soja.

Alguns municípios do Mato Grosso, sobretudo aqueles localizados no extremo norte do Estado, foram diretamente beneficiados com a implantação da hidrovía. Os custos de escoamento da soja foram consideravelmente barateados. A hidrovía atrai cada vez mais esses produtores.

Mapa 3



Fonte: CONAB, 2006

Considerações Finais

As lavouras existentes na Região Norte, mesmo se tratando de áreas recentemente exploradas com a produção de soja, originam uma produção muito menor se comparada com a produção de outros estados e atualmente pode-se verificar, inclusive, certa estabilidade nesta produção, o que nos faz atentar para o fato de que as alternativas pensadas para o escoamento da produção de soja nas áreas de fronteira agrícola na Amazônia estão mais relacionadas ao Estado de Mato Grosso do que com a própria área recentemente explorada.

Bibliografia

CONAB – Companhia Nacional de Abastecimento. Corredores de Escoamento da Produção Agrícola – Corredor do Rio Madeira. Brasília, 2006.

MACHADO, Lia Osório. A Fronteira Agrícola na Amazônia Brasileira. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro - RJ, v. 54, n. 2, p. 27-55, 1994.

MONIÉ, Frédéric. Transporte e expansão da fronteira da soja na BR-163 Estado de Mato Grosso. In: Gilda Tomasini Maitelli; Cleusa Aparecida Gonçalves Pereira Zamparoni. (Org.) Expansão da soja na Pré-Amazônia Mato-Grossense. Impactos socioambientais. 1 ed. Cuiabá: Entrelinhas, 2007, v. p. 153-170.

SILVA, C. A. F. Grupo André Maggi: corporação e rede em áreas de fronteira. 1. ed. Cuiabá: Entrelinhas, 2003. v.1. 189p.

OJIMA, A. L. R. O. Perfil da logística de transporte de soja no Brasil. Informações Econômicas. Instituto de Economia Agrícola, São Paulo, v. 36, n. 1, p. 17-25, 2006.