

## A ORGANIZAÇÃO DO AGRONEGÓCIO EM GOIÁS: ABORDAGENS A PARTIR DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE - PNLT.

### RESUMO

A concepção de logística enquanto produto da globalização e da territorialização do capital pelos lugares nos permite analisar, por meio das políticas de ordenamento territorial, em especial aquelas concebidas após a constituição de 1988, os elementos que corroboram para a organização do agronegócio em Goiás. Para tanto, foi analisado em específico, o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) com ênfase nos projetos elaborados para o estado de Goiás. Enquanto resultado, pode-se afirmar que há, com efeito, *a recente inserção da logística no planejamento Estatal*, assim como o nítido direcionamento das ações do PNLT com vistas a atender as demandas do agronegócio.

**Palavras Chave:** Logística, agronegócio, Planejamento Estatal, Goiás.

### ABSTRACT

The concept of logistics as a product of globalization and the territorial capital of the places allows us to analyze, by means of land-use policies, especially those designed after the 1988 constitution, the elements which corroborate for agribusiness organization in the state of Goiás. Therefore, it was analyzed, in particular, the National Plan of Logistics and Transport (PNLT) with emphasis on the projects designed for the state of Goiás. As a result, it can be stated that there is, in fact, a recent integration of logistics planning in the State, as well as the clear direction of (PNLT) actions aiming to meet the demands of agribusiness.

**Keywords:** logistics; agribusiness; planning in the State; Goiás.

### RESUMEN

El concepto de la logística como un producto de la globalización y el capital territorial de los lugares nos permite analizar, a través de las políticas de ordenación del territorio, especialmente los desarrollados después de la Constitución de 1988, los elementos que contribuyen a la organización de los agronegocios en Goiás. Así que se examinó en particular, o Plan Nacional de Logística y Transporte (PNLT) con énfasis en proyectos elaborados para el estado de Goiás. El resultado de este estudio, se puede afirmar que existe, de hecho, la reciente integración de la logística en las políticas de planificación del Estado, así como la dirección clara de las acciones del PNLT con el fin de satisfacer las demandas de la agroindustria.

**Palabras Clave:** Logística, Agroindustria, Planificación Estatal, Goiás.

### LEILA SOBREIRA BASTOS

Discente, nível Mestrado -  
Programa de Pós Graduação  
em Geografia do Instituto de  
Estudos Sócio Ambientais -  
IESA /UFG.  
Leilabastos.01@hotmail.com

## INTRODUÇÃO

A princípio convém esclarecer duas questões que justificam o encadeamento de ideias proposto no presente estudo. A primeira questão se refere aos motivos que nos levaram a abordar, ainda que em linhas gerais, às políticas de ordenamento territorial após a constituição de 1988. A segunda questão diz respeito aos motivos que justificam a escolha do Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) enquanto subsídio para abordar o que chamamos de organização do agronegócio em Goiás.

Primeiramente, retomar as políticas de ordenamento territorial pós-constituição de 1988 advém da necessidade de lembrar como o Estado se posicionou frente ao que se convencionou chamar de globalização. De igual modo, rever como este mesmo Estado se posicionou frente às agudas desigualdades regionais no país. Certamente, o período que precede a constituição de 1988 representa uma ruptura com o social desenvolvimentismo que privilegiava políticas de caráter federativo direcionadas a minimizar as disparidades regionais.

A segunda questão, sobre a escolha do PNLT, justifica-se primeiramente, por se tratar de uma política de Estado de ampla abrangência temporal (até 2031) e com o direcionamento claro a reestruturação da matriz de transporte no país, o que permite dialogar sobre o que denominamos de organização do agronegócio em Goiás.

Há de se destacar que foi a “primeira vez em que o planejador elencou o conceito de logística, ao lado do termo ‘transportes’ para dar um novo sentido ao processo de planejamento” (ARANTES, 2012, p. 129). O emprego do termo para nomear o referido plano nacional vem na esteira das mudanças ocorridas na economia brasileira e mundial, sobretudo após a década de 1990. A necessidade em reduzir o custo total da produção, preocupação que a princípio era comum às empresas, passa a figurar dentre as preocupações do Estado que é chamado a dotar o território dos mecanismos necessários a competitividade em um mercado dito global.

Trata-se de um plano ambíguo, se por um lado representa a retomada do planejamento de transportes pelo Estado brasileiro, por outro, há o nítido direcionamento visando atender os reclames das corporações, em especial aquelas vinculadas ao “*agrobussines*”, haja vista a natureza das *commodities*, de baixo valor agregado e demandante de uma matriz de transporte compatível com aquelas desenvolvidas nos países concorrentes. Assim, o PNLT surge no plano político devido à ineficiência da matriz de transporte brasileira que tem afetado diretamente a inserção competitiva da produção nacional no mercado mundial.

Portanto, o artigo abordará, de forma sucinta, as principais ações do estado pós-constituição de 1988 com ênfase no PNLT, buscando elencar como este plano permitirá o aprofundamento do agronegócio em Goiás, destacando a localização das intervenções e para quais agentes as mesmas beneficiarão diretamente. Ainda será mencionada a metodologia utilizada para a escolha das ações que compõem o portfólio de investimentos do plano em questão.

## AS ORIENTAÇÕES DAS POLÍTICAS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL NO BRASIL: PERÍODO PÓS CONSTITUIÇÃO DE 1988

O recorte temporal em tela revela a ruptura com o período anterior de corte cepalino, em que “o Estado Desenvolvimentista Brasileiro, implementara a partir dos anos 40, um núcleo de consenso desenvolvimentista análogo ao keynesianismo europeu” (RÜCKERT, 2007). As ações governamentais a nível federal eram baseadas na industrialização para substituição de importações, em medidas protecionistas e investimento público em infraestrutura.

A ruptura com o período desenvolvimentista revela o posicionamento do Estado que adere o formato que Harvey (1996, p. 140) nomeia de “modelo de acumulação flexível”. A ruptura com o período anterior altera, de forma semelhante, o posicionamento do estado frente

à escala de planeamento, que passa a atender interesses globais em detrimento de interesses eminentemente nacionais.

Ocorre que o momento atual é outro, e o que está acontecendo é que a escala nacional não interessa mais aos que comandam a globalização. São agentes que têm, agora, capacidade de operar no espaço supranacional, ou seja, capacidade de operar no espaço mundial. Daí passarem a contestar as escalas intermediárias, especialmente a nacional, até por que foi nela que o esforço de regulação que a sociedade passou séculos construindo, se concentrou. (ARAUJO, 2007, p. 94)

A partir da década de 1990 o Brasil adere o modelo neoliberal que leva o esfacelamento do aparelho estatal e, nesse cenário, a capacidade de planeamento e investimento é seriamente comprometida. Para fins de planeamento, a constituição de 1988 estabelece os chamados Planos Plurianuais (PPA) instrumento de planeamento governamental de médio prazo e estabelece diretrizes, objetivos e metas da Administração Pública para um período de 4 anos. O primeiro deles, o PPA de 1991-1995 foi um plano natimorto, gerido no breve governo de Fernando Collor de Melo.

O PPA (1996-1999) denominado “Brasil em Ação” viabilizou parcerias com o setor privado, estados e municípios. Segundo Inocêncio (2010, p. 74) “o PPA Brasil em ação representou o auge do processo de modernização agrícola e desenvolvimento da agroindústria. Foi o período de maior privatização das empresas públicas”. O principal objetivo do plano não deixa dúvidas a que veio, “criar ambiente favorável ao investimento privado nacional estrangeiro” (BRASIL, 1996)

Araújo (2006, p.71) ao se referir ao “Brasil em Ação” e ao “Avança Brasil” argumenta que ambos são baseados “no que chamam de ‘integração competitiva’, ou integração competitiva dos ‘pedaços competitivos’ do Brasil na economia mundial”. O PPA (2000/2003), chamado de “Avança Brasil” permanece com as mesmas bases do PPA anterior, com o diferencial de trazer a concepção de “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID), estes eixos foram segundo Santana (2009, p. 108) “uma estratégia de desenvolvimento espacial claramente voltada à articulação ao mercado internacional”, de forma a gerar verdadeiros corredores de exportação.

O PPA (2004/2007) emerge sem grandes novidades, as diretrizes básicas foram reiteradas, a exemplo das finalidades relativas à abertura para a iniciativa privada e o fomento as relações comerciais de exportação. Os critérios principais utilizados para definição dos ENIDs, basearam-se, basicamente, na estrutura de transporte e na hierarquia urbana das cidades Os eixos resultantes foram: Arco Norte; Araguaia – Tocantins; Madeira – Amazonas; Oeste; Rede Sudeste; Sudoeste; Sul; São Francisco e Transnordestino. O estado de Goiás, no contexto dos ENIDs pertence ao eixo Araguaia – Tocantins. Este eixo se destaca como região complementar à Rede Sudeste e ao Sul. “Os investimentos se concentrariam sobremaneira na melhoria da infraestrutura, de forma a alavancar a produção primária de exportação” (SANTANA, 2003 p.71).

O que observa-se é que não houve uma mudança significativa natureza dos Planos Plurianuais. A preocupação em facilitar a ação do capital privado na execução dos planos é uma diretriz que permeia todos os planos após a constituição de 1988. Os planos recentes, PPA (2008/2011) e PPA (2012/2015) foram os que mais avançaram no sentido de sair da etapa de planeamento e apresentar ações concretas via recursos oriundos Plano Nacional do Crescimento (PAC), contudo, como já advertimos, a natureza não alterou-se.

É no contexto destes últimos PPAs que surge o PNLT. Pode-se indagar, se os investimentos em infraestrutura no âmbito do PAC, assim como nas propostas contidas no PNLT tratam-se de uma aproximação ao que entende-se por políticas desenvolvimentistas. Esta possível afirmação requer algumas ressalvas, sobretudo pela presente ação do capital privado, elemento destoante das políticas genuinamente desenvolvimentistas.

A novidade, em nível de nomenclatura, é a inserção do termo “logística” usado para nomear uma política de planejamento Estatal. A seguir, há uma retomada do processo de introdução do conceito de logística no Brasil, ocorrido primeiramente no âmbito empresarial, posteriormente no acadêmico e, não menos importante, no âmbito Estatal.

## A LOGÍSTICA ADENTRA O PLANEJAMENTO ESTATAL

A logística, conforme Ballou (2013), Castillo (2007); Novaes (2001) e Silva Junior (2012), dentre inúmeros outros autores, concordam que a logística surge no âmbito militar ao final do século XIX enquanto tática de fornecimento de suprimentos necessários às tropas em combate, posteriormente, precisamente após a segunda guerra mundial, adentra nas universidades e nas empresas. Após sua sistematização no domínio bélico militar, passa a ser desenvolvida com mais

propriedade pela ‘Inteligência Americana’ (CIA), juntamente com os professores de Harvard, para a Segunda Guerra Mundial [...] Mais tarde o conceito se adequou-se ao mundo dos negócios, surgindo como matéria nas *Schools Business*, sobretudo na ‘Universidade de Harvard’, nos cursos de Administração de Empresas e de Engenharias, devido a acirrada competição entre firmas.

Ballou (2013, p. 34) esclarece que entre 1950 e 1970 houve a criação de um termo basilar para compreender os motivos que levaram à logística empresarial a alcançar o status de disciplina. Trata-se da compreensão do que representa o “custo total”. A ideia do custo total foi importante para decidir quais atividades da firma deveriam ser agrupadas conjuntamente e chamadas de distribuição física. Além do mais, “providenciou o argumento básico para o gerenciamento coletivo das funções logísticas”. (BALLOU, 2013, p. 45)

No Brasil, até os anos 1980, conforme destaca Fleury (2000), as empresas brasileiras negligenciavam a logística. Contudo, o processo de abertura econômica que marca a década de 1990 possibilitou mudanças em termos de “de práticas empresariais, quanto da eficiência, qualidade e disponibilidade da infraestrutura de transportes e comunicações, elementos fundamentais para a existência de uma logística moderna”. (FLEURY, 2000, p. 19)

A logística no Brasil passa a figurar enquanto matéria de estudo nas universidades após a década de 1980, os cursos de Logística são recentes e tem por influência as teorias criadas e praticas logísticas criadas nos Estados Unidos e Europa, trazidas para o Brasil por Novaes (2007), Fleury e Wanke (2000), Vantine (2012), dentre outros.

Antes do PNLT, o termo logística não havia sido usado para nomear políticas de planejamento a nível federal. A nomenclatura utilizada era “transporte”, “desenvolvimento regional” e “eixos de desenvolvimento”. A política de ordenamento territorial que inaugura o uso do termo foi o PNLT, embora houvesse a preocupação com a adequação dos transportes nos planos anteriores é apenas a partir do PNLT que o consagra a inserção da logística, em nível de nomenclatura dada a uma política federal.

Convém ressaltar que este não é o único plano nacional que faz uso do termo, após o PNLT surgiram inúmeros, como o Plano nacional de Logística Portuária (PNLP); Plano Nacional de Logística integrada (PNLI); Programa de Investimento em Logística (PIL), Empresa de Planejamento e Logística S.A (EPL)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> A Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) é uma empresa estatal, criada por meio da Lei 12.743, de 19 de dezembro de 2012 que tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias. A empresa assumirá também a função de empreendedor, para efeito de licenciamento ambiental, nos projetos de rodovias e ferrovias. Fonte: Estatuto da Empresa. Disponível em : <http://www.epl.gov.br/estatuto>

A partir da infinidade de planos citados, bem como a criação de uma empresa por parte do Estado para “gerenciar e investir na logística do país”, além da iniciativa privada interferindo nas ações Estatais, convém não negligenciar este conceito, sobretudo por parte da ciência Geográfica que possuiu uma bagagem conceitual e prática sólida para elaborar estudos sobre a logística por outras perspectivas. Felizmente, embora atrasada com relação às demais ciências, a Geografia tem se voltado para a logística na perspectiva da produção do espaço, visando problematizar sobre a seletividade espacial, buscando uma abordagem que avance para além do discurso estritamente concorrencial e competitivo empreendido para e pelos agentes hegemônicos.

Atualmente é possível distinguir duas vertentes teóricas sobre o estudo da logística na perspectiva geográfica. Uma delas interpreta a logística como forma histórica de circulação, resultado do processo de internacionalização do capital, e outra que não compreende esta limitação temporal e, ao contrário de outra vertente, que defende a existência da logística em todos os períodos históricos da humanidade. Esta segunda corrente compreende que revoluções e evoluções logísticas ocorreram até chegar ao período atual. Coadunam com esta perspectiva Anderson (1986) e Sposito (1999). Vale ressaltar que nos identificamos com a primeira vertente, que restringe a logística ao período denominado por Chesnais (1996) de mundialização do capital.

Um dos conceitos de logística que representam essa vertente ao qual nos filiamos, compreende que a logística é produto do meio técnico científico informacional (SANTOS, 1994). Trata-se do conceito de Castillo (2007 p.33), este autor define a logística moderna (ou logística corporativa) como

conjunto de competências *infra-estruturais* (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.), *institucionais* (normas, contratos de concessão, parcerias público privadas, agências reguladoras setoriais, tributação etc.) e *estratégicas* (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou operadores logísticos) que, reunidas num subespaço, podem conferir fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos. Trata-se da versão atual da circulação corporativa. (Grifos do autor).

Sobre a diversidade de planos federais citados anteriormente, que agregam o conceito de logística em suas terminologias, o ideal seria analisá-los um a um, porém, as limitações óbvias de tal desafio nos fez limitar o estudo ao PNLT pelo fato deste representar, mediante sua abrangência temporal, a retomada do planejamento de transporte à longo prazo, uma vez que este extrapola o limite de um PPA e estende-se até o PPA de 2027 a 2031.

### PNLT (2007-2031)

O PNLT, como já mencionado neste estudo, é um projeto de retomada do processo de planejamento de transporte a nível federal, o que pode ser considerado um avanço em termos de planejamento estratégico. Projeto desta magnitude, pensado para atingir todo o território nacional e possibilitar que haja relações com os demais países da América latina é, sem dúvida, um projeto de peso.

A análise aqui empreendida foi elaborada tendo por base dois documentos, sendo: 1º relatório executivo do PNLT, publicado em 2007 e o relatório final, publicado em 2012. O primeiro relatório é, subdividido em cinco capítulos, dois dos quais tratam do quadro atual dos transportes no Brasil, os objetivos e abrangência do plano, além do portfólio de investimentos até o ano de 2021. O relatório final, divulgado em 2012, possui um recorte temporal mais extenso, até 2031. Neste relatório, as explicações sobre as metodologias



utilizadas para definir a regionalização do plano e os critérios de escolha dos investimentos estão dispostas de forma detalhada, o que facilitou a interpretação aqui proposta.

No tocante aos ministérios que estiveram envolvidos da criação do PNLT, aqueles ligados ao agronegócio participaram ativamente, a exemplo do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento - MAPA e a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA. Uma curiosidade é que o Ministério de Integração Nacional - MI ficou de fora da equipe idealizadora. O que representa um contra senso, levando em consideração que o ministério da Integração – MI, em tese trabalha para formular e conduzir a política de desenvolvimento nacional integrada e estabelecer estratégias de integração das economias regionais.

Se tratando de um Plano Nacional de Integração, natural que as discussões perpassassem uma questão basilar para a diminuição das desigualdades regionais, que é o planejamento regional. Os ministérios envolvidos na concepção do PNLT oferecem um indicativo da mudança da abordagem regional para o discurso da competitividade alicerçado na logística de transporte, sobretudo a multimodal.

O plano possuiu uma regionalização própria, nomeada pelos idealizadores do plano de “vetores logísticos”. Os vetores logísticos representam uma espécie de hierarquia econômica. Os investimentos estão concentrados nos vetores que apresentam, de antemão, indicadores econômicos superiores. Há uma estreita semelhança entre os vetores logísticos do PNLT aos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID), aos quais já foram citados no presente estudo, segundo o qual SANTANA (2009, p. 118) os referencia como meros “corredores de exportação”, estritamente voltados ao mercado internacional.

Ao analisar o plano é possível perceber que não há um rigor teórico quanto ao conceito de logística, este é referenciado dentro dos limites da abordagem técnica e constantemente vincula logística tão somente a transporte e infraestrutura. Portanto, a noção de logística contida no PNLT tem não contempla as propostas de Braga (2013, p. 28) em que

a logística deve ser analisada para além dos processos puramente técnicos e administrativos. O seu componente espacial também se mostra essencial para uma análise crítica do planejamento, revelando também os agentes que se beneficiam com tais investimentos e aqueles excluídos deste processo de modernização do território.

Vainer (2007), impõe duras críticas ao direcionamento das políticas de ordenamento territorial atuais, o autor é categórico ao afirmar que a logística, quando configurada para atender a racionalidade do mercado com o apoio do Estado, torna-se uma insígnia do “neolocalismo competitivo” (VAINER, 2007, p.09), que nada mais é do que uma nova roupagem dada ao velho regionalismo, com suas articulações de interesse e troca de favores.

Becker (2007) ao atribuir a logística a função de “ossatura do território” procura advertir que o Estado deve organizar a logística visando uma inserção competitiva na globalização e ao não fazê-lo abre caminho para o agravamento das desigualdades sociais, uma vez que coloca tal organização nas mãos das grandes corporações. Ao confrontar as propostas teóricas expostas pelos autores com o que é expresso no PNLT fica patente que a logística não está sendo devidamente explorada no sentido de propor um projeto de integração entre as regiões Brasileiras.

A preocupação pivô do plano se refere ao custo total envolvido no processo produtivo de algumas cadeias produtivas “escolhidas a dedo”, dentre as quais se destacam aquelas do agronegócio e minérios. Vide um dos objetivos delineados pelo PNLT que consiste na

consideração dos custos de toda a cadeia logística que permeia o processo que se estabelece entre as origens e os destinos dos fluxos de transporte,

levando a otimização e racionalização dos custos associados a essa cadeia (BRASIL, 2007, p. 10)

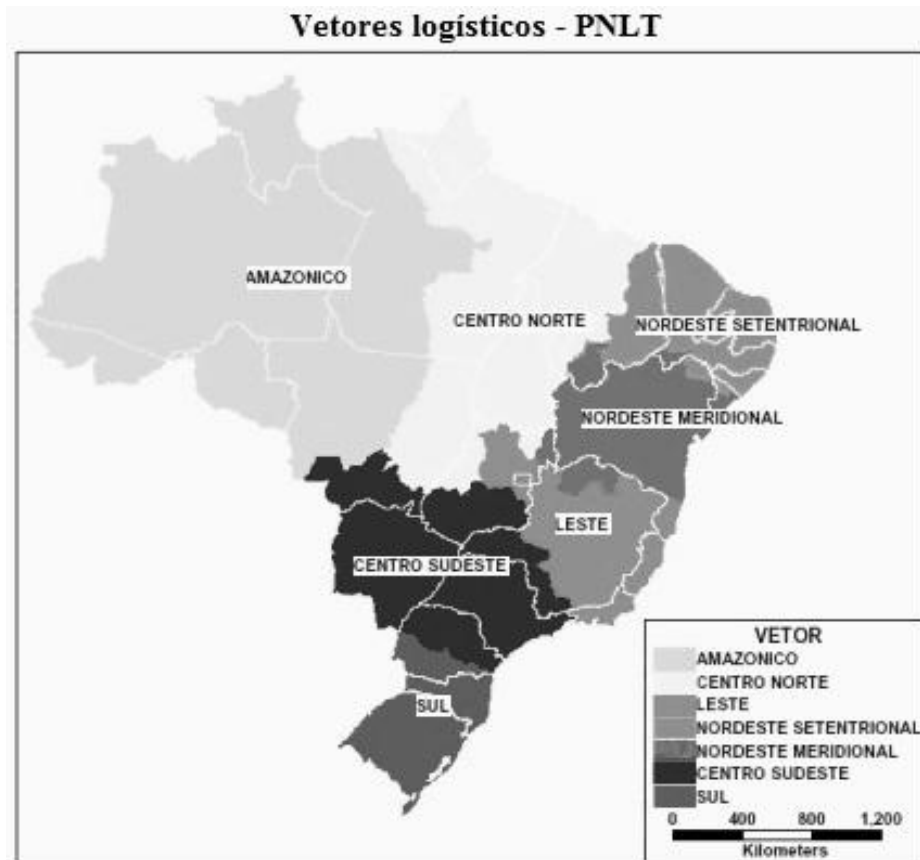
Arantes (2012, p.136) acredita que o objetivo em questão “revela que o Estado assumiu a responsabilidade de reconhecer e lidar com os custos logísticos, tradicionalmente uma preocupação exclusiva das grandes corporações”. De modo que o PNLT assume a preocupação de minimizar os “gargalos logísticos”, o que na perspectiva de Araújo (2006,p.69) , representa que “o Estado, agora, está dedicado a uma outra tarefa. Centra sua intervenção na esfera financeira, enquanto que, a questão regional é vista a partir da dinâmica da esfera produtiva. O que, segundo a autora supracitada, demonstra a nítida prática de uma “antipolítica regional” (ARAUJO, 2007, p.103).

### PNLT EM GOIÁS: LOGÍSTICA E AGRONEGÓCIO.

O território goiano está fragmentado em quatro dos sete vetores logísticos do PNLT, sendo que maior parte do território goiano encontra-se no vetor Logístico Centro Sudeste, não obstante, esta ser a região mais dinâmica do ponto de vista do agronegócio e, de igual modo, é o vetor cujo indicativo de investimentos é o mais expressivo.

Para a escolha de cada indicativo de projeto foi realizado um esquema de “filtragem” que levava em consideração quais os produtos de maior relevância nos principais fluxos de origem destino e na balança de exportação/importação. A referida filtragem foi realizada com base na matriz insumo produtos criadas pelo IBGE<sup>2</sup>,(o setor de serviços foi excluído dessa filtragem). Em seguida foram selecionados 90 produtos geradores de demanda por transporte e destes, foram selecionados 22 produtos considerados “relevantes”, que por sua vez, foram novamente submetidos a filtragem, agora levando em consideração quais os de maior relevância econômica. Após selecionar os produtos “geradores de demanda”, passa-se a identificar os projetos que poderão contribuir para o escoamento destes produtos. (COLOMBINI, 2011). Em linhas gerais, foi a partir do esquema de filtragem resumidamente exposto, que foi pensada a regionalização do plano por “vetores logísticos”, conforme ilustra a figura 1:

<sup>2</sup> A teoria da matriz insumo produto foi desenvolvida pelo economista russo Wassily Leontief. Como o próprio nome sugere, essa teoria permite a identificação da interdependência das atividades produtivas no que concerne aos insumos e produtos utilizados e decorrentes do processo de produção. Dada a natureza complexa do sistema produtivo, sua melhor representação se daria por meio de matrizes, daí o nome Matriz Insumo-Produto (MIP). Atualmente, compete ao IBGE a elaboração das MIP's brasileiras, cuja abrangência é nacional. Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada – IPEA. Disponível em < [http://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/termo\\_referencia/Termo\\_de\\_Referencia\\_Matriz\\_Insumo\\_Produto\\_Regional.pdf](http://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/termo_referencia/Termo_de_Referencia_Matriz_Insumo_Produto_Regional.pdf)> acesso em 03/04/2015



Fonte: PNLT. Adaptado.

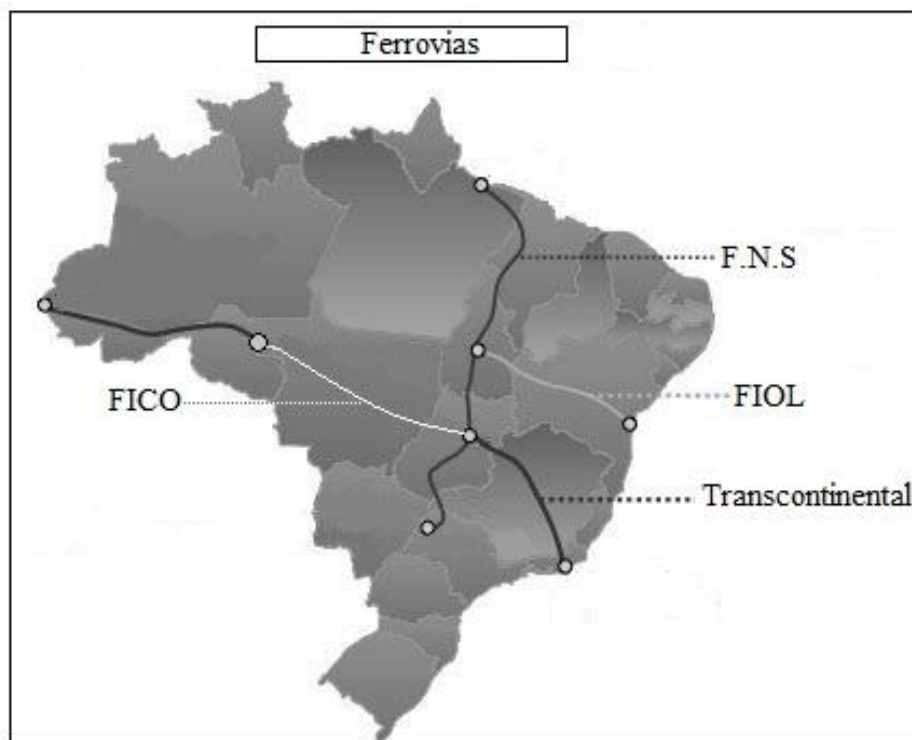
O resultado da filtragem contribuiu para a geração dos sete vetores logísticos. O vetor Amazônico possui demanda concentrada em produtos minerais, florestais e metálicos, soja em grãos e milho. O vetor Centro Norte a demanda é para o minério de ferro e também representa uma importante bacia de captação dos portos de Belém e de São Luís. Dos sete vetores que compõem a regionalização do PNLT, os únicos que não integram o estado de Goiás são o vetor Nordeste Setentrional, vetor Sul e Amazônico. Aqueles que integram o território goiano merece destaque o Vetor Centro Sudeste por ser aquele que contém as sub-regiões que do ponto de vista do agronegócio, são as mais economicamente ativas em Goiás, notadamente a macrorregião do Sul Goiano. Esta macrorregião abriga os principais complexos agroindustriais deste estado, assim, trata-se da “core área” do agronegócio em Goiás.

O vetor Centro Sudeste não é o maior em dimensões territoriais, mas é o mais expressivo com relação ao PIB e ao número de habitantes, uma vez que engloba as áreas economicamente produtivas de Goiás e as da Região Sudeste, incluindo o triângulo mineiro. O vetor em questão possui área de 1.117,81 km<sup>2</sup>, que corresponde a 13,11% do território brasileiro; PIB (em milhões baseados em dados de 2005) de 763.709, o que representa a maior porcentagem de participação do PIB nacional com relação aos demais vetores, contando com 42,53% do PIB nacional e maior índice populacional, com população total de 55.049.721, o que corresponde a 31,57% da população brasileira.

Da totalidade de investimentos listados no portfólio do PNLT, maior parte está concentrado no vetor Centro Sudeste. Para uma noção aproximada da proeminência deste vetor, os dados que indicam o total de custos, em milhões de reais, este contará com 28% do total de projetos. Quando observadas as porcentagem de participação por modal de transporte, o ferroviário destaca-se. Do total de investimentos para este modal em todo o território nacional, apenas o vetor Centro Sudeste representa 38.8% do total de investimentos.



Em se tratando de agronegócio, o setor ferroviário merece um destaque à parte devido a este modal atender os grandes demandantes de transportes de carga no Brasil, sendo o agronegócio e o setor de minérios. Os investimentos em ferrovias concentram-se no Vetor Centro Norte e Vetor Centro Sudeste, com participação de 32% e 26% dos investimentos em Ferrovias do PAC, respectivamente. Juntos, somam mais da metade de todo o montante a ser investido em ferrovias no país, resultado da rota que estas ferrovias devem atender, ou seja: as áreas em que o agronegócio predomina. A rota em questão ligará as áreas produtivas aos portos do Sudeste, bem como abrirá novas rotas alternativas, rumo ao porto de Itaqui, no Maranhão por meio da Ferrovia Norte Sul (FNS), além de ramais com a Ferrovia de Integração Centro Oeste (FICO) e Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), conforme ilustra a imagem abaixo:



Fonte: Ministério dos Transportes - MT. Adaptado.

O Programa de Extensão Ferroviária do Governo Federal, cujo financiamento advém das verbas do PAC, que por sua vez, está contido no PNLT é um importante indicador do que tem sido feito para viabilizar a (re)organização do agronegócio em Goiás. A nova malha ferroviária brasileira, conforme o próprio Plano destaca “veio para atender a áreas de expansão da fronteira agrícola e de exploração mineral” (BRASIL, 2012, p.39).

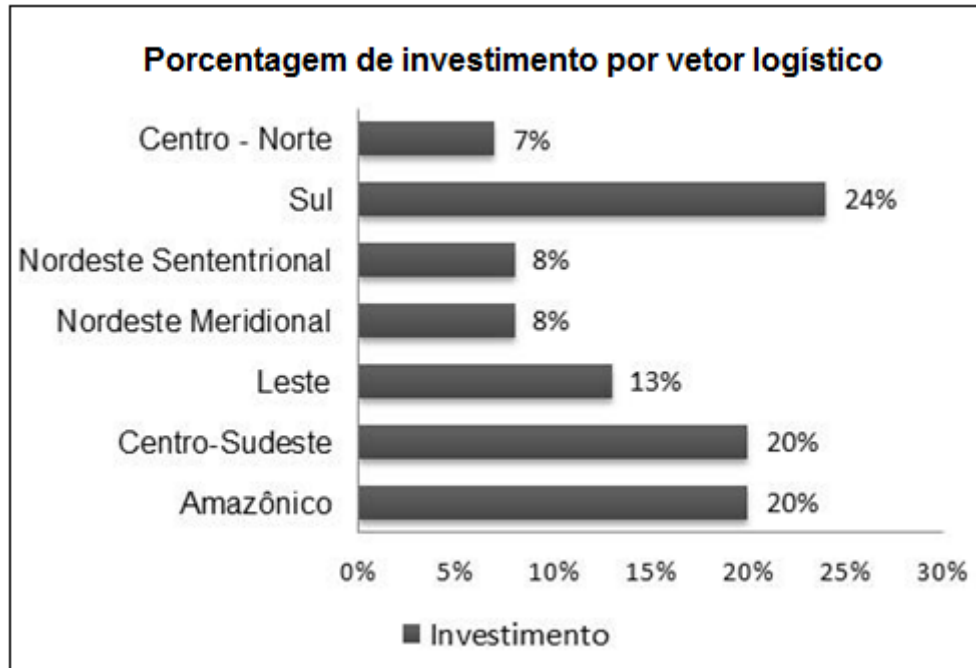
A ferrovia Norte Sul irá cortar o território goiano latitudinalmente, ligando o porto de Itaqui, no Maranhão até o porto de Rio Grande – RS. Por certo, quando finalizada, irá figurar dentre as mais extensas ferrovias a nível mundial. Além do seu traçado original terá o seu uso dinamizado pelos pátios de intercâmbio que viabilizará rotas alternativas com a FICO e FIOL.

Do traçado entre Vilhena em Rondônia até Campinorte em Goiás, a FICO<sup>3</sup> terá 1.638 km de extensão. Trata-se de uma rota estratégica para escoar carnes, grãos e minérios. Esta terá na cidade de Campinorte um pátio de intercâmbio com a FNS, onde será viável a composição de rotas alternativas com destinos para Ilhéus- BA, Santos -SP e São Luiz - MA. Importante destacar que em Nova Crixás será construído um pátio multimodal, a escolha de

<sup>3</sup> Esta ferrovia é a primeira parte de um projeto maior, a Ferrovia Transcontinental, que ligará o litoral norte fluminense à fronteira Brasil-Peru.

Nova Crixás para abrigar um dos pátios multimodais não é aleatória, uma vez que em Nova Crixás, segundo dados do IBGE de 2010, ficou em 4º lugar no ranking nacional de municípios com o maior rebanho bovino.

Os dados da distribuição de investimento por vetor está detalhada no gráfico 1. Observa-se que o vetor Amazônico, Centro-Sudeste e Sul concentram maiores porcentagens de investimento. O valor elevado para o Vetor Sul é devido os investimentos para a construção da “ferrovia do frango”, e o Vetor Centro Sudeste devido a construção de trecho da ferrovia transcontinental que viabilizará o escoamento de commodities por rotas alternativas ao modal rodoviário.



Fonte: PNLT

Dos projetos prioritários de investimentos a serem localizados em Goiás que constam no PNLT, há apenas um para o modal ferroviário. As demais ferrovias (FICO, FNS e FIOL), embora cortem o território goiano, não consta nesta listagem pelo fato desta se referir apenas aqueles projetos que ainda não foram iniciados ou licitados, de modo que consta apenas a Ferrovia Transcontinental. Esta representa 1633 km de extensão, ao passo que a totalidade dos demais investimentos no modal rodoviário somam 1.215km, distribuídos entre pavimentação de rodovias e construção de terceira faixa, conforme exposto na tabela 1:

**Tabela 1: Projetos prioritários de investimento - PNLT – Goiás.**

Modal	Localização	Tipo de intervenção	Ext. (km)
RRod.	BR: 050:Cristalina a Cumari	Terceira faixa	219
RRod.	BR-020: Formosa a Guarani de Goiás	Terceira faixa	249
RRod.	BR-070 Aragarças	Pavimentação	48
RRod.	BR-364: Jataí a São Simão	Terceira faixa	153
RRod.	GO-020: Goiânia a Bela Vista	Terceira faixa	45
RRod.	BR-364: Santa Rita do Araguaia a Jataí	Terceira faixa	192
RRod.	BR-452: Rio Verde a Itumbiara	Terceira faixa	188
RRod.	BR-070: Cocalzinho de Goiás	Terceira faixa	49
RRod.	BR-040: Lusiânia a Cristalina	Terceira faixa	72
FFerr.	Transcontinental Campinorte-GO a Macaé-RJ	Const. da Ferrovia	1.633

Fonte: PNLT

Os investimentos no modal rodoviário encontram-se em rodovias estratégicas para o escoamento da soja produzida na macrorregião do Sul Goiano e também em rodovias fundamentais para atender a demanda metropolitana.

A construção de terceira faixa nas rodovias BR-364 e BR-452 são exemplos típicos de rodovias fundamentais ao agronegócio em Goiás. A BR-364 é importante por ligar municípios produtores até o porto de São Simão, que por sua vez, interliga-se a hidrovía Tietê – Paranã, possibilitando acesso ao porto de Santos - SP. O projeto de construção de terceira via para a BR-364 entre o trecho de Santa Rita do Araguaia até São Simão, passando por Jataí é uma clara demanda do agronegócio devido a esta rodovia já não suportar o grande número de caminhões carregados, sobretudo no período de safra. Vale ressaltar que esta rodovia é também rota de escoamento da produção de Cuiabá e Rondonópolis. Tendo em vista que maior parte do trecho a ser revitalizado segue em direção ao porto de São Simão, é clara a seletividade espacial com vistas a dotar a região dos fixos necessários aos fluxos com destino ao mercado internacional.

A construção de terceira faixa na BR-452 no trecho Rio Verde a Itumbiara ratifica a seletividade espacial, atribuída por Huertas (2014) para essa região do Estado de Goiás. O trecho em questão é parte do “eixo de comando da logística do agronegócio do Estado de Goiás” (HUERTAS, 2014, p. 55) este trecho compõe parte da bacia de captação do Porto de Santos.

Assim, a concentração de fixos produtivos, a oferta de transportes, presença de armazéns, silos e pelo fato dos municípios de Rio Verde e Itumbiara possibilitarem o acesso aos principais portos, seja por rodovia ou, em menor expressão, pela hidrovía Tietê-Paraná a partir do porto de São Simão, faz destes municípios estratégicos para a organização do agronegócio em Goiás. Importante salientar que a BR 452, onde será construída a terceira faixa, é considerada como uma das rodovias de ligação<sup>4</sup> existentes no país. Trata-se de uma das mais importantes rodovias para o escoamento da soja devido às possibilidades de trajetos que a mesma oferece a exemplo da ligação com a BR-153 e a BR-060.

<sup>4</sup> Rodovias de ligação podem apresentar-se em qualquer direção, geralmente ligando a demais rodovias federais. Em alguns casos recebem esta nomenclatura por servirem de ligação à cidades importantes ou mesmo a fronteiras internacionais. fonte: DNIT

Os 219 km de construção de terceira faixa entre os municípios de Cristalina e Cumari passando por Catalão, estão localizados próximos ao Triângulo mineiro. Catalão é um caso específico, uma vez que reúne importantes jazidas minerais e também diversas montadoras de veículos, a saber: John Deere (montadora de tratores e equipamentos agrícolas), *Mitsubichi* e *Suzuki*. Logo, trata-se, mais uma vez, de um trecho estratégico para atender a demanda da indústria para a agricultura, das montadoras e do setor de serviços, que de forma direta e indireta viabilizam o funcionamento e a organização do agronegócio em Goiás.

A BR-070, conhecida como “rota do boi” é contemplada com um pequenos trecho de pavimentação localizado em Aragarças, totalizando apenas 48 km de pavimentação do trecho. A construção de terceira faixa na rodovia BR-070 localiza-se em Cocalzinho de Goiás e terá apenas 49 km de extensão. Levando em consideração que a rodovia em questão possui 1.317, 7 km de extensão, dos quais grande parte ainda não há pavimentação, as escassas rotas escolhidas revelam a intencionalidade por detrás de tais intervenções, a citar o fato do município de Cocalzinho de Goiás abrigar uma grande propriedade do governador do Estado (Marconi Perillo), o que certamente influenciará na valorização da referida propriedade.

Outro ponto a ser destacado é que Cocalzinho de Goiás foi considerado pelo Ministério do Turismo como “o portal de entrada do corredor turístico dos Pirineus”. O fluxo de automóveis com destino aos pontos turísticos da região, em parte, justificam a construção da terceira faixa no trecho da BR-070. Outra questão é o fato desta rodovia ter o seu fluxo drenado pela rodovia BR-153 e pela rodovia BR -364, o que demonstra que o rodoviarismo no Brasil, devido os seus excessos, gerou pontos menos dinâmicos da rede rodoviária nacional.

Há dois trechos de construção de terceira faixa na BR-020, que liga Brasília a Salvados, estes trechos localizam-se entre os municípios de Formosa e Guarani de Goiás e outro, de Goiânia a Bela Vista. Este último indicativo de investimento, explica-se pelo mercado consumidor que abrange, em que a terceira faixa viabiliza o a ultrapassagem de carros menores em vias de tráfego de veículos pesados.

Por fim, a Ferrovia Transcontinental é uma extensão da FICO, que futuramente fara a interligação bioceânica entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Uma clara intervenção visando facilitar o escoamento da produção rumo aos mercados asiáticos a preços competitivos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O que pode ser observado é que após a constituição de 1988 a questão regional deixa de ser vista como um problema a ser enfrentando com vistas a uma legitima integração nacional. O que ocorre é apenas a engenhosa elaboração do discurso, que mascara os reais interesses dos agentes em escala global. Portanto, o desenvolvimento regional fica limitado ao discurso e a nomenclaturas vazias de ações condizentes com a retórica que carrega. Os reais interesses desenvolvem termos “mais adequados” a nova ordem econômica, como a “inserção competitiva” de porções do espaço privilegiadas na perspectiva do capital. Nesta seara o conceito de logística adentra na pauta dos planejadores enquanto instrumento análogo a logística empresarial, que visa minimizar o custo total da produção sem necessariamente promover desenvolvimento social. O problema não é a logística e sim a forma como esta é inserida na pauta governamental, em que o território nacional é erroneamente pensado enquanto empresa. Verticalizar estas considerações para o Estado de Goiás demonstrou como a busca por uma integração produtiva nacional cedeu lugar a integração ao mundo na perspectiva mais intrínseca do capital, o que certamente poderá a ampliar a fragmentação territorial e a desigualdade social. Por fim, cabe atentar para os novos termos e nomenclaturas,

por mais simples que possam parecer, revelam objetivos e ações direcionadas a agentes específicos, notadamente os agentes hegemônicos.

## REFERÊNCIAS

- ANDERSON, Ake. **As quatro revoluções logísticas**. Tradução de BORGES, Álvaro, LUCK, Gilda; SANTOS, Tânia Brand. *Regional Science Association*. 1986.
- ARANTES, Thiago Gervásio Figueira. **Base conceitual e metodológica do Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT): Uma Leitura geográfica**. 251f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós Graduação em Geografia. Universidade Federal de Uberlândia. 2012.
- ARAÚJO, Tânia. Bacelar. Revisitando a questão regional. In: **Cadernos do Desenvolvimento**, ano 1, número 1. Rio de Janeiro: Centro Celso Furtado, julho de 2006.
- \_\_\_\_\_, Tânia Bacelar. Brasil: desafios de uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional contemporânea in: **Políticas de desenvolvimento regional: desafios e perspectivas à luz das experiências da União Europeia e do Brasil**. DINIZ, Clécio Campolina (Org). Editora UNB, Brasília, 2007 p. 93-108
- BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. Tradução de Hugo. T. Y. yoshizaki. 1 ed. 28 reimpressão. São Paulo, Atlas, 2013
- BECKER, Bertha Koiffmann. Logística e Nova Configuração do Território Brasileiro: Que Geopolítica Será Possível? In: DINIZ, C. C. (Org.). **Políticas de Desenvolvimento Regional: Desafios e Perspectivas à Luz das Experiências da União Europeia e do Brasil** Brasília: Ministério da Integração – IICA, 2007. p. 108-128
- BRAGA, Vanderlei. **Logística e uso do território brasileiro: tipologia e topologia de nós logísticos e o projeto da plataforma multimodal de goiás (PLMG)**. Tese (Doutorado). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. UNICAMP, Campinas-SP, 2013
- BRASIL. Presidência da República, Casa Civil - Subchefia para Assuntos Jurídicos. **LEI Nº 9.276, DE 9 DE MAIO DE 1996**. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9276.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9276.htm) >
- BRASIL. Centro de Excelência em Engenharia dos Transportes. Ministério dos Transportes. Ministério da Defesa. **Plano Nacional de Logística e Transporte: relatório executivo**. Brasília, 2007
- CASTILLO, Ricardo. Agronegócio e Logística em Áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica Globalizada. **Revista da ANPEGE**. v. 3, 2007
- CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. São Paulo, Xamã, 1996.
- COLOMBINI, Wagner. **Integração Logística: modelagem e perspectivas**. FIESP, São Paulo, Junho, 2011. Disponível em: < <http://pt.slideshare.net/FIESP/wagner-colombini> >
- FLEURY, P. F. Supply Chain Management. In: FLEURY, P. F.; WANKE, P.; FIGUEIREDO, K. F. **Logística empresarial: a perspectiva brasileira**. São Paulo: Atlas, 2000.
- HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. Editora Loyola. 1996
- HUERTAS, Daniel Monteiro. *Dinâmicas territoriais dos eixos nodais que comandam a logística rodoviária do agronegócio no Centro-Oeste brasileiro*. **Ateliê Geográfico - Goiânia-GO**, v. 8, n. 2, p.38-64, ago/2014
- INOCENCIO, Maria Erlan. **As tramas do poder na territorialização do capital no Cerrado: o Prodecer**. 2010. Tese (doutorado). 271f. Instituto de Estudos Sócio Ambientais. Universidade Federal de Goiás. Goiânia, Goiás. 2010
- RÜCKERT, Aldomar A. A Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasil. Uma política territorial contemporânea em construção. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245. Disponível em: < <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24566.htm> >
- SANTANA, Marcia de Alencar. **A experiência do planejamento regional no Brasil: O caso da Amazônia (1985-2003)**. Tese (doutorado). 115f. 2009. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.
- SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço e Tempo; globalização e meio técnico científico informacional**. São Paulo: Edusp, 1994.
- SILVA JÚNIOR, Roberto França. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa**. 374f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Unesp- SP, 2009
- SPOSITO, Eliseu S. Território, Logística e mundialização do capital. In: SPOSITO, Eliseu S. (org.). **Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades**. Presidente Prudente. GASPERR, 1999.
- VAINER, Carlos Bernardo. **Fragmentação e projeto nacional: desafios para o planejamento territorial**. XII encontro da associação nacional de pós-graduação e pesquisa em planejamento urbano e regional. Belém, 2007
- VANTINE, J.G. **Nos caminhos da Logística**. São Paulo. NT&C logística, 2012.
- NOVAES, A. C. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação**. Rio de Janeiro: Campus, 2001.



