

A revolução silenciosa do transporte de cargas agrícolas

Corrigindo um erro de nove décadas, ferrovias estão chegando com força ao Centro-Oeste

Marcos Sawaya Jank

14/09/2020, O Estado de S. Paulo

Inaugurada por dom Pedro II, em 1854, a primeira operação intermodal de cargas do Brasil foi a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, um ousado empreendimento do incrível barão de Mauá, o maior empresário do Império.

De lá até 1930 o Brasil construiu 30 mil km de estradas de ferro cobrindo a região litorânea do País, com destaque para as malhas das regiões do sul e do sudeste. Nesse período acompanhamos *pari passu* o exemplo de grandes nações que investiam em ferrovias e hidrovias de longa distância, como Rússia, Índia, Canadá, Austrália e Estados Unidos.

Lamentavelmente, tomamos a direção errada a partir da Presidência de Washington Luís, quando o lema passou a ser “governar é abrir estradas”. Desde então, sucessivos governos passaram a privilegiar longas rodovias e caminhões, em detrimento de soluções multimodais.

Felizmente, esse enorme erro estratégico começa a ser corrigido. Na década de 1970 o Brasil foi o berço da principal revolução tropical agrícola do planeta, que combinou tecnologias inovadoras com empreendedorismo de agricultores arrojados que migraram para os cerrados do Centro-Oeste. Mas a logística de transporte ferroviário não seguiu as novas fronteiras da agricultura e continuou sendo majoritariamente litorânea e estruturalmente cara e precária nas ligações rodoviárias de longa distância do País.

Nos últimos anos, particularmente no governo atual com a excepcional gestão de Tarcísio de Freitas à frente do Ministério da Infraestrutura, as novas opções multimodais estão produzindo uma “revolução silenciosa” no transporte de cargas agrícolas do Brasil.

O principal beneficiário da mudança de modais é Mato Grosso, Estado que lidera a produção agropecuária nacional – com destaque para soja, milho, algodão e pecuária de corte – e se caracteriza como a área que forma o preço marginal da soja no mundo. Situado a mais de 2 mil km dos principais portos, Mato Grosso foi altamente prejudicado pela precariedade das estradas e pelo alto custo do frete rodoviário, que representa entre 15% e 45% do valor da soja no mercado internacional.

Agora as ferrovias estão chegando com força ao Centro-Oeste. A Rumo já carrega em seus trens o equivalente a 1.700 caminhões por dia na Malha Norte (volume de Mato Grosso), que levam menos de 85 horas para descer até Santos, o principal porto agrícola do País. Até o ano que vem a companhia vai operar trens de 120 vagões. Cada trem desses retira 240 caminhões bitrem das estradas.

Após mais de 30 anos de espera, a Ferrovia Norte-Sul, agora operada pela Rumo e pela VLI, estará operacional no segundo semestre de 2021, interligando os portos de Itaquí (MA) e de Santos (SP).

Em paralelo, a conclusão da rodovia BR-163 permitiu a concretização da saída bimodal pelo Arco do Norte, com os grãos do Centro-Oeste sendo enviados por caminhão até o porto fluvial de Miritituba, no Pará, e em seguida por barcas até os portos próximos a Belém. Essa saída segue o pioneirismo da

hidrovia do Rio Madeira, que há mais de 20 anos liga Porto Velho (RO) ao Oceano Atlântico. As novas opções multimodais já permitiram uma redução de 15% nos fretes de cargas agrícolas de Mato Grosso. O próximo passo da “revolução silenciosa” é a chegada das ferrovias ao coração da produção de soja, milho e algodão de Mato Grosso. Três projetos estão sendo propostos: 1) a extensão de 650 km da Ferronorte entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde, que será construída pela Rumo para movimentar cargas até o porto de Santos; 2) a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), que vai na direção oeste-leste, podendo futuramente chegar ao porto de Ilhéus; e 3) a Ferrogrão, que pretende alcançar os portos do Arco do Norte, complementando a saída pela BR-163.

Três ferrovias levando grãos para o norte, o leste e o sudeste do País constituem um paradigma inimaginável de progresso e desenvolvimento. É hora de concretizá-lo, sem pestanejar, pois só depende de leilões ou aprovações do governo.

Vale lembrar que entre granel e contêineres essas ferrovias transportam grãos, açúcar, fertilizantes, etanol, algodão, celulose, café, carnes e muitas outras commodities. Ademais, a opção pelos modais ferroviário e hidroviário traz muitos outros benefícios para o País, se comparados à alternativa rodoviária de longa distância: redução de emissões de gases de efeito estufa e de poluição atmosférica, maior eficiência energética, menor consumo de diesel por quilômetro percorrido, maior segurança e redução de desgastes e acidentes nas estradas, gerando economias importantes para a saúde pública e o meio ambiente.

Temos de aproveitar essa chance de realizar grandes investimentos privados em sistemas multimodais que demandam apenas concessões e autorizações do poder público. Em tempos de tantas notícias ruins por causa da pandemia global, poder corrigir nove décadas de dependência exclusiva e arriscada do transporte rodoviário em apenas uma década é uma oportunidade fantástica. Ela vai beneficiar não apenas o produtor rural brasileiro, mas, principalmente, o consumidor global.

PROFESSOR DE AGRONEGÓCIO GLOBAL DO INSPER. E-MAIL: MARCOS.JANK@INSPER.EDU.BR

Esse artigo foi publicado originalmente em: <https://opinioao.estadao.com.br/noticias/espaco-aberto,a-revolucao-silenciosa-do-transporte-de-cargas-agricolas,70003436361>.