

POLÍTICAS DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTES DA SOJA NA AMAZÔNIA PARAENSE: UMA ÊNFASE NA RODOVIA CUIABÁ – SANTARÉM (1995-2020)¹

Márcio Júnior Benassuly Barros²

RESUMO

A rodovia BR – 163 (rodovia Cuiabá - Santarém) foi inaugurada em 1976. Durante o período militar esta rodovia recebeu pouca manutenção. A partir do governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) a rodovia passou a ser obra prioritária para o escoamento da produção agrícola de grãos em direção aos portos do Pará. Os principais referenciais teóricos da pesquisa têm como referência os conceitos de logística e fluidez territorial. O objetivo da pesquisa é analisar as políticas federais de logística de transportes da soja na Amazônia paraense, com ênfase na rodovia Cuiabá – Santarém (BR-163/PA) entre 1995-2020. Os procedimentos metodológicos da presente pesquisa estão fundamentados no método misto (quantitativo e qualitativo) por meio de revisão documental, bibliográfica e trabalho de campo. *Os resultados indicam que* com o avanço do plantio de soja em direção ao Centro - Norte do Brasil os portos graneleiros localizados no estado do Pará, passam a serem uma opção para o escoamento desta produção usando a BR-163/PA. O conjunto dos investimentos em logística rodoviária na BR-163 (Cuiabá - Santarém) transformou este eixo no principal corredor de escoamento de grãos do Brasil.

Palavras-chave: Logística de transporte, Soja, BR-163.

RESUMEN

La carretera BR – 163 (Cuiabá - Santarém) fue inaugurada en 1976. Durante el período militar esa carretera recibió poco mantenimiento. A partir del gobierno de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), la carretera se convirtió en una obra prioritaria para el transporte de la producción agrícola de cereales hacia los puertos de Pará. Los principales referentes teóricos de la investigación se basan en los conceptos de logística y fluidez territorial. El objetivo de la investigación es analizar las políticas federales de logística de transporte de soja en la Amazonía de Pará, con énfasis en la carretera Cuiabá – Santarém (BR-163/PA) entre 1995-2020. Los procedimientos metodológicos de esta investigación se basan en el método mixto (cuantitativo y cualitativo) por medio de revisión documental, bibliográfica y trabajo de campo. Los resultados indican que con el avance de la siembra de soja hacia el Centro - Norte de Brasil, los puertos graneleros ubicados en el estado de Pará se convierten en una opción para el transporte de esta producción utilizando la BR-163/PA. El conjunto de inversiones en logística vial en la BR-163 (Cuiabá - Santarém) transformó ese eje en el principal corredor de flujo de granos de Brasil.

Palabras clave: Logística de transporte, Soja, BR-163.

¹ O presente artigo é parte dos resultados parciais do projeto de pesquisa intitulado Políticas de logística do agronegócio da soja, empresas e dinâmicas territoriais no Oeste do Pará, cadastrado na Pró-Reitoria de Pesquisa, Pós-Graduação e Inovação Tecnológica (PROPPIT) da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA).

² Geógrafo (UFPA), Doutor em Geografia pela Universidade de Brasília (UnB). Professor adjunto da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA). Professor do quadro permanente do Programa de Pós-graduação em Ciências da Sociedade (PPGCS/UFOPA). Líder do grupo de pesquisa CNPq - Políticas públicas e dinâmicas territoriais na Amazônia (GPDAM/CNPq). E-mail: marcio.barros@ufopa.edu.br



INTRODUÇÃO

A ligação terrestre entre o estado do Pará e Mato Grosso desde o século XIX já se cogitava a construção de uma estrada de ferro que pudesse realizar esta conexão entre os dois estados, porém este projeto não se materializou, principalmente pelos custos financeiros a serem empregados no empreendimento.

Foi somente na década de 1970 com a edição do decreto-lei número 1.106/1970 que dispõe sobre a criação de Programa de Integração Nacional (PIN) que a rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) teve os recursos alocados para a sua construção. Este decreto-lei também determinou a construção da rodovia Transamazônica (BR-230).

A construção da BR-163 MT/PA ficou sobre a responsabilidade do 9º Batalhão de Engenharia de Construção (BEC) sediado em Cuiabá (MT) do 8º BEC sediado em Santarém (PA).

No trecho paraense em agosto de 1970 os militares do 8º BEC ocuparam o pavilhão de exposição do Baixo Amazonas em Santarém, marcando a presença física do exército brasileiro na frente paraense da construção da BR-163/PA (FIGUEIREDO ET AL, 2014).

Em setembro de 1970 chegou em Santarém, homens, máquinas e veículos do 8º BEC que seriam usadas na construção do trecho paraense da BR-163. Os trabalhos tiveram início em 1971, com as frentes Mato Grosso a partir de Cuiabá, sobre a responsabilidade do 9º BEC e da frente Pará, a partir de Santarém sob a organização do 8º BEC (FIGUEIREDO ET AL, 2014).

As duas frentes de trabalho se encontram próximo do igarapé Santa Julia/PA em 20 de outubro de 1976, sendo inaugurada oficialmente neste dia com a presença do presidente Ernesto Geisel no Km 877 na cachoeira do Curuá (FIGUEIREDO ET AL, 2014).

Durante o período militar a rodovia recebeu pouca manutenção. No governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) a rodovia passou a ser obra prioritária para o escoamento da produção agrícola de grãos em direção aos portos do Pará. A partir dos anos 2000 a BR – 163 torna-se um eixo logístico estratégico para o escoamento da produção agrícola do Mato Grosso em direção aos portos do Pará (Santarém, Itaituba e Barcarena).

O objetivo da pesquisa é analisar as políticas federais de logística de transportes da soja na Amazônia paraense, com ênfase na rodovia Cuiabá – Santarém (BR-163/PA) entre 1995-2020.

METODOLOGIA

A presente pesquisa teve como referencial o emprego do método misto (quantitativo e qualitativo). No método quantitativo foi realizado uma revisão documental. Quanto ao emprego do método qualitativo, ocorreu através da revisão bibliográfica de textos sobre a temática da pesquisa, além da realização de um trabalho de campo (2021) no trecho paraense entre Santarém e Moraes Almeida - distrito do município de Itaituba.

REFERENCIAL TEÓRICO

Os principais referenciais teóricos da pesquisa têm como referência os conceitos de logística (CASTILLO, 2007, 2011; SILVEIRA, 2011) e fluidez territorial (SANTOS, 2008; ARROYO, 2001)

O termo logística é bastante antigo tendo suas origens derivado do grego, porém é na França do século XVIII que o termo adquire seu significado com a qual conhecemos na atualidade.

Etmologicamente a definição mais antiga para logística esta relacionada ao grego *logistikós*, do qual o latim *logisticus* é derivado, ambos derivados da lógica aritmética. A logística é tão antiga quando o transporte e o armazenamento, por representar estratégia, planejamento e gestão que envolvem os transportes (“logística de fluxos”) as infraestrutura (“logística de fixos”) e o armazenamento (“logística de armazenagem”). Todavia a expressão (tal como a conhecemos hoje) se tornou conceito na França. A logística tal como a conhecemos atualmente, começou a ser formulada do francês *logistique* (por volta de 1783) para expressar a parte da arte militar referente ao planejamento de transporte e ao alojamento (do francês *Loger* que significa “alojar”) de suprimentos e das tropas em batalhas (SILVEIRA, 2011, p. 50)

No período da segunda guerra mundial (1939-1945) o termo logística esteve ligado as operações militares que deram suporte aos esforços de guerra neste conflito mundial.

Posteriormente, com mais propriedade, a logística (do inglês *logistics*) foi desenvolvida pela “inteligência americana” (CIA), juntamente com os professores de Harvard, para a segunda guerra mundial. Podemos citar todo o preparo para o desembarque na Normandia. [...] Mais tarde o conceito 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 formas, principalmente as denominadas por Michael Porter (1986) de empresas globais (SILVEIRA, 2011, p. 51)

A logística vem sendo utilizada pelas empresas (logística corporativa), quanto pelo Estado para dotar territórios de maior fluidez, visando assegurar uma maior competitividade dos produtos e serviços produzidos no território.

A logística (enquanto estratégia, planejamento e gestão) envolve duas formas básicas que se correlacionam, pois são interdependentes: a “logística organizacional” e a “logística territorial”. A “logística organizacional” está voltada para facilitar o aumento da circulação do capital das empresas, ou seja, visa facilitar para a mesma a acumulação e a reprodução do capital (“logística corporativa”). [...] a logística territorial, a que mais interessa a geografia, por se relacionar melhor com os ramos do conhecimento geográfico, envolve o planejamento referente as infraestruturas (sistemas de movimento e de armazenamento, as normas (sistemas de normas), capazes de tornar eficientes a fluidez territorial, e por conseguinte, de alterar o território (os espaços urbanos e rurais) (SILVEIRA, 2011, p. 60)

A logística no período da globalização passa a ter um papel destacado na circulação de mercadorias no território, onde a eficiência da logística dos fluxos ligados aos modais de transportes é fundamental para reduzir custos e assegurar competitividade de produtos no mercado global de mercadorias.

A logística torna-se, assim, a expressão de uma organização e de um uso do território, voltados, na linguagem corporativa (que também é da grande mídia), para a superação dos gargalos da circulação, para se evitar os “apagões” (portuárias, ferroviários, de armazenamento, etc.) e para se reduzir o “custo país (CASTILLO, 2011, p.339)

A logística tem um forte componente territorial na medida que as condições geográficas tem um papel fundamental na criação de infraestrutura como de transporte para a maior circulação, fluidez e redução de custos de produção principalmente das empresas.

Ainda segundo Castillo.

Logística, na migração do sentido militar para o empresarial, tornou-se um termo escorregadio e polissêmico, empregado para designar variadas formas de prestação de serviços, condições gerais de produção, setor de atividade econômica, ramo de investimentos públicos entre outras. Na tentativa de compreender o termo em sua dimensão geográfica, propomos, por ora, defini-lo como o conjunto de competências infra-estruturais (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.), institucionais (normas, contratos de concessão, parcerias público privadas, agencias reguladoras setoriais, tributação) e estratégicas (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou operadores logísticos) que reunidos num subespaço, podem conferir fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos trata-se da versão atual da circulação corporativa (CASTILLO, 2007, p. 23)

Para Santos (2008, p. 274), “uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos e dinheiro [...]. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade”

Mónica Arroyo (2001), em sua tese de doutorado, define fluidez territorial:

Partimos do conceito de fluidez territorial para definir aquela qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento. Esses fixos produtivos servem nos diferentes momentos do processo produtivo: na produção propriamente dita (*stricto sensu*), na distribuição, na troca, no consumo (ARROYO, 2001, p. 105).

O período da globalização tem como uma de suas características a fluidez de produtos em escala global. Esta fluidez depende de existência dos fixos instalados, como do setor de transporte (rodovias, portos, ferrovias etc.). O conceito de fluidez territorial permite uma análise deste processo, onde fixos e fluxos desempenham um papel importante.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

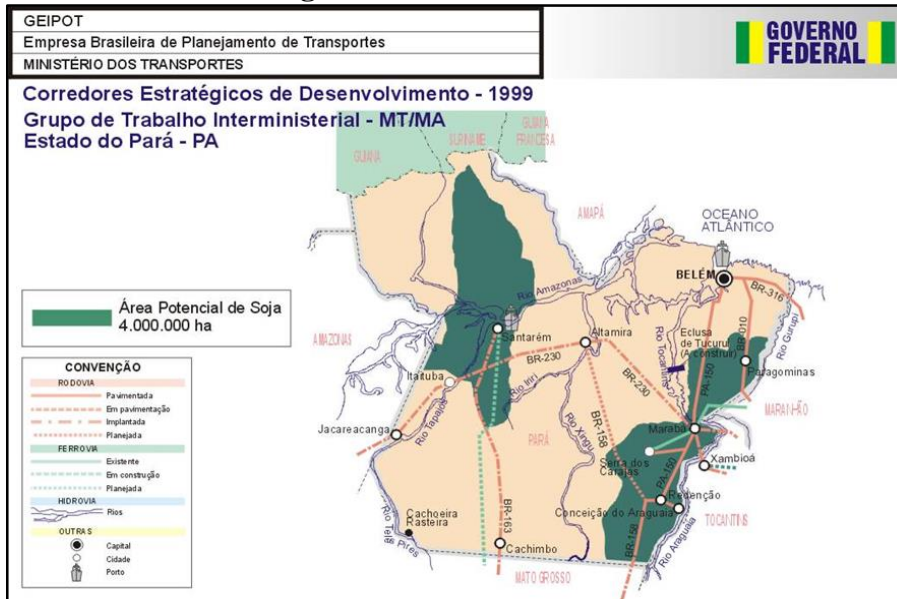
Governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). Com o início do governo Fernando Henrique Cardoso (FHC) em 1995, são realizados um conjunto de estudos sobre a logística de transporte no Brasil pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) instituídos corredores estratégicos de desenvolvimento onde os resultados apontavam para a necessidade de investimento público e privado nos diferentes modais de transportes no Brasil.

No documento *Fernando Henrique Cardoso: Mensagem ao Congresso Nacional* (BRASIL, 2000), registra-se:

O Avança Brasil torna-se, assim, um esforço coordenado de melhoria da qualidade do gasto público. O que se busca é implantar a gestão empreendedora na administração federal, uma nova cultura gerencial nos moldes das organizações que estão vencendo os desafios da modernização e da globalização (BRASIL, 2000, p.2).

No período do governo FHC (1995-2002) foram elaborados dois planos plurianuais o Brasil em Ação (1996-1999) e o Avança Brasil (2000-2003) com a criação dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID) onde a logística de transporte (rodovias, portos, ferrovias, hidrovias) receberam investimentos para a melhoria técnica principalmente nos corredores estratégicos de desenvolvimento selecionando como o Arco Norte onde a BR-163 MT/PA tem sua área de influência.

Figura 01: Corredores estratégicos de desenvolvimento no estado do Pará em 1999.

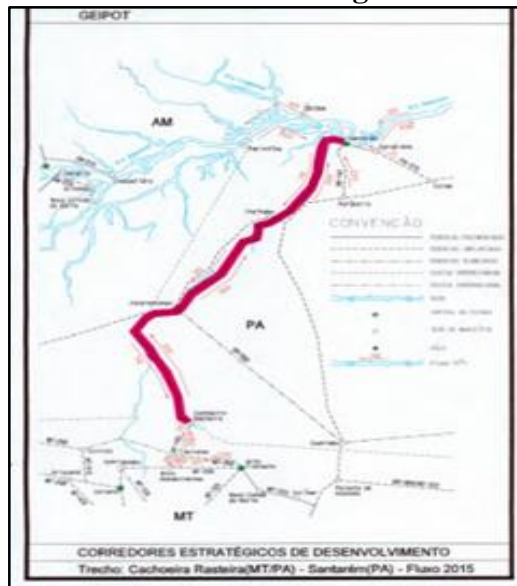


Fonte: <http://geipot.gov.br/novaweb/indexest.htm>

Com o crescimento da produção de grãos do estado de Mato Grosso localizado cada vez mais na porção Norte e a necessidade de redução de custos de transportes, o escoamento desta produção pelos portos do Pará passa a ser uma opção a ser perseguida no governo FHC onde a BR-163 recebe a execução de obras pontuais passando a ser possível pela primeira vez receber caminhões do Mato Grosso com destino ao porto de Miritituba (Itaituba). Desta forma o planejamento do corredor estratégico de desenvolvimento ligando Cachoeira Rasteira (MT) a Santarém (PA) começou a ser viabilizado no governo FHC recebendo investimentos nos vários governos federais posteriores.



Figura 02: Corredores estratégicos Pará - 1999



Fonte: GEIPOT, 1999.

Em 1999 foi realizado o primeiro embarque de soja em Miritituba (Itaituba), vinda de Mato Grosso em um comboio de 75 carretas carregadas de soja com destino aos Estados Unidos e aos países europeus.

[...] venho à tribuna nesta manhã, primeiro, para relatar a viagem que fizemos a Itaituba, em companhia do Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, e dos Senadores Blairo Maggi, Carlos Bezerra, Jader Barbalho, Jonas Pinheiro e Gilvam Borges, quando, pela primeira vez, o Estado do Pará, e principalmente aquela região, através da BR- 163, que liga Cuiabá a Santarém, recebeu 75 carretas carregadas de soja com destino aos Estados Unidos e aos países europeus. [...] realizou-se, pela primeira vez, o embarque de mais de duas mil toneladas de soja produzida no Centro-Oeste, principalmente no Estado de Mato Grosso, usando a BR-163. Essa rodovia já está pavimentada até o Estado de Mato Grosso. No trecho do Estado do Pará, quase mil quilômetros concluirão essa grande obra que representará a redenção das regiões Centro-Oeste e Norte do País e, com certeza, dará oportunidade para que os exportadores brasileiros e o Governo brasileiro viabilizem as suas contas. [...] O próprio Ministro Eliseu Padilha ficou impressionado ao ver o que se conseguiu com tão pouco recurso e tão pouca tecnologia, apenas um sugadouro que transfere a soja do caminhão para a barcaça — barcaças grandes, que já estão sendo transportadas através dos rios. (OTAVIO, 04/06/1999).

O ano de 1999 marca o início da exportação de grãos provenientes de Mato Grosso com destino ao porto de Miritituba (Itaituba). Este evento marca também uma nova etapa no uso logístico da BR-163 MT/PA consolidando esta rodovia em eixo estratégico no escoamento da produção agrícola Centro - Oeste.

Governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003 - 2010). Durante o governo Lula (2003-2010) a área de influência da BR - 163 MT/PA é objeto da ação do plano BR-163 sustentável que consistiu em um conjunto de ações governamentais que visavam reduzir o desmatamento com



o asfaltamento da rodovia, bem como promover um zoneamento ecológico - econômico da área de influência desta rodovia.

Neste período foram realizadas várias audiências públicas e encontros nos estados de Mato Grosso e Pará. Na figura abaixo retrata um encontro na cidade de Sinop (MT) em 2010 com a presença de lideranças políticas, econômicas do Estado de Mato Grosso, onde são anunciados investimentos do plano BR-163 sustentável quanto a pavimentação de trechos da rodovia.

Figura 03: Encontro BR-163 Sustentável, em Sinop (MT) em 2010




Fonte: <https://www.sinop.mt.gov.br/Noticias>

A criação do plano BR-163 sustentável representou uma grande expectativa para os usuários desta rodovia principalmente do estado de Mato Grosso e Pará.

Figura 04: Asfaltamento da BR-163 trecho Rurópolis – Santarém



Fonte: Figueiredo et al, 2014. Tomo 2



O asfaltamento da BR-163 MT/PA no governo Lula foi precedida de realização de várias audiências públicas nas principais cidades localizadas na área de influência desta rodovia. No documento Luiz Inácio Lula da Silva: Mensagem ao Congresso Nacional (BRASIL, 2010), destaca:

Assim como o plano de controle do desmatamento na Amazônia, a pavimentação da rodovia BR-163, que liga Cuiabá (MT) a Santarém (PA), foi precedida de intensa participação da sociedade, por meio da realização de audiências públicas promovidas pelo Governo Federal para debater o modelo de concessão e os impactos das obras sobre a floresta. (BRASIL, 2010, p.104)

O plano BR-163 sustentável previa um investimento de R\$ 640 milhões, com ações governamentais em várias áreas.

Lançado em junho de 2006, com um orçamento de R\$ 640 milhões, o BR-163 Sustentável incluiu iniciativas governamentais em toda a região de influência da rodovia, como ordenamento do território, infraestrutura, fomento a atividades econômicas sustentáveis, melhoria dos serviços públicos e outras ações voltadas à inclusão social e fortalecimento da cidadania. (BRASIL, 2010, p.104)

Na gestão Lula várias rodovias receberam intervenção técnica como a BR-163 no sentido de melhorar o escoamento da produção agrícola MT/PA.

Em relação à pavimentação da malha rodoviária federal, os investimentos realizados permitiram o incremento de 3.422 km. Destacam-se as regiões estratégicas em áreas de desenvolvimento com a pavimentação da BR-163/PA, que liga Cuiabá (MT) a Santarém (PA), constituindo-se em uma opção de escoamento da safra de grãos do norte do estado do Mato Grosso em direção ao porto de Santarém, (BRASIL, 2010, p.232)

No governo Lula a área de influência de BR-163/PA recebeu um conjunto de ações governamentais que permitiram por um período uma gestão que contou com forte presença da população local.

Governo Dilma Rousseff (2011 - 2016). Neste governo as obras de pavimentação na BR-163/PA continuam com a pavimentação de importantes trechos, a exemplo de Rurópolis.

No documento *Plano Mais Brasil. Dimensão Tática*, elaborado em 2011 pela presidência da república no governo Dilma Rousseff, registra-se:

O Brasil é o quinto país do mundo em extensão territorial e, apesar de possuir extensa malha de rodovias, apresenta uma baixa densidade de cobertura viária. Os mais de 62 mil quilômetros de vias federais pavimentadas refletem, em especial, os avanços conseguidos principalmente na década de 70, quando o país direcionou seus investimentos para o modal. No entanto, estes investimentos diminuíram gradativamente até seu ponto mais baixo, em meados dos anos 90, tendo



comprometido a qualidade da malha em face à necessidade do setor e da expansão da economia nacional. (BRASIL, 2011, p.190)

No documento *Arco Norte: o desafio logístico* elaborado em 2016 pela Câmara dos Deputados constatamos que:

Quanto à BR-163: os estudos estão entregues, em fase de ajustes, havendo previsão do início para abril de 2016. Vários trechos da rodovia já estão sofrendo intervenção. A BR-163 é prioridade para o Ministério. Embora a manutenção da malha rodoviária brasileira seja prioridade nº 1, porque, se nós começarmos a destinar os poucos recursos existentes só para tocar as obras, nós deixaremos a manutenção de lado e as coisas irão piorar, é preciso repetir: a BR-163 é prioridade. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2016, p.141)

No presente estudo a BR-163 aparece como prioridade para as ações de políticas do setor de transporte nacional. No governo da Dilma vários trechos da BR-163/PA receberam asfaltamento com o trecho Rurópolis –Santarém.

Figura 05: Aterramento da BR-163 trecho Rurópolis – Santarém em 2013

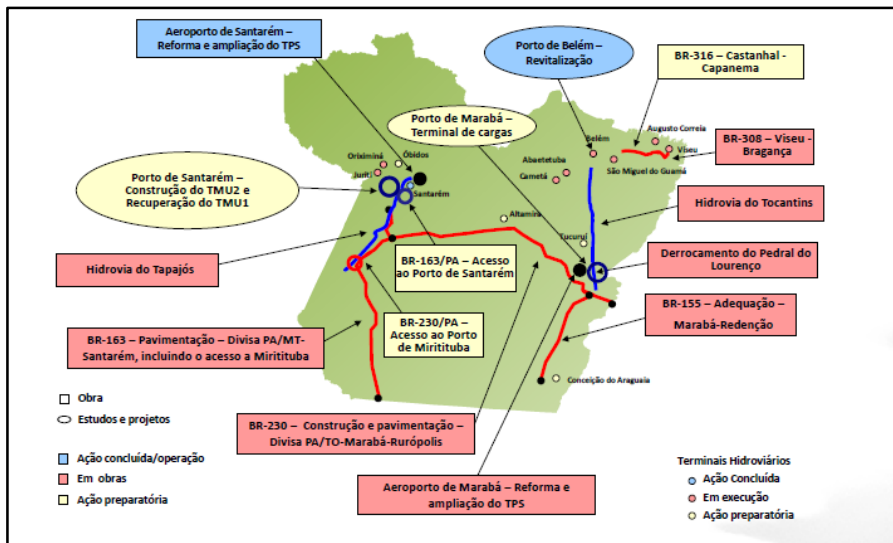


Fonte: Figueiredo et al, 2014. Tomo 2

No Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) entre 2015-2018 foram realizadas obras em importante trechos da BR-163/PA e na Transamazônica (BR-230) na região Oeste do Pará)



Figura 06: Infraestruturda logistica PAC 2015-2018 – Pará.



Fonte: BRASIL, 2018. PAC

As obras do PAC entre 2015-2018 em logística de transporte na região Oeste do Pará incluíram ações no porto de Santarém, na BR-163 com acesso a Miritituba (Itaituba) e na BR-230 entre Marabá-Rurópolis .

Governo de Michel Temer (2016 - 2018). Neste governo foi elaborado em 2017 pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil o documento Corredores Logísticos Estratégicos, onde a BR – 163 aparece como importante corredor estratégico (BRASIL, 2017)

No documento *Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho* elaborado em 2017 pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, no governo de Michel Temer, registra-se:

O presente Projeto apresenta uma visão panorâmica e diagnóstica do momento atual das infraestruturas de transportes, voltada principalmente para a identificação e caracterização de Corredores Logísticos Estratégicos no âmbito do território nacional. (BRASIL, 2017, p.8)

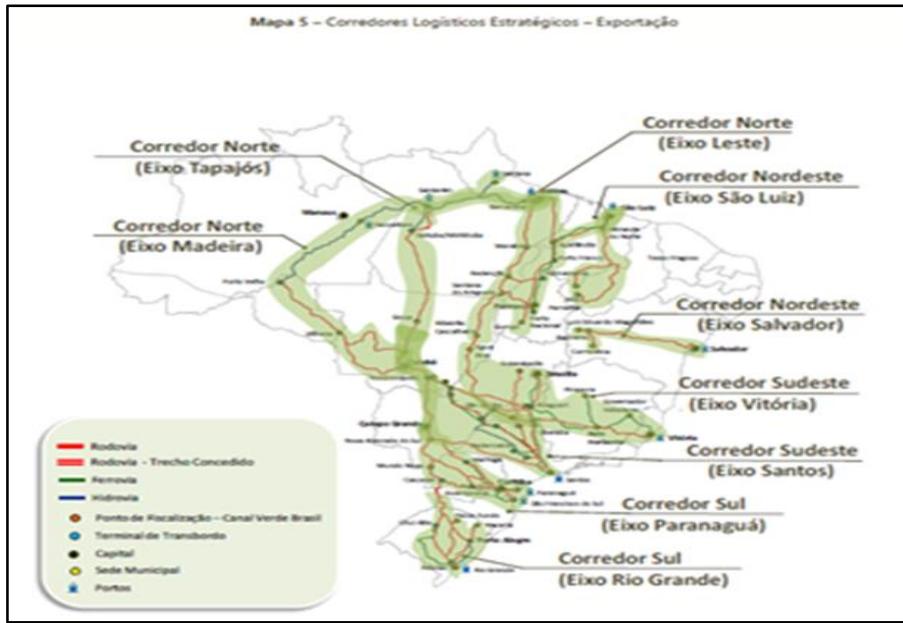
Em 2017 por conta das fortes chuvas que caíram na região entre os municípios paraenses de Trairão e Novo Progresso, houve grandes atoleiros na rodovia, exigindo um esforço governamental na melhoria de trechos mais críticos desta rodovia.

Ainda em relação à atual situação da BR-163/PA, que em 2017 teve forte repercussão na mídia pelas precárias condições da rodovia entre os municípios de Trairão e Novo Progresso, com atoleiros e grandes congestionamentos, pode-se destacar que, entre a Divisa MT/PA e o município de Santarém, existem aproximadamente 200 km não pavimentados e 7 pontes de madeira com apenas uma faixa de tráfego. (BRASIL, 2017, p.72)



No mapa dos corredores logísticos estratégicos elaborado por Brasil (2017) a BR-163 aparece com destaque por conta de sua importância para o escoamento da produção agrícola pelos portos do Pará (Santarém, Miritituba e Barcarena)

Figura 07: Mapa do documento Corredores Logísticos Estratégicos com destaque para a BR-163



Fonte: BRASIL, 2017

O estudo elaborado por Brasil (2017) sobre os custos logísticos pelo corredor Norte-Tapajós, tendo como origem da carga em Sorriso(MT) usando a BR-163 até os portos de Santarém (PA), Santana(AP) e Barcarena(PA) a rota mais econômica foi a rota Sorriso (MT) a Santarém(PA) usando o modal rodoviário - hidroviário com transbordo da cargas em Miritituba e seguindo por barcaças pelo rio Tapajós até o porto de Santarém onde a empresa Cargill possui um porto graneleiro, conforme podemos constatar no quadro seguinte.

Quadro 01: Custos logísticos usando o corredor Norte - Tapajós

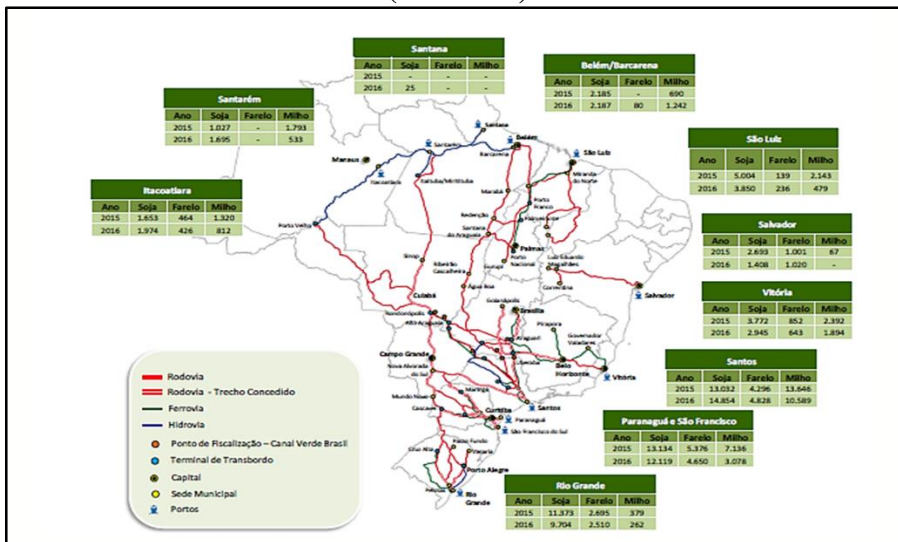
Rota de escoamento	Modais	Distância	Transbordo	Valor de movimentação pela rota (R\$)
Sorriso (MT) – Santarém (PA)	Rodoviário	1375	-	298,19

Sorriso (MT) – Santarém (PA)	Rodo-Hidro	1358	Miritituba	235,27
Sorriso (MT) – Santana(AP)	Rodo - Hidro	1905	Miritituba	247,2
Sorriso (MT) – Belém – Barcarena (PA)	Rodo-Hidro	2185	Miritituba	262,39

Fonte: BRASIL, 2017. Modificado pelo autor.

Em 2015 os volumes exportados pelos portos do Arco Norte (Santarém, Santana e Barcarena) que são abastecidos por cargas da BR- 163 apresentaram um grande crescimento movimentado.

Figura 08: Volumes exportados pelos complexos portuarios – volumes em mil toneladas (ano 2015)



Fonte: BRASIL, 2017

A melhoria com o avanço do asfaltamento da BR-163/PA potencializou o escoamento da produção de grãos pelos portos do Pará.

Governo Jair Bolsonaro (2019-2022). Neste governo ocorre a elaboração do Plano Nacional de Logística 2035 elaborado em 2021 pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) ligada ao Ministério da Infraestrutura com estratégia para a rede rodoviária nacional.

O Manual disponibilizado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), apresenta propostas inovadoras e modernas com intuito de integrar todos os modais de transporte, para que a malha de transporte tenha uma maior efetividade, tomando como base dados de 2015.

Por meio de esforços conjuntos com o Ministério da Infraestrutura, buscou-se, com ineditismo, sistematizar e integrar todo o ciclo de planejamento de transportes em nível federal. O PNL 2035 contempla o planejamento estratégico integrado de todos os modos de transporte. Além disso, o PNL subsidiará a elaboração dos Planos Táticos Setoriais, que disporão de ferramental tecnológico e informacional robusto para a priorização e implantação de ações e projetos com maior assertividade. (BRASIL, 2021, p.9)

O Plano Nacional de Logística que está em vigência, destaca pontos de custo, planejamento de transporte de carga de região para região, traça perfil de serviços com georeferenciamento para ilustrar os locais no espaço.

Em 2021 ocorreu o asfaltamento de 51 km no trechos da BR-163/PA entre Moraes Almeida e Novo Progresso dando maior fluidez no transporte rodoviário até o porto de Miritituba – Itaituba (PA).

Em trabalho de campo realizado em 2021 entre Santarém e o distrito de Moraes Almeida (Itaituba) constatamos várias obras em funcionamento nos municípios de Rurópolis e Trairão.

Figura 09: Pavimentação da BR - 163 em Rurópolis em 2021



Foto: Márcio Benassuly, 2021

Próximo do distrito de Miritituba a presença de caminhões diariamente já se tornou uma rotina para o transporte de grãos nos portos graneleiros existentes das empresas Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Cianport e Caramuru.

**Figura 10: BR – 163 próximo a Miritituba em 2021.**

Foto: Márcio Benassuly, 2021

Com o avanço do asfaltamento na BR-163 /PA e o plantio de grãos se destacando para a região Centro-Norte a BR-163 tornou-se um eixo estratégico para a exportação de grãos para o mercado externo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o avanço do plantio de soja em direção ao Centro - Norte do Brasil e o asfaltamento de trechos da BR-163, os portos graneleiros localizados no estado do Pará, passaram a serem considerados uma alternativa para o escoamento da produção agrícola do estado de Mato Grosso.

O conjunto dos investimentos em logística rodoviária na BR-163 (Cuiabá - Santarém) transformou este eixo no principal corredor de escoamento de grãos do Brasil. Os investimentos nos portos graneleiros de Miritituba (Itaituba) e Santarém reforçam a importância da BR – 163 como eixo rodoviário do escoamento de parte do transporte de cargas agrícolas do estado de Mato Grosso que passou a ser direcionado para os portos do Arco Norte do país.

REFERÊNCIAS

ARROYO, M. M. **Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. Tese (Doutorado) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.



BRASIL. Ministério da Infraestrutura, Empresa de Planejamento e Logística. **Plano Nacional de Logística**. Brasília. 2021

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho**. Brasília, 2017.

BRASIL. Presidência da República. **PAC 2025-2018: Cartilha Regional Pará**. 2018.

BRASIL. Presidência da República. **Fernando Henrique Cardoso: Mensagem ao Congresso Nacional**. Brasília. 2000

BRASIL. Presidência da República. **I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND)**. Brasília, 1971.

BRASIL. Presidência da República. **Luiz Inácio Lula da Silva: Mensagem ao Congresso Nacional**. Brasília. 2010

BRASIL. Presidência da República. **Plano Mais Brasil. Dimensão Tática**. Brasília. 2011.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Arco norte: um desafio logístico**. Brasília, DF, 2016 (Estudos Estratégico, 6)

CASTILLO, Ricardo. Agronegócio e logística em áreas de cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. In. **Revista da ANPEGE**. V. 3, 2007.

_____. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In. Silveira, Márcio Rogério. Org. **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. 1ª edição. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

FIGUEIREDO ET.AL. Washington Machado de. **A engenharia do exército na construção do desenvolvimento nacional**. Brasília: Departamento de Engenharia e Construção, 2014.

OLIVEIRA, Cristiane. **Estradeiro parte de Sinop a Santarém na manhã desta quinta-feira, 27**. 27 de maio de 2010. Prefeitura Municipal de Sinop.

OTAVIO, Luiz. **Pronunciamento do senador Luiz Otavio em 04/06/1999**. Senado Federal. 04/06/1999. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/pronunciamentos/-/p/texto/244433> . Acesso em 02/11/2023.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In. SILVEIRA, Márcio Rogério [org.]. **Circulação, transportes e logística**. São Paulo. Outras Expressões, 2011.