



---

## Os Eixos Estruturadores e os Corredores de Transportes

---

### Introdução

O Plano Plurianual – 96/99, elaborado neste Governo, priorizou a concepção de eixos estruturadores como uma das principais estratégias de desenvolvimento nacional. Caracterizam-se por ações multisetoriais estrategicamente articuladas em espaços físicos com potencialidade para o desenvolvimento econômico.

Dentro dessa concepção, os eixos estruturadores apresentam-se como indutores de desenvolvimento econômico-social, tanto para áreas com boas potencialidades, como para regiões em fase de estagnação; mas que, acertadamente "trabalhadas", podem despertar vantagens comparativas nos processos de produção e de geração de empregos.

Nesse sentido, foram propostos os seguintes eixos estruturadores:

- 1 – Eixo da Zona Franca de Manaus;
- 2 – Corredor Noroeste;
- 3 – Corredor Norte;
- 4 – Eixo Litorâneo Nordeste;
- 5 – Eixo do Semi-Árido Nordeste;
- 6 – Corredor Centro-Leste e Região Geoeconômica de Brasília;
- 7 – Corredor Centro-Oeste;
- 8 – Corredores do Mercosul;
- 9 – Áreas deprimidas ou diferenciadas;

- Vale do Jequitinhonha (MG)
- Zona Cacaueira (BA)
- Baixada Fluminense (RJ)
- Médio Parnaíba (PI e MA)

Ainda que as ações multisetoriais articuladas estrategicamente sob a ótica da descentralização, da desregulamentação e da parceria sejam o ponto fulcral para o sucesso dos eixos estruturadores, uma, dentre elas, ressalta-se como prioridade primeira para fins de execução, que são os Corredores de Transporte Multimodais Integrados.

Os Corredores de Transporte Multimodais (rodovia, ferrovia, hidrovia, porto, aerovia) objetivam a integração racional e competitiva entre as áreas de produção e os centros de consumo do País, ou pontos para exportação/importação. São os seguintes os Corredores de Transportes multimodais:

- 1 – Corredor Centro-Norte
- 2 – Corredor Centro-Leste
- 3 – Corredor Noroeste (Rio Madeira)
- 4 – Corredor Cuiabá-Santarém (ou Teles Pires - Tapajós)
- 5 – Corredor do Nordeste (Rio São Francisco)
- 6 – Corredor Tietê-Paraná

A abrangência dos corredores está diretamente vinculada aos subespaços físicos e aos objetivos para os quais foram criados. Assim, um corredor pode ter um âmbito continental, nacional, regional, ou também abranger duas ou até as três dimensões ora citadas.

Nessa perspectiva última estão os corredores do Noroeste e o do Tietê-Paraná-Paraguai. O Corredor de Desenvolvimento do Noroeste, continentalmente, abrange o Brasil e os países andinos e, regionalmente, os estados de Mato Grosso, Rondônia e Amazonas. O Corredor Tietê-Paraná-Paraguai, continentalmente, abarca o Brasil, Argentina e Paraguai. Regionalmente integra os estados de São Paulo, Paraná e Mato Grosso do Sul.

Já o Corredor do Nordeste caracteriza-se basicamente como de abrangência regional, visto ter como objetivo primeiro a integração e a valorização dos recursos e potencialidades dos estados da Região Nordeste.

A mesma perspectiva de desenvolvimento regional é encontrada nas propostas que embasam os Corredores do Centro-Norte e do Centro-Leste.

## O CORREDOR CENTRO-NORTE

Dentro desse contexto sobressai-se o Corredor Centro-Norte como, talvez, o de maior importância para o desenvolvimento futuro da agricultura brasileira. Região caracteristicamente de cerrados, compreende o Estado de Tocantins e partes do Maranhão, Piauí, Pará, Goiás e Mato Grosso, sempre ao longo das (futuras) hidrovias do Araguaia e do Tocantins e articulando-se com as ferrovias Carajás e Norte-Sul. O porto de escoamento atual é o de Itaqui/Ponta da Madeira, em São Luís-MA, podendo o Porto de Belém também ser vantajosamente aproveitado no futuro próximo, em decorrência de obras a serem executadas de acordo com as fases expostas a seguir.

São duas as vantagens da região para o plantio de grãos em relação às tradicionais regiões produtoras do País: clima e escoamento. A primeira tem chamado a atenção dos especialistas para notáveis recordes de produtividade, o que é aparentemente explicável por (1) regularidade e quantidade de chuvas e (2) temperatura e luminosidade. A média dos rendimentos de soja no sul do Maranhão atingiu 50 sacas/ha na safra 93/94 e 45 sacas/ha em 94/95, mesmo com a forte influência de áreas novas que detêm rendimentos bem mais baixos. Há registros confirmados de 80 sacas/ha em lavouras de 70 ha (não se trata, portanto, de experimentos). Os órgãos de pesquisas do MAARA/EMBRAPA já estão investigando o fenômeno buscando explicações e eventualmente a possibilidade de generalização.

Não é gratuito o aparecimento das grandes áreas de soja no norte do Mato Grosso, de onde o produtor retira sua safra pagando R\$ 80,00 ou mais por tonelada transportada até o porto de Santos ou Paranaguá. A explosão de regiões produtoras em Nova Floresta, Lucas do Rio Verde, Sorriso etc. só se explica se altas produtividades compensarem o enorme custo de deslocamento do produto, que chega a 40% do preço FOB-porto.

Do outro lado, desponta a questão do escoamento propriamente dito. O transporte multimodal hidrovia-ferrovia-porto poderá propiciar uma redução de até 75% nos custos atuais arcados pelo produtor. A começar pelo Porto de Ponta da Madeira, operado pela Cia. Vale do Rio Doce, único no mundo juntamente com Roterdam, a receber e despachar navios de 360 mil toneladas, totalmente automatizado e com as menores tarifas. Enquanto reconhecemos em Santos um dos portos mais ineficazes e caros do mundo, por obra de um sindicalismo irresponsável, Ponta da Madeira é o seu oposto. Além do mais está a 2.500 km mais próximo da Europa que seus competidores do Sul e, por operar grandes navios, barateia também o custo de transporte por km, pois é fantástica a redução de custos à medida que aumenta a tonelagem do navio (economias de escala).

A partir do porto estende-se a grande Ferrovia Carajás, que liga São Luís à Serra de Carajás, maior concentração de mineração de ferro do mundo. Essa ferrovia atravessa o corredor pelos municípios de Imperatriz (MA) e Marabá (PA) e daquele ganha um ramal conhecido como Nor-

te-Sul (100 km) que vai até a sede do município. A partir desse ponto projeta-se mais 100 km até a cidade de Estreito (MA), junto ao Rio Tocantins, onde se inicia (ou termina) a hidrovia desse rio, com 500 km de extensão. Correndo paralelo ao Rio Tocantins e a menos de 200 km de distância acha-se o Rio Araguaia, com seus 1.500 km de extensão, que inclui o Rio das Mortes no Mato Grosso. Este é navegável, nas condições atuais, até a cidade de Xambioá (TO), onde as Corredeiras de Santa Isabel interpõem seu primeiro obstáculo.

São, portanto, mais de 2.000 km de hidrovias que requerem pouquíssimos investimentos em dragagens, derrocamentos e sinalizações para tornarem-se plenamente navegáveis em pelo menos oito meses do ano. Esses mínimos investimentos nas hidrovias e no trecho Imperatriz-Estreito da ferrovia Norte-Sul estão, no momento, em adiantado processo de viabilização pelo Governo Federal, podendo-se esperar ainda para a colheita da presente safra o início das operações neste corredor, na sua chamada primeira fase, quando a interligação do Araguaia com a Ferrovia Norte-Sul ainda se fará através de rodovias em cerca de 150 km. Numa segunda fase o contorno das Corredeiras de Santa Isabel se fará ou através de um canal ou por ligação ferroviária Xambioá-Marabá, onde esta última cidade interliga-se com a Ferrovia Carajás.

Como foi salientado, as melhores condições potenciais de transporte de grãos estão nessa região que, coincidentemente, revela-se com uma perspectiva fantástica em termos de rendimento tecnológico agrícola.

Finalmente, o Ministério da Agricultura, juntamente com a EMBRAPA, ultima no momento um detalhado estudo do potencial agrícola desta área que, territorialmente, soma cerca de 85 milhões de hectares em 228 municípios dos estados acima relacionados. Já foram detectados um mínimo de 20 milhões de hectares aptos para plantio de grãos. O restante está sob investigação em função da natureza de seus solos – arenosos e concrecionários – e poderão aumentar essa área e/ou reservá-los para outras atividades como silvicultura e pastagens.

Conclui-se que a área de influência do Corredor Centro-Norte detém um potencial que poderá transformar a geografia agrícola e até política do Brasil, pois pode representar um acréscimo de mais de 50% na nossa área de grãos. Todos os fatores que atuam negativamente no sul e nos cerrados centrais têm efeitos contrários (positivos) no Centro-Norte: clima, hidrovias, ferrovias, portos e distâncias marítimas.

Por outro lado, a possibilidade de incorporação de mais de 20 milhões de hectares de grãos impõe um sério problema de mercado, que somente poderá ser resolvido pela expansão do mesmo (por exemplo, pela entrada da China como voraz compradora) ou pelo deslocamento de competidores. Nesta última hipótese espera-se uma guerra em que todas as armas, civilizadas ou não, serão utilizadas, a começar com os apelos "ecológicos" da necessidade de preservação dos cerrados.

**ANTONIO LICIO**  
Diretor do DEPLAN/SPA/MAARA