

SISTEMA DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO E MODERNIZAÇÃO DO CAMPO NO SUDOESTE DE GOIÁS

Ademir Batista Castorino – Universidade Federal de Goiás
ademir@geografia.grad.ufg.br

Daiane Cristina Pereira Dionizio – Universidade Federal de Goiás
daianedionizio@yahoo.com.br

OBJETIVOS

Analisar a relação entre o processo de modernização da agricultura e o estabelecimento da infra - estrutura de transporte hidroviário no sudoeste de Goiás e entorno, partindo do grau de utilização deste transporte que, viabiliza a circulação de grãos, insumos e produtos industriais. Ressaltar a potencialidade de uso das hidrovias estabelecidas nessa mesorregião para o transporte de produtos importados e exportados.

REFERENCIAL TEÓRICO

A modernização da agricultura no estado de Goiás inicia-se por volta de 1970. Fruto da expansão da fronteira agrícola, da revolução verde e devido esgotamento das terras no sul e sudeste do país.

Atualmente, a região Centro-Oeste desponta na produção de soja, tendo o estado do Mato Grosso como maior produtor do país (Seplan-MT, 2001). Este desponte é conseqüente de um quadro de estímulos governamentais, favorecido pelo aquecimento do mercado externo, determinante na evolução da cultura da soja na região dos cerrados. (Castro; Gomes; Corrêa: 1996. Pg 328).

Outra característica da agricultura modernizada é o implemento de novas tecnologias, o emprego das máquinas que geram uma redução na mão-de-obra e o uso de insumos. (Santos: 2001Pg 88). Podemos falar de uma agricultura científica globalizada, cuja produção agrícola tem uma referência planetária, e que recebe influências das mesmas leis que regem os outros aspectos da produção econômica.(Santos: 2001. Pg 88). Por fim para o pleno desenvolvimento destes padrões de referência global, torna-se imprescindível uma análise das redes e seus pontos intermodais.

Esta análise do sistema de transporte hidroviário e da modernização do campo no sudoeste de Goiás trata de sistemas inseridos no contexto da discussão sobre redes, uma vez que (Dolfuss: 1973: Pg 62), emprega a expressão **rede** apenas nos casos de sistemas criados pelo homem. A rede implica a construção de uma infra – estrutura destinada a canalizar fluxos. Não basta, pois, produzir. É indispensável pôr a produção em movimento. Na

realidade, não é mais a produção que preside à circulação, mas é esta que conforma a produção. (Santos: 2002. p. 275).

METODOLOGIA

Levantamento e revisão bibliográfica sobre o tema, com devida análise dos dados estatísticos processados referentes ao Sudoeste Goiano; elaboração de mapas e cartogramas visando à identificação da distribuição espacial da infra-estrutura hidroviária; criação de tabelas e gráficos do fluxo de mercadorias transportadas através das hidrovias que servem a região, bem como, suas tendências. Tabulação e processamento dos dados tendo em vista facilitar a visualização da dinâmica das variáveis, e análise dos resultados obtidos.

RESULTADO

A consolidação da hidrovia Tietê - Paraná (pois a Araguaia-Tocantins ainda não está operando) e sua infra-estrutura permitem a Goiás vantagens significativas no transporte de grãos, (em especial a soja) uma vez que no ano de 2003 tivemos praticamente 20% de toda soja produzida no Estado escoada por esta hidrovia. Contudo, esta movimentação é pequena diante do potencial oferecido por esta modalidade de transporte no Estado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PUBLICAÇÃO DO CONSORCIO FRANCO – BRASILEIRO. Hidrovias e Navegação no Brasil. Rio de Janeiro, 1975.

RIMA. RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL DA HIDROVIA TOCANTINS – ARAGUAIA. Fadesp – UFPA.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço.** São Paulo: Edusp; 2002.

SANTOS, Milton. **O BRASIL - TERRITÓRIO E SOCIEDADE NO INICIO SÉCULO XXI,** Rio de Janeiro: Record; 2001b.

SANTOS, Milton. **POR UMA OUTRA GLOBALIZAÇÃO,** Rio de Janeiro: Record; 2001a.

SISTEMA DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO Y MODERNIZACIÓN DEL CAMPO EN EL SUROESTE DE GOIÁS

Ademir Batista Castorino – Universidad Federal de Goiás

ademir@geografia.grad.ufg.br

Daiane Cristina Pereira Dionizio – Universidad Federal de Goiás

daianedionizio@yahoo.com.br

FINALIDADE

Analizar la relación entre el proceso de modernización de la agricultura y el establecimiento de la infraestructura de transporte hidroviario en el suroeste de Goiás y al rededor, partiendo del grado de utilización de este transporte que, viabiliza la circulación de granos, insumos y productos industriales. Resaltar la potencialidad de uso de las hidrovias establecidas en esa mesorregião para el transporte de productos importados y exportados.

REFERENCIAL TEÓRICO

La modernización de la agricultura en el estado de Goiás se inicia alrededor de 1970.

Fruto de la expansión de la frontera agrícola, de la revolución verde y debido esgotamiento de las tierras en el sur y sudeste del país.

Actualmente, la región Centro-Oeste repunta en la producción de soja, siendo el estado de Mato Grosso como mayor productor del país (Seplan-MT, 2001). Este repunte es consecuente de un cuadro de estímulos gubernamentales, favorecido por el calentamiento del mercado externo, determinante en la evolución de la cultura de la soja en la región de los cerrados. (Castro; Gomes; Corrêa: 1996. p 328).

Otra característica de la agricultura modernizada es lo implemento de nuevas tecnologías, el empleo de las máquinas que generan una reducción en la mano-de-obra y uso de insumos. (Santos: 2001. Pg 88). Podemos hablar de una agricultura científica globalizada, cuya producción agrícola tiene una referencia planetaria, y que recibe influencias de las mismas leyes que rigen los otros aspectos de la producción económica.(Santos: 2001. Pg 88). Por fin para el pleno desarrollo de estos patrones de referencia global, se hace imprescindible una analice de las redes y sus puntos intermodais.

Este análisis del sistema de transporte hidroviario y de la modernización del campo en el suroeste de Goiás trata no de redes específicamente, pero de sistemas, encuadrar en el contexto de la discusión sobre redes, una vez que (Dolfuss: 1973: Pg 62), emplea la expresión red sólo en los casos de sistemas creados por el hombre. La red implica la construcción de una infraestructura destinada a canalizar flujos. No basta, pues, producir. Es

indispensable poner la producción en movimiento. En la realidad, no es la producción que preside a la circulación, pero es esta que conforma la producción. (Santos: 2002. Pg 275).

METODOLOGÍA

Levantamiento y revisión bibliográfica sobre el tema, con debida análisis de los datos estadísticos procesados referentes al Suroeste Goiano; elaboración de mapas y cartogramas visando a la identificación de la distribución espacial de la infraestructura hidroviaria; creación de tablas y gráficos del flujo de mercancías transportadas a través de las hidrovías que sirven la región, así como, sus tendencias. Tabulación y procesamiento de los datos con miras a facilitar la visualización de la dinámica de las variables, y analice de los resultados obtenidos.

RESULTADOS

La consolidación de la hidrovía Tietê - Paraná, (pues la Araguaia-Tocantins aún no está operando) y su infraestructura, ha permitido Goiás, ventajas significativas en el transporte de granos, en especial la soja, una vez que el año de 2003 tuvimos prácticamente un 20% de toda soja producida en el Estado penetrada por esta hidrovía. Pero, esta movimentación es pequeña delante del potencial ofrecido por esta modalidad de transporte en el Estado.

RECOMENDACIONES BIBLIOGRÁFICAS

PUBLICAÇÃO DO CONSORCIO FRANCO – BRASILEIRO. Hidrovias e Navegação no Brasil. Rio de Janeiro, 1975.

RIMA. **RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL DA HIDROVIA TOCANTINS – ARAGUAIA.** Fadesp – UFPA.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço.** São Paulo: Edusp; 2002.

_____. Milton. **O BRASIL - TERRITÓRIO E SOCIEDADE NO INICIO SÉCULO XXI,** Rio de Janeiro: Record; 2001b.

_____. Milton. **POR UMA OUTRA GLOBALIZAÇÃO,** Rio de Janeiro: Record; 2001a.