

O AGRONEGÓCIO GOIANO E A LOGÍSTICA DE ARMAZENAGEM E TRANSPORTE

Claudecir Gonçalves - Universidade de Rio Verde e CEFET de Rio Verde - GO
claudecir@fesurv.br

João Cleps Júnior – Universidade Federal de Uberlândia - MG
jcleps@ufu.br

Com o intenso avanço tecnológico, a expansão da fronteira agrícola e o aumento significativo da produção de grãos em Goiás e no Brasil, a atividade agrícola tem enfrentado um obstáculo ao seu desenvolvimento no que diz respeito à infra-estrutura de transportes e armazenamento de grãos, em nível nacional. Visando compreender esta logística de armazenagem e transporte em Goiás, e de forma singular na mesorregião do Sul Goiano, os objetivos desta pesquisa é identificar e analisar a capacidade estática de Goiás, bem como demonstrar a estrutura de transportes dessa região. Para o levantamento de dados, foram efetuadas pesquisas bibliográficas; coleta de informações em empresas do ramo de armazenagem; Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Ministério dos Transportes; e Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento de Goiás. Pela dimensão territorial de Goiás, o Estado representa uma parcela significativa de terra agricultável da região Centro-Oeste. Esta relativa abundância em terras contribuiu para que a expansão das lavouras dentro do Estado se processasse de forma acentuada com a utilização de altas tecnologias para a mecanização, desenvolvendo o potencial agrícola que o Estado já apresentava. A evolução da economia de Goiás tem sido pautada no desenvolvimento agrícola. As principais lavouras em Goiás são de algodão, arroz, café, feijão, sorgo, milho e soja, com forte predomínio das duas últimas. O setor de lavouras do Estado apresentou tendência à redução nas últimas safras da área das lavouras de arroz e café; porém, as lavouras do milho e da soja apresentaram incrementos, não só de área como, especialmente, de produtividade, gerando, assim, aumentos significativos de produção. A soja, atualmente, é o produto principal de exportação da economia goiana, e também é o cultivo em maior quantidade e espaço, ocupa o primeiro lugar no ranking da produção de grãos goianos. É a microrregião Sudoeste que mais produz soja, onde situam-se os seis municípios maiores produtores do Estado nas safras de 2003/04, a saber: Rio Verde (609.178 t), Jataí (647.726 t), Mineiros (369.600 t), Montividiu (280.000 t), Chapadão do Céu (220.320 t) e Caiapônia (188.340 t) (IBGE, 2005). É importante ressaltar que grande parte da rede de armazéns se localiza nessa região, em razão da área se constituir em importante zona de produção agrícola. Conforme dados da CONAB (2005), a região Centro-Oeste é responsável pela produção de 43,18 milhões de toneladas que significam 1/3 da produção nacional de grãos. Cabe ao Estado do Mato Grosso do Sul a produção de 7 milhões de

toneladas de grãos. Sua capacidade estática é de 5,8 milhões de toneladas, sofrendo com um déficit de 20,7% de armazenagem, no Estado de Goiás, esta relação é de 11,96 milhões de toneladas produzidas contra 11,08 milhões de toneladas de capacidade estática, com déficit de apenas 7,9 %, Mato Grosso produz 23,83 milhões de toneladas contando com 14,96 milhões de toneladas de capacidade estática, 59,3% de defasagem, e o Distrito Federal com produção de 371 mil toneladas e uma capacidade estática de 304 mil toneladas, apresenta um déficit de 22%. Nesta lógica o sistema de transportes, apesar de ser, ainda hoje, considerado precário, não se constitui como um fator isolado, mas complementar e integrado ao macrossistema sócio-político-econômico, ao perfil setorial e espacial da economia, ao desenvolvimento regional, através da incorporação e consolidação de novas áreas, e também ao surgimento e expansão de núcleos urbanos. Todo processo produtivo exige um sistema de redes de transportes e comunicação para integrar as diversas regiões de Goiás e, ao mesmo tempo, permitir que essa produção seja exportada para todo o Brasil e para o exterior. Desse modo, o transporte rodoviário é a principal modalidade de transporte em Goiás, especialmente para os grãos, o que tem exigido altos investimentos na manutenção de estradas. No entanto, especialmente no período chuvoso, não faltam reclamações de produtores quanto à conservação das rodovias, pois estradas ruins, além de dificultarem o transporte dos grãos, encarecem o frete, com reflexo direto no valor dos produtos. O Estado de Goiás conta, segundo a Agência Goiana de Transportes e Obras (2005), com uma rede rodoviária de 24.815,7Km, sendo 4.112,7Km Federal, 2.074Km Estadual Transitória, e 18.629Km Estadual. Todas essas mudanças que ocorreram nas últimas décadas exigem que coloquemos o território goiano dentro do debate sobre a globalização. Falar em território goiano não é mais falar nas fronteiras administrativas, nos limites ou mesmo na sua bandeira. É preciso entender as suas singularidades e as inter-relações com as esferas de poder político e econômicas exógenas ao Estado, e até mesmo do país.

Palavras-chave: logística de armazenagem de grãos, transportes, mesorregião do Sul Goiano.

REFERÊNCIAS

CONAB, Companhia Nacional de Abastecimento. **Levantamento de plantio safra - 2004/2005**. Brasília: MAPA, 2005. Disponível em <<http://www.conab.gov.br>>. Acesso em: 18 abr. 2005.

CONAB, Companhia Nacional de Abastecimento. **Número e capacidade estática dos armazéns cadastrados por espécie e região - 2005**. Brasília: MAPA, 2005. Disponível em <<http://www.conab.gov.br>>. Acesso em: 12 jan. 2005.

GOIÁS. Agência Goiana de Transportes e Obras. **Rede Rodoviária**. Goiânia, 2005.

FIBGE - FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Unidade Estadual – GO, GCEA – GO, Supervisão Estadual de Pesquisas Agropecuárias, LSPA. **Levantamento sistemático da produção agrícola** - mar/2005.

THE AGRIBUSINESS IN GOIÁS AND THE LOGISTICS OF THE STOCKS AND TRANSPORTS

Claudecir Gonçalves - Universidade de Rio Verde e CEFET de Rio Verde - GO
claudecir@fesurv.br

João Cleps Júnior – Universidade Federal de Uberlândia - MG
jcleps@ufu.br

With the intense technological advance, expansion of the agricultural border and significant increasing in the grains production in Goiás and in Brazil, the agricultural activity has been facing an obstacle to its development related to the grains transportations and storage infrastructure, in national level. Aiming to comprehend this storage and transportation logistics in Goiás and in a singular way the mesorregião southern in Goiás, the objective of this research is to identify and to analyze the static capacity of Goiás as well as to demonstrate the transportation structure of this region. In order to collect data, it was developed bibliographical researches and gathered information about storage branch companies, the Ministry of Agriculture, Cattle Raising and Supplyings, the Ministry of Transportation and the Department of Planning and Development of Goiás. By its territorial dimension, the state of Goiás represents a significant bit of farmable land in the Center-West region. This relative abundance of lands contributed in a way that the farming expansion inside the state had developed in an accentuated form with the usage of high technologies for mechanization, developing the agricultural potential that the state already presented. The economy evolution of Goiás has been rooted in the agricultural development. The main farmings of Goiás are cotton, rice, coffee, bean, sorghum, corn and soya with strong predominance of the last two. The state farming sector presented a tendency to the reduction in the last crops of the rice and coffee farming area; however, the corn and soya farmings presented improvements, not only in area but also, in productivity, generating, thus, meaningful increases in production. The soya, nowadays is the main product of exportation for the economy in Goiás and it is also the largest cultivation in quantity and space, it occupies the first place in Goiás production ranking. It is the Southwest microregion that produces more soya, where there are the six counties of the largest production of the crops in 2003/04, namely: Rio Verde (609.178 t), Jataí (647.726 t), Mineiros (369.600 t), Montividiu (280.000 t), Chapadão do Céu (220.320 t) and Caiapônia (188.340 t) (IBGE, 2005). It is

important to highlight that a big part of warehouses chain locates in this region, in the fact that the area constitutes an important zone of production. As data of CONAB (2005), the Center-West region is responsible for the production of 43,18 millions of tons that mean 1/3 of the grains of the national production. The state of Mato Grosso do Sul, supports 7 millions of national grains tons. Its static capacity belongs to 5,8 millions of tons suffering from a deficit of 20,7% of storage, in the state of Goiás, this relation belongs to 11,96 millions of tons produced against 11,08 millions of capacity static tons, with deficit of just 7,9%, Mato Grosso produces 23,83 millions of tons relying on 14,96 millions of capacity static tons, 59,3% of phase shift and the Distrito Federal presenting the production of 371 thousand tons and a static capacity of 304 thousand tons showing a deficit of 22%. At this point, the transport system in spite of being considered precarious, does not constitute as an isolated factor, but complementary and integrated to the social-political-economic macro-system, to the sectorial and space profile of the economy to the regional development, through the incorporation and consolidation of new areas, and, also to the urban nuclei appearance and expansion. All productive process demands a transport chain system and communication to integrate the several regions of Goiás and, at the same time, allows this production to be exported for the whole Brazil and for the exterior. Thus, the highway transport is the main modality in Goiás, especially for the grains, it also has been demanding high investments on the highways maintenance. However, especially in the rainy period, there are lots of producers complaints regarding the highways preservation, because bad highways, besides complicating the grains transport, they increase the price of the freight, with a direct reflex in the products value. According to the Goiana Agency of Transports and Roadworks (2005), the state of Goiás counts on a net road of 15.424 miles being 2.556 Federal miles, 1.289 Transitory State miles and 11.578 State miles. All these changes that occurred in the last decades demand that we put the territory of Goiás into the globalization debate. Talking about the territory of Goiás is no longer talking about the administrative borders, in the limits or even in its flag. It is necessary to understand its singularities and the interrelations with the spheres of the political and economic power exogenous to the state and even to the country.

Key words: grains storage logistics, transports, mesorregião of the South of Goiás.

REFERENCES

CONAB, Companhia Nacional de Abastecimento. **Levantamento de plantio safra - 2004/2005**. Brasília: MAPA, 2005. Available in<<http://www.conab.gov.br>>. Access in: 18 abr. 2005.

CONAB, Companhia Nacional de Abastecimento. **Número e capacidade estática dos armazéns cadastrados por espécie e região - 2005**. Brasília: MAPA, 2005. Available in <<http://www.conab.gov.br>>. Access in: 12 jan. 2005.

GOIÁS. Agência Goiana de Transportes e Obras. **Rede Rodoviária**. Goiânia, 2005.

FIBGE - FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Unidade Estadual – GO, GCEA – GO, Supervisão Estadual de Pesquisas Agropecuárias, LSPA. **Levantamento sistemático da produção agrícola - mar/2005**.