

SISTEMA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA DA SOJA NA BR – 163.

Gabriel Damasceno Bento da Silva^{*} – UFRJ
dmasceno@ig.com.br

O trabalho tem como proposta reconhecer a infra-estrutura de transporte e a magnitude atual da produção de soja na área de influência da rodovia Cuiabá – Santarém (BR-163) e seus impactos. Trata-se de uma área objeto de um plano de desenvolvimento sustentável e que se caracteriza como “fronteira móvel”, onde conflitos de governabilidade se agravam com a implantação da logística para expansão da soja e da pecuária.

Neste contexto, o estudo identifica-se com uma questão bastante polarizada que é a da limitação da soberania brasileira na Amazônia, principalmente no que se refere à face interna dessa soberania, atingida pelos conflitos de governabilidade.

Tem por objetivos analisar a configuração espacial dos modais de transporte que fazem parte da área de influência, bem como a logística de exportação da soja e seus efeitos sobre os diferentes agentes presentes na área, considerando as potencialidades e limitações da área de influência da rodovia com o seu asfaltamento.

A Amazônia como uma fronteira é entendida como espaço não plenamente estruturado, potencialmente gerador de realidades novas (Becker, 1985). No entanto, seu contexto de fronteira já está bastante modificado. Ela constitui-se hoje como a fronteira do capital natural (Becker, 2005). Esse novo quadro, no entanto se conflita com a existência de uma fronteira móvel em expansão nos moldes de ocupação tradicional estimulada pela soja e pela pecuária.

Metodologicamente, a análise conjunta dos modais de transporte e da logística da soja é importante na caracterização interna da área e na compreensão de suas condições e dinâmica tendo em vista contribuir na questão da garantia da soberania do Estado na região. Como logística está sendo entendida a “preparação contínua dos meios (...) para a competição que se expressa num fluxograma de um sistema de vetores de produção, transporte e execução”, ou seja, um sistema de ordenamentos de “lugares e regiões privilegiados, condições adequadas de transporte, comunicações e energia” (Becker, p. 20, 29).

Operacionalmente são utilizados no estudo levantamento de informações sobre as condições dos meios de transporte na área, sobre a produção e exportação da soja, sobre a forma como a logística da soja se manifesta e se apropria dos modais.

^{*} Bolsista de Iniciação Científica CNPq – Projeto “Limitações ao Exercício da Soberania Brasileira na Amazônia” – LAGET/UFRJ.

Os resultados revelaram que o sistema de transportes na área é constituído por três modais: rodoviário, hidroviário e aéreo. Esta infra-estrutura é caracterizada pela presença de carências nos modais e por dificuldades de circulação.

A malha rodoviária apresenta pouca conexão interna e precárias condições de tráfego, com maior porcentagem de estradas não asfaltadas. Cresce na área o número de estradas endógenas (ilegais), abertas para exploração predatória dos recursos naturais.

Embora sendo uma região farta em canais fluviais, a área apresenta uma lentidão quanto ao transporte hidroviário devido às grandes distâncias e aos obstáculos naturais.

O subsistema aeroviário, importante para acessibilidade e para a conexão na área, não serve, no entanto, a todo o seu conjunto, além de apresentar um custo elevado, o que o torna de certa forma excludente.

Neste contexto, a geopolítica das grandes empresas sojíferas tem como base uma logística que permite reduzir os custos da exportação de uma produção crescente, donde uma pressão para a pavimentação da BR-163, o que permitirá uma economia nos custos (US\$ 60 milhões) e no tempo de viagem para o destino externo, em comparação à logística atual, por Santos (SP) ou Paranaguá (PR).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BECKER, B. Significância Contemporânea da Fronteira: Uma Interpretação Geopolítica a partir da Amazônia Brasileira. In: **Fronteiras**. Catherine Aubertin (Org.), Editora Universidade de Brasília, 1988, pp. 60-89.

BECKER, B. *et alli*. **Amazônia: Inserção Internacional e Soberania**. SUDAM, Mimeo, 2000.

BECKER, B. **Logística e Território: Expansão do Agronegócio da Soja na Amazônia**, 2004.

CAIXETA FILHO *eti all*. **Competitividade no Agrobusiness: A Questão do Transporte num Contexto Logístico**. Piracicaba: ESALQ/USP, junho de 1998.

GEIPOT, Ministério dos Transportes. **Corredores Estratégicos de Desenvolvimento – Relatório Final**. Janeiro, 2002.

SOYBEAN TRANSPORTATION AND LOGISTICS SYSTEM BR – 163 HIGHWAY. AMAZONIA, BRAZIL

Gabriel Damasceno Bento da Silva* – UFRJ
dmasceno@ig.com.br

This paper is intended to analyze the transportation infrastructure and the current scope of soybean output in the area of influence of the BR-163 Highway running between Cuiabá and Santarém in Brazilian Amazonia, together with the resulting impacts. Covered by a sustainable development plan, this area is categorized as a “mobile frontier”, where clashes

* Bolsista de Iniciação Científica CNPq – Projeto “Limitações ao Exercício da Soberania Brasileira na Amazônia” – LAGET/UFRJ

affecting its governability are triggered by the implementation of the logistics underpinning the expansion of its vast soybean plantations and cattle ranches.

This is the context within which this study focuses on a rather controversial issue: constraints on Brazil's sovereignty in Amazonia, particularly with regard to domestic aspects where this sovereignty is weakened by conflicts affecting governability.

The objectives of this paper are to analyze the spatial configuration of the modes of transportation within its area of influence, in addition to soybean exportation logistics and their effects on the various agents in the area, taking into account the advantages and disadvantages in its area of influence that would result from paving this highway.

As a frontier zone, Amazonia is viewed as a region that is not yet fully structured, with the potential to generate new situations and contexts (Becker, 1985). But its frontier status has already been compromised significantly, today established as a natural capital frontier (Becker, 2005). However, this new situation clashes with the existence of a mobile and expanding frontier that follows in the footsteps of more traditional settlement patterns driven by soybean plantations and cattle-ranches.

In methodological terms, this joint analysis of soybean logistics and modes of transportation is important for the domestic characterization of the area and an understanding of its conditions and dynamics, bearing in mind its contributions to guaranteeing the sovereignty of the Brazilian State in this region. In terms of logistics, it is being viewed as the "ongoing preparation of the means (...) to compete, expressed through the flowsheet of a production, transportation and execution vector system", meaning an arrangement of "privileged places and regions, with adequate electricity, transportation and communications facilities" (Becker, p. 20, 29).

In operational terms, this study uses a survey of information on the conditions of the means of transportation in this area, with data on soybean production and exports, in addition to the way in which soybean logistics are expressed and adapted to these modes of transportation. The findings show that the transportation system in this area is based on three modes: road, river and air. This infrastructure is characterized by shortfalls in the various modes of transportation and difficulties in transit and travel.

With few inland connections and poor traffic conditions, much of the road network remains unpaved. The number of endogenous (illegal) roads is increasing in this area, cut to streamline the outflow of goods produced by the predatory exploitation of natural resources. Despite its many navigable rivers and channels, waterborne transportation is slow in this area due to long distances and natural obstacles.

Although the air transportation subsystem is important for accessibility and connections within the area, it does not cover the entire region, with high costs making it somewhat exclusionary.

Within this context, the geopolitics of major soybean enterprises are based on logistics that lower export costs as output rises, prompting pressures to pave the BR-163 highway. This would result in cost savings of some US\$ 60 million, with shorter delivery times to destinations outside Brazil, compared to the current logistics system that ships goods out through the Ports of Santos (São Paulo State) or Paranaguá (Paraná State).

REFERENCES

- BECKER, B. Significância Contemporânea da Fronteira: Uma Interpretação Geopolítica a partir da Amazônia Brasileira. In: **Fronteiras**. Catherine Aubertin (Org.), Editora Universidade de Brasília, 1988, pp. 60-89.
- BECKER, B. *et alli*. **Amazônia: Inserção Internacional e Soberania**. SUDAM, Mimeo, 2000.
- BECKER, B. **Logística e Território: Expansão do Agronegócio da Soja na Amazônia**, 2004.
- CAIXETA FILHO et al. **Competitividade no Agrobusiness: A Questão do Transporte num Contexto Logístico**. Piracicaba: ESALQ/USP, junho de 1998.
- GEIPOT, Ministério dos Transportes. **Corredores Estratégicos de Desenvolvimento – Relatório Final**. Janeiro, 2002.