UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ENGENHARIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA DE PRODUÇÃO

Jussânia Ferreira Alves

ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DAS CIDADES COM MODAL FERROVIÁRIO EM MATO GROSSO

Porto Alegre

2016

Jussânia Ferreira Alves

ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DAS CIDADES COM MODAL FERROVIÁRIO EM MATO GROSSO

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Produção, modalidade Profissional, na área de concentração em Sistemas de Transportes.

Orientador: Luiz Afonso dos Santos Senna. Ph.D.
Co-orientador: Luiz Miguel de Miranda, Dr.

Porto Alegre

2016

Jussânia Ferreira Alves

ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DAS CIDADES COM MODAL FERROVIÁRIO EM MATO GROSSO

Esta dissertação foi julgada adequada para a obtenção do título de Mestre em Engenharia de Produção na modalidade ou Profissional e aprovada em sua forma final pelo Orientador e pela Banca Examinadora designada pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Prof. Luiz Afonso dos Santos Senna. Ph.D.
Orientador PPGEP/UFRGS

Prof. *Ph. D.* Michel José Anzanello
Coordenador PPGEP/UFRGS

Banca Examinadora:

Professora Leticia Dexheimer, Drª. (UFPEL)

Professora Fernanda David Weber, Drª. (UFPEL)

Professor Daniel Sergio Presta Garcia, Dr. (DEPROT/UFRGS)

Dedico este trabalho à minha mãe, Jacira Ferreira Alves.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por me conceder saúde, força e parcerias necessárias para buscar e alcançar caminhos mais concretos e produtivos para a minha vida.

Ao meu orientador professor Luiz Afonso dos Santos Senna, pelo acompanhamento e partilha dos seus conhecimentos à minha pessoa, neste ano de pesquisa.

Ao meu co-orientador professor Dr. Luiz Miguel Miranda - que atua na área de engenharia de transportes da Universidade Federal de Mato Grosso em Cuiabá - e não mediu esforços para cooperar e compartilhar informações acerca dos estudos desenvolvidos sobre a intermodalidade do transportes de cargas no Estado, fundamentais para este estudo.

Ao gerente da Secretaria de Fazenda do estado de Mato Grosso (Regional Sul), Adilson Mikuska, pela parceria e pelo estímulo na busca de informações para esta pesquisa.

Ao gerente da Delegacia Regional do Trabalho em Rondonópolis, Dalmi Vaz da Silva que me auxiliou nos dados sobre o mercado de trabalho nas cidades analisadas.

A Supervisão de Divulgação e Informações (SDI) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística de Cuiabá-MT, sob a pessoa da senhora Tânia Beatriz Teixeira de Carvalho que, de forma agradável e atenciosa me forneceu valiosos dados à esta análise.

Ao Instituto Business Group (IBG) por viabilizar a realização desta Pós-graduação em Rondonópolis-MT, em especial, ao senhor Laudes Machado da Silva, diretor de projetos, por dispor de tempo e atenção para a correção final deste trabalho.

A minha família que me acolheu nos momentos de angústia e de euforia, ocasionados pela busca incansável da concretização deste estudo.

“A dificuldade real não reside nas novas ideias, mas em conseguir escapar das antigas”.

John Maynard Keynes

RESUMO

A grande expectativa de desenvolvimento econômico com a vinda da ferrovia para Mato Grosso é neste estudo desmitificada, nas cidades de Alto Taquari, Alto Araguaia, Itiquira e Rondonópolis. Utilizando a metodologia de revisão bibliográfica, e o levantamento dos dados públicos quantitativos, expõe-se: a intermodalidade e a desestatização ferroviária; o histórico que viabilizou a ferrovia no Estado; a teoria do desenvolvimento econômico; a política pública de renúncia fiscal concedida e; os indicadores do desenvolvimento. A coleta dos dados é realizada nos órgãos públicos: IBGE; SEFAZ/MT; MTE; MDIC e; SEPLAN/MT (verificar lista de siglas). A análise indica que houve um significativo impacto positivo no crescimento econômico das cidades de Alto Taquari e Alto Araguaia até o ano de 2010. Mas os indicadores econômicos sofreram decréscimo após a extensão da ferrovia para os municípios de Itiquira e, principalmente após a operação do Complexo Intermodal de Rondonópolis (CIR). Portanto, o desempenho instável da produção gerada (valor adicionado), juntamente com a estagnação de melhorias dos indicadores sociais de renda *per capita* e desemprego, conclui que até então, não houve desenvolvimento econômico sustentável nas cidades analisadas. Aponta ainda, para a necessidade de estudos e planejamento de políticas públicas voltadas ao progresso econômico e avanços na infraestrutura da logística na região e no país.

Palavras-chave: Ferrovia. Desenvolvimento. Mato Grosso.

ABSTRACT

When the railrold came to the state of Mato Grosso, a great expectation of economic development was expected, but it was demystified in this study in the cities of Alto Taquari, Alto Araguaia, Itiquira and Rondonópolis. Using the literature review the methodology and a survey of quantitative public data, it sets intermodal and rail privatization; the history that allowed the railroad in the state; the economic theory of development; public policy and granted tax relief; and development indicators. Data collection was carried out in government buildings: IBGE, SEFAZ/MT, MTE, MDIC and SEPLAN/MT (check list of acronyms). The analysis indicates that there was a significant positive impact on the economic growth of the cities of Alto Taquari and Alto Araguaia by the year 2010. But economic indicators suffered decrease after the extension of the railroad to the town of Itiquira and area, especially after the opening of the Intermodal Complex in Rondonópolis (CIR). Therefore, unstable performance of production generated (value added), along with the stagnation of improvement in stagnation of social indicators per capita income and unemployment, concludes that, so far, there was no sustainable economic development in these cities that were analyzed. The study also points to the need for studies and planning of public policies aimed at economic progress and advances in logistics infrastructure both in the region and the country.

Key words: Railroad. Development. Mato Grosso.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Produção agrícola, PIB *per capita* e IDH em Mato Grosso..... 14
Figura 2: Estrutura da Dissertação..... 18
Figura 3: Distribuição da produção de soja e milho no Brasil – safra 2013/2014 22
Figura 4: Logística da distribuição de grãos e derivados no Brasil..... 23
Figura 5: : Ranking do Índice de Desempenho Logístico do Banco Mundial – 2007 a 2014..25
Figura 6: Comparação de custos de transporte..... 26
Figura 7: Áreas de produção em Mato Grosso 28
Figura 8: Cronograma normativo da malha ferroviária de Mato Grosso 31
Figura 9: Mapa da América Latina Logística Malha Norte..... 33
Figura 10: Crescimento demográfico das cidades analisadas 49
Figura 11: Valor adicionado por setor, a preços correntes em Alto Taquari..... 50
Figura 12: Valor adicionado por setor, a preços correntes em Alto Araguaia 51
Figura 13: Valor adicionado bruto por setor, a preços correntes em Itiquira..... 51
Figura 14: Valor adicionado por setor, a preços correntes em Rondonópolis..... 52
Figura 15: Formação percentual do valor adicionado nas cidades analisadas 53
Figura 16: Renda *per capita* nos municípios com ferrovia em Mato Grosso..... 54
Figura 17: Balança Comercial nas cidades com ferrovia em Mato Grosso..... 55
Figura 18: Balança Comercial de Mato Grosso..... 55
Figura 19: Exportações de soja por domicílio fiscal pelo Porto de Santos em 2014. 56
Figura 20: Comportamento do Mercado de Trabalho por setor em Alto Taquari..... 57
Figura 21: Comportamento do Mercado de Trabalho por setor em Alto Araguaia 57
Figura 22: Comportamento do Mercado de Trabalho por setor em Itiquira 58
Figura 23: Comportamento do Mercado de Trabalho por setor em Rondonópolis..... 59
Figura 24: Participação das cidades com ferrovia nos impostos da região Sudeste de Mato Grosso..... 59

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Indicadores da ALL Malha Norte 34
Tabela 2: Indicadores de desenvolvimento econômico analisados 41

LISTA DE SIGLAS

ALLMN	América Latina Logística Malha Norte.
ANTF	Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários.
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres.
CIR	Complexo Intermodal de Rondonópolis.
CONAB	Companhia Nacional de Abastecimento.
CNT	Confederação Nacional do Transporte.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
IMEA	Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária.
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego.
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
SEFAZ/MT	Secretaria de Estado de Fazenda de Mato Grosso.
SEPLAN/MT	Secretaria de Estado de Planejamento de Mato Grosso.
SICME	Secretaria de Estado de Indústria, Comércio, Minas e Energia.

SUMÁRIO

RESUMO 7

ABSTRACT 8

LISTA DE FIGURAS 9

LISTA DE TABELAS 10

LISTA DE SIGLAS 11

1 **INTRODUÇÃO** 13

1.1 Questão de pesquisa 16

1.2 Objetivos 16

1.3 Estrutura da pesquisa 17

1.4 Delimitação do trabalho 19

2 **A MODALIDADE FERROVIÁRIA EM MATO GROSSO** 20

2.1 A intermodalidade no transporte de cargas agrícolas e a desestatização ferroviária 23

2.2 América Latina Logística Malha Norte 29

3 **DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO** 35

3.1 Discussão teórica sobre o desenvolvimento econômico 35

3.2 Indicadores de desenvolvimento econômico 39

3.3 Políticas de incentivos em Mato Grosso 42

4 **ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO** 47

4.1 O desenvolvimento econômico das cidades com a ferrovia 48

5 **CONCLUSÕES E PROPOSTAS PARA PESQUISAS FUTURAS** 62

REFERÊNCIAS 65

ANEXO I: Mesorregiões de Mato Grosso 70

APÊNDICE I: Comportamento dos indicadores nas cidades analisadas 71

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa está vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e busca responder a seguinte questão: a operação do modal ferroviário trouxe desenvolvimento econômico para as cidades de Alto Taquari, Alto Araguaia, Itiquira e Rondonópolis, no período de 2004 a 2013?

Trata-se de uma questão importante, ao considerar que, a instalação de terminais rodoferroviários, sob a visão endógena regional, tem a finalidade de estimular o desenvolvimento econômico, com o aumento de investimentos, emprego e, renda *per capita*.

O principal setor para a geração de riqueza e equilíbrio na balança comercial de Mato Grosso é o agronegócio. De acordo com dados do Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (IMEA, 2015a), esta cadeia produtiva é responsável por 50,5% do Produto Interno Bruto (PIB) gerado no Estado na safra 2013 / 2014, conforme demonstra a Figura 1. Mato Grosso se destaca por ser o maior produtor de soja do país, além ser referência na pecuária e apresentar expressiva produção de algodão, milho, etc. Assim, os setores de serviço e indústria, estão diretamente ligados ao setor primário. A respeito do qual, Figueiredo (2003) argumenta:

> Em especial merece destaque a cultura da soja no Mato Grosso, que embora tenha uma baixa geração direta de emprego e renda, apresenta um elevado efeito multiplicador destas variáveis na economia. Dentro das relações inter-setoriais é notória a relevância do setor de transportes, em decorrência tanto do abastecimento do Estado do Mato Grosso com insumos produzidos pelo resto do Brasil, quanto da exportação da produção do Estado para o restante do país, sugerindo que o segmento de transportes é peça central no desenvolvimento regional [...] Ademais, parte considerável da produção agropecuária é exportada do Estado, tornando-se claro, portanto, que investimentos em infra-estrutura são de vital importância para a manutenção do crescimento econômico do Mato Grosso (FIGUEIREDO, 2003, p. 16, 143).

Na região Centro-Oeste do Brasil, o escoamento da safra apresenta-se como um dos principais desafios enfrentados pelo setor de agronegócio. Por representar o aumento, em média, de 25% no custo final da produção. Este elevado custo logístico é tratado como ineficiência por Tardelli (2013), que o define como um problema diretamente associado ao uso excessivo e precário do modal rodoviário. A infraestrutura viária deficiente e a oferta

insuficiente do serviço de transporte se tornam o principal “gargalo logístico” do Brasil. Em relação a isto, o estudo realizado Branco *et al*. (2010), aponta 48 localidades indicadas por transportadoras e embarcadores de produtos agrícolas, como a indicação ideal para a implantação de terminal multimodal. Na primeira posição encontra-se a cidade de Rondonópolis, seguida de Cuiabá e, cidades que são grandes produtoras de soja no estado, como: Lucas do Rio Verde, Nova Mutum, Sorriso e Primavera do Leste.

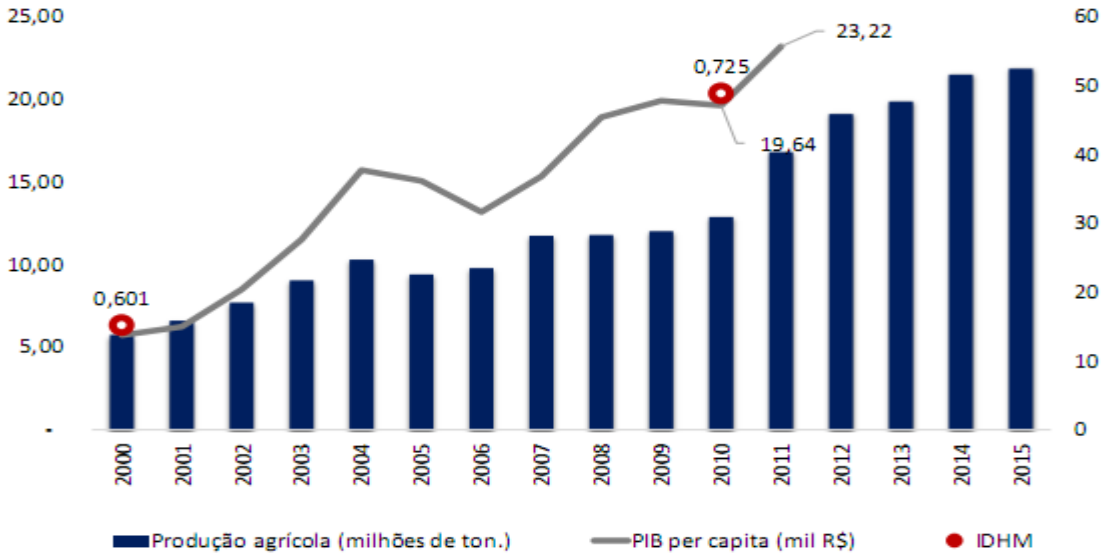


Figura 1: Produção agrícola, PIB *per capita* e IDH em Mato Grosso
Fonte: Conab/IBGE/Imea, apud IMEA, 2015c.

Ressaltando a relação entre a intermodalidade de transportes e o desenvolvimento econômico, Miranda (2012) aborda no livro “*Sistemas de Transporte e Intermodalidade (corredores de transporte em Mato Grosso)*” que: “progressivamente se evidencia a multimodalidade dos corredores de transportes, qualificando-os como instrumentos indutores do desenvolvimento regional, e toda a atividade econômica passa a ser, de alguma forma, produto ou consequência das relações geradas pelas atividades de transportes” (MIRANDA, 2012, p. 04).

Existem quatro terminais rodoferroviários instalados em Mato Grosso, a saber: Alto Taquari (2001), Alto Araguaia (2003); Itiquira (2012) e Rondonópolis (2013). Estes terminais, se vinculados à indústria motriz, e na visão de Andrade (1987), *apud* Sorgi (2009), tendem a criar pólos de crescimento econômico, provocando a atração de outras indústrias; demanda por serviços; aumento de mão-de-obra empregada e da renda da população instalada

em seu entorno, fenômenos que, consequentemente, estimulam o desenvolvimento econômico.

Nesta perspectiva, Macedo (2011) fez um levantamento a respeito da situação econômica dos municípios de Alto Taquari e Alto Araguaia com a operação do modal ferroviário, e, identificou que a ferrovia influiu de forma positiva no crescimento das cidades. O estudo de Macedo sugere que o planejamento de políticas públicas mais atuantes, voltadas à diversificação da economia pode gerar desenvolvimento econômico sustentável.

O tema desenvolvimento apresenta diversas concepções nos aspectos: social, ecológico, político, institucional, econômico, e cultural (Bezerra e Bursztyn, 2000, apud Haefeld 2001, p. 8). Assim, Barros (2011) ressalta o impacto ambiental da instalação do modal ferroviário que, para ele, é positivo, por emitir menor quantidade de gases na atmosfera, ter maior durabilidade, reduzir os índices de acidentes, e, estimular o desenvolvimento regional.

Para que haja a sustentabilidade ocasionada pela instalação do modal ferroviário, Souza (2012) defende a existência de crescimento contínuo, pois, para ele, a ascensão é um princípio básico para o desenvolvimento econômico regional. Neste sentido, Hanefeld (2001), ressalta a necessidade da participação de todos os agentes da sociedade.

Nesta participação, o Estado deve ser o indutor do processo, além de atuar nas áreas mais prioritárias, por meio das políticas monetária e fiscal. O papel a ser desenvolvido pelo Estado está previsto no artigo 151 da Constituição Federal (1988), que descreve: “admitida à concessão de incentivos fiscais destinados a promover o equilíbrio do desenvolvimento sócio-econômico entre as diferentes regiões do país”.

Esta Dissertação concentra-se em mensurar o desempenho dos indicadores de desenvolvimento econômico dos municípios com terminais multimodais em Mato Grosso. Para atender tal objetivo, a pesquisa encontra-se organizada da seguinte forma: o segundo capítulo está embasado em um estudo bibliográfico que aborda o desdobramento histórico até a chegada dos trilhos ferroviários em Mato Grosso; a questão da intermodalidade relacionada a desestatização das ferrovias no Brasil; e, a empresa ferroviária instalada, América Latina Logística Malha Norte (ALLMN).

Na sequência, o terceiro capítulo apresenta a pesquisa bibliográfica e descreve o conceito econômico de desenvolvimento regional existente na teoria econômica, a política estadual que oportunizou a operação ferroviária em Mato Grosso, além de conceituar os indicadores a analisados. O quarto capítulo expõe os resultados acerca dos indicadores quantitativos apurados, e, o quinto capítulo apresenta as conclusões da análise e os apontamentos para estudos posteriores.

Os dados analisados sinalizam que houve regressão no crescimento dos indicadores econômicos em todas as cidades pesquisadas. Consequentemente, as perdas no desenvolvimento foram refletidas mais negativamente em Alto Taquari e Alto Araguaia. Estas duas cidades sofreram queda da produção gerada, aumento do desemprego e redução de arrecadação. Reflexos da operação de outros dois terminais: Itiquira e Rondonópolis, cidades de localização mais próxima de grandes produtoras agrícolas do estado, fato que reduziu a demanda dos serviços prestados por Alto Taquari e Alto Araguaia.

1.1 Questão de Pesquisa

A questão que move este trabalho é: a operação ferroviária nos municípios mato-grossenses de Alto Taquari, Alto Araguaia, Itiquira e Rondonópolis, gerou ascensão dos indicadores econômicos e trouxe o desenvolvimento às cidades nos anos de 2004 a 2013?

1.2 Objetivos

Analisar o desempenho dos indicadores econômicos de desenvolvimento nos municípios de Alto Taquari, Alto Araguaia, Itiquira e Rondonópolis, após a extensão da modalidade ferroviária até o Complexo Intermodal de Rondonópolis. Para apoiar tal objetivo, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

• Obter visão histórica e abrangência da ferrovia instalada;

• Identificar as políticas de desenvolvimento para as ferrovias existentes em Mato Grosso;

• Levantar os indicadores de desenvolvimento apontados pela teoria econômica;

• Coletar dados quânticos dos indicadores econômicos em órgãos públicos;

• Analisar o desempenho dos indicadores nas cidades nos anos de 2004 a 2013, incluindo a operação do último terminal rodoferroviário no estado, localizado em Rondonópolis;

• Contribuir com importantes informações para o planejamento de políticas públicas e melhorias de infraestrutura de transportes na região e no país.

1.3 Estrutura da pesquisa

Trata-se de uma pesquisa bibliográfica de análise documental, em que visitas de campo foram realizadas em órgãos públicos (para a obtenção de informações) além da pesquisa dos dados disponibilizados via *sites* / sistemas institucionais.

O processo de coleta e análise dos dados encontrados resultou na evolução desta pesquisa cuja estrutura segue uma linha de pensamento que considera o contexto histórico analisado; o referencial teórico que delimita os indicadores econômicos regionais e, análise de desempenho com resultados obtidos, como demonstra a Figura 2.

A introdução aborda o cenário de Mato Grosso com os principais estudos de relevância para a análise, sobre a intermodalidade e o desenvolvimento econômico. O segundo capítulo traz um histórico obtido a partir da análise bibliográfica sobre os impactos da intermodalidade para o transporte de cargas agrícolas e, o trânsito legal de desestatização que resultou na Ferronorte e posterior América Latina Logística Malha Norte.

Identifica-se no item 2.2 a formação e abrangência da ferrovia denominada América Latina Logística Malha Norte (ALLMN) no território nacional e estadual, por meio de pesquisas bibliográficas disponibilizados principalmente pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) e pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

Conforme a análise proposta, o capítulo três insere a abordagem do desenvolvimento econômico, para delineamento da teoria e, identificação dos indicadores a serem mensurados nas quatro cidades. Apresenta também a consulta junto à Secretaria de Estado de Fazenda de Mato Grosso (SEFAZ/MT) e à Secretaria de Estado de Indústria, Comércio, Minas e Energia (SICME/MT), dos programas e as leis que facilitaram a vinda da ferrovia para o Mato Grosso.

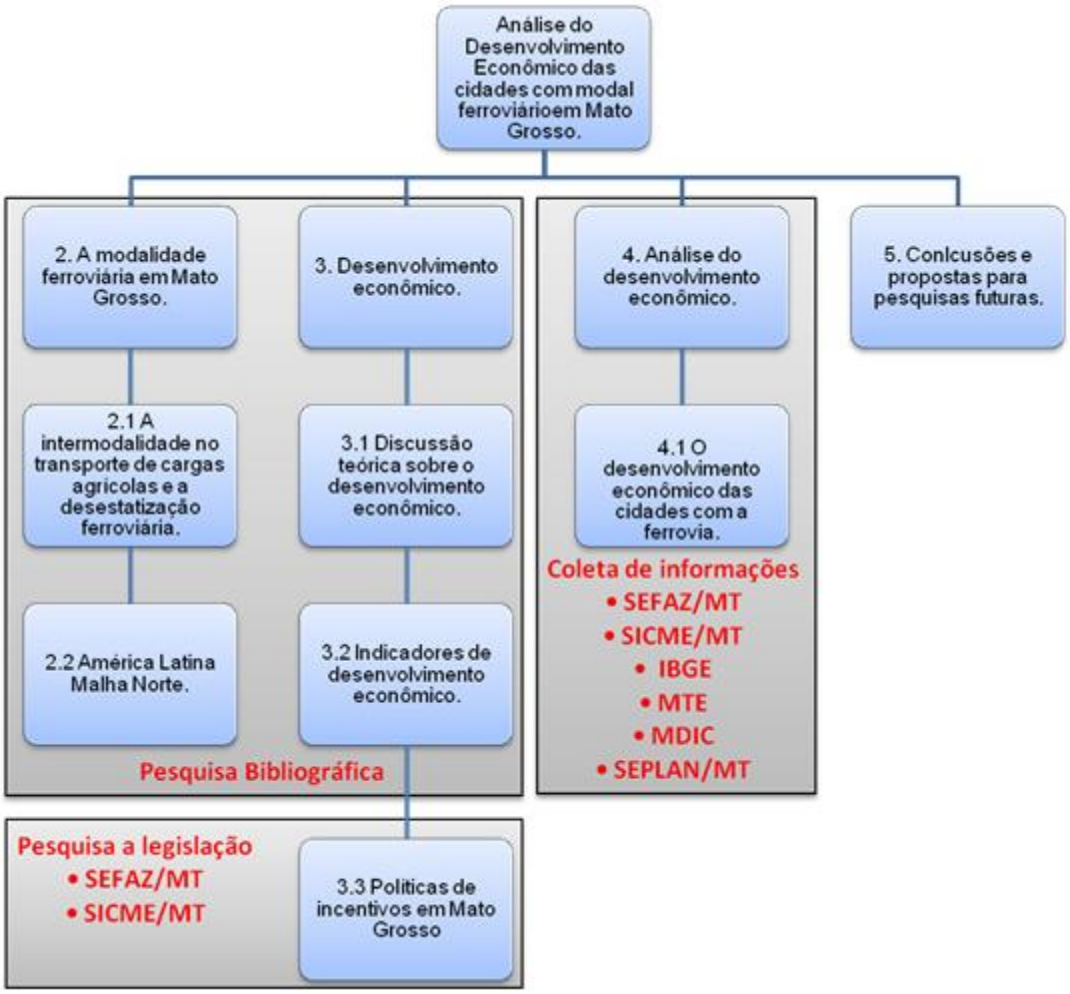


Figura 2: Estrutura da Dissertação
Fonte: Elaborado pela autora

Devido à grande quantidade de dados obtidos no período, e disponibilizados eletronicamente pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2015), para viabilizar a análise e apresentação dos mesmos, foram extraídas informações que se adequaram ao tema proposto nas circunstâncias da teoria econômica. Estes dados referem-se à demografia; valor adicionado por setor; renda *per capita*; e, impostos arrecadados no período.

Os valores referentes à balança comercial por município foram obtidos pelo sistema de informação do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC, 2015). Em relação ao mercado de trabalho, coletou-se informações do total anual de mão-de-obra por setor, disponível no Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE, 2015).

O quarto capítulo expõe resultados acerca do desenvolvimento econômico, apurado no desempenho dos indicadores em cada cidade no período de 2004 a 2013. O capítulo cinco apresenta as considerações finais do trabalho, em que se identificam os resultados desta pesquisa, e para finalizar, sugere alternativas de melhorias, com indicações de estudos a serem desenvolvidos acerca do referido tema.

1.4 Delimitações do Trabalho

Dentre as prioridades e abrangência deste estudo, destaca-se a delimitação: obter e analisar o desempenho dos indicadores de desenvolvimento, de acordo com a teoria econômica, considerando-se o evento da operação do modal ferroviário nas cidades mato-grossenses de Alto Taquari, Alto Araguaia, Itiquira e Rondonópolis. Para tal, definiu-se o período de 2004 até 2013.

2 A MODALIDADE FERROVIÁRIA EM MATO GROSSO

Os anseios e as expectativas de empresários, governo e sociedade mato-grossense com relação à instalação da ferrovia no Estado, são refletidos em vários estudos e levantamentos que iniciaram no século XIX e se estenderam no imaginário local, conforme relata Borges:

> No transcurso de todo o século XX, tanto no Governo Democrático, no Governo Militar, no Estado Novo, quanto na República Velha, o sonho do trem chegar a Cuiabá foi o único que pareceu atravessar incólume a todos esses regimes políticos, sem aparentemente ter sofrido arranhões, descréditos e enfraquecimentos, tendo pelo contrário, sustentado esperanças, preenchido o vazio deixado pela falta de projetos, mantido discursos, elegido pessoas e ocupado o povo, camuflando situações outras, como a elevada concentração e centralização do capital e da renda nas mãos de uns poucos (BORGES, 2005, p. 229, In MACEDO, 2011, p. 14).

Existem estudos que abordaram a questão e direcionaram discussões para a construção de terminais intermodais, considerando-os facilitadores logísticos para a melhoria do desenvolvimento econômico e competitividade do país. Sobretudo, as construções das principais ferrovias instaladas no Brasil objetivavam desenvolver e integrar regiões, segundo Macedo (2011), era:

• Companhia Paulista - construída em 1883 pelo governo para o transporte de imigrantes para a cultura cafeeira;

• Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e posterior Companhia Melhoramentos Norte do Paraná - construída por cafeicultores para abrir novas áreas de plantação no Paraná em 1920;

• Ferrovia Anápolis em Goiás 1910 - a plataforma multimodal para o transporte de mercadorias resultou na integração do estado de Goiás à economia nacional.

Desta forma, Macedo (2011, p. 58) intensifica o apoio à inserção da intermodalidade para o desenvolvimento regional. E, descreve: “Governantes das esferas municipal, estadual e, principalmente, federal devem lançar mão das teorias de externalidade para desenvolver regiões ainda atrasadas, promover a equidade social e dinamizar a economia”. É nesse contexto que a iniciativa pública prevendo, a melhoria e eficácia dos serviços, a manutenção ferroviária e a desoneração pública, passou a realizar contratos de

concessão. E surge assim, àquela que adentrou Mato Grosso: Ferrovia Norte do Brasil S.A (Ferronorte) em 1989, alterada para América Latina Malha Norte S.A. (ALLMN) em 2008.

Neste sentido, o processo de desestatização é significativo para estimular o investimento no país. O Governo Federal passa legalmente o direito de exploração e gestão das rodovias e ferrovias para o setor privado através da Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995. A referida lei, "dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no artigo 175 da Constituição Federal" (ANTT, 2011, p. 45).

A viabilidade da extensão da intermodalidade para a região Centro-Oeste do país é fundamental para amenizar os gargalos no escoamento da produção. Uma vez que dispõe de uma infra-estrutura rodoviária deficiente, com de empresas especializadas que prestam serviços e integram atividades de armazenagem, processamento de pedidos, movimentação de cargas, gerenciamento de estoques, sistemas de distribuição e de gerenciamento de transporte, entre outras atividades, (ANTT, 2011).

Esta necessidade de extensão foi abordada em um estudo realizado em 2010, e trata da "Localização de terminais intermodais na rede de escoamento da soja em grãos brasileira destinada à exportação". Utilizando-se de um modelo ideal de localização de instalações de ferrovias, baseado em programação matemática, foram detectados os pontos estratégicos para a redução dos custos do transporte de cargas nas operações de exportação. Foram apontadas duas cidades que já foram contempladas com o funcionamento multimodal, sendo Rondonópolis e Alto Araguaia (ALMEIDA, 2010).

Para melhor exemplificar a importância do agronegócio na economia do país, conforme os dados da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB, 2014), o setor foi o gerador de 42,9% das exportações em 2014 da balança comercial do Brasil. E, os principais consumidores das *commodities* agrícolas brasileira são: China, União Européia, Coreia do Sul, Irã e Vietnã.

Especificamente, a produção de grãos brasileira é composta por: amendoim, arroz, aveia, canola, caroço de algodão, centeio, cevada, feijão, girassol, mamona, milho, soja, sorgo, trigo e triticale (usado para alimentação animal). Dados divulgados pela CONAB

(2014) da safra 2013/2014, apontam o estado de Mato Grosso em primeiro lugar na posição de maior produtor nacional de: girassol, algodão, soja e milho (CONAB, 2014).

O Brasil colheu em média de 193.472 mil toneladas na safra 2013/2014 - que pode chegar a 202,2 milhões de toneladas devido à armazenagem nas sedes produtoras - o total de 85,8% da colheita de grãos do território nacional correspondem à cultura do milho e da soja. Destas duas culturas, o estado de Mato Grosso, é o responsável por: 44% da produção da soja e; de 40% da produção do milho (CONAB, 2014).

A partir destes dados, é possível visualizar a dimensão e relevância econômica do Estado, como demonstra a Figura 3. Assim, é essencial que Mato Grosso seja priorizado e beneficiado por alternativas de modais plausíveis para o escoamento da safra, além de maior atenção do setor público.

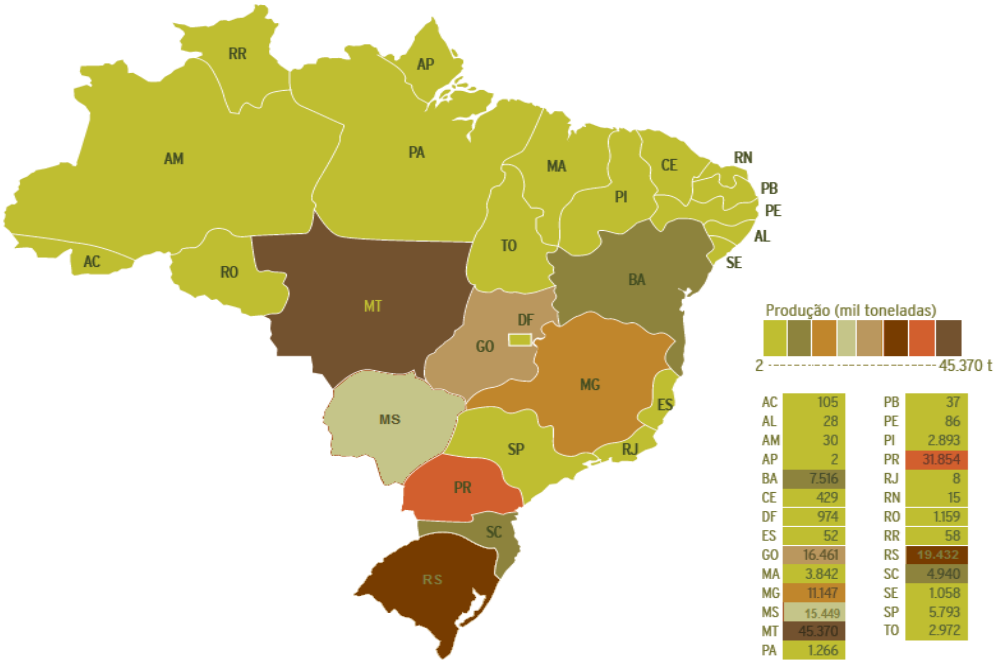


Figura 3: Distribuição da produção de soja e milho no Brasil – safra 2013/2014 (em mil toneladas)
Fonte: CONAB, 2015, p. 14.

Nesta perspectiva, este trabalho aponta a necessidade de aprofundamento e enriquecimento da temática, por meio de discussões acerca da intermodalidade no transporte de cargas agrícolas, os trâmites que decorreram para se concretizar a instalação da ferrovia, e a visão e abrangência da linha ferroviária hoje existente em Mato Grosso de responsabilidade da empresa América Latina Logística Malha Norte - ALLMN.

2.1 A intermodalidade no transporte de cargas agrícolas e a desestatização ferroviária

Dentre as definições de intermodalidade na região Centro-Oeste do Brasil, destaca-se o conceito de 1993 da European Conference of Ministers of Transport. Sendo o seguinte: "O movimento de bens em uma única unidade de carregamento, que usa sucessivos modos de transporte" (ANTT, 2011, p. 07). Ao trazer para o contexto analisado, que possuía somente o modo rodoviário de transporte, houve portanto, a inserção do ferroviário.

Para compreensão da intermodalidade no estado do Mato Grosso é necessário entender o fluxo de movimentação de cargas agrícolas desde a lavoura, como apresentado na Figura 4. Segundo a Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2015a), o transporte até o consumidor final localizado no Brasil, ou em portos marítimos que embarcam e exportam. O processo inicia na colheita e segue três caminhos a seguir:

• **Fluxo 1:** o produtor rural faz a venda direta para a exportação das *commodities* e realiza o transporte próprio ou terceirizado via rodovia ou hidrovia até o porto marítimo.

• **Fluxo 2:** a produção fica armazenada na propriedade rural ou em armazéns privados, de cooperativas ou públicos, sendo posteriormente transportadas por rodovias ou hidrovias para os portos, a medida que são vendidas.

• **Fluxo 3:** a produção é armazenada ou diretamente transportada para a agroindústria ou *tradings* (geralmente multinacionais) que fazem o processamento dos grãos e vende ou para o mercado interno (modal rodoviário) ou para exportação com o uso dos modais rodoviário, hidroviário e ferroviário.

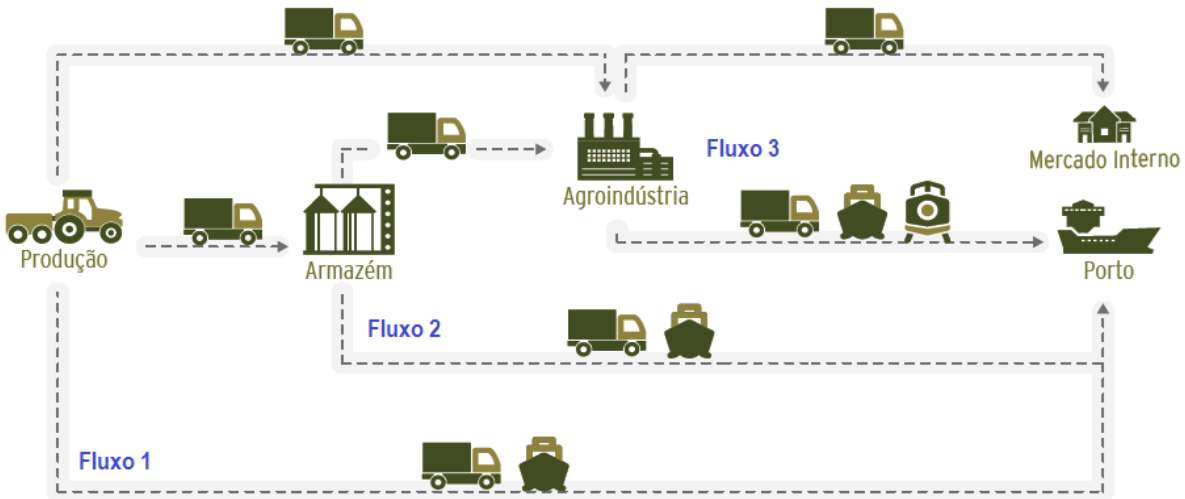


Figura 4: Logística da distribuição de grãos e derivados em Mato Grosso.
Fonte: CNT, 2015a, p. 23.

Tanto o estudo de Almeida (2010), quanto o de Winters (2011), apontam o avanço da intermodalidade como uma alternativa viável para a redução dos custos de frete e da produção de soja - considerado o principal produto das exportações brasileiras. Por outro lado, Winters (2011) alerta que, a grande produção do estado de Mato Grosso, direcionará o gargalo de deficiência em infraestrutura para os portos marítimos que, não possuem capacidade para receber e armazenar mais volumes da produção.

Em contrapartida, Kussano (2010, p. 85) afirma que "nem sempre o escoamento utilizando a intermodalidade é mais vantajoso" para o produtor brasileiro da região Centro-Oeste. Nesta perspectiva, esta pesquisa levou em consideração a utilização do terminal ferroviário já existente em operação na cidade de Alto Araguaia, MT.

Miranda (2012) também afirmou que além dos portos não conseguirem receber todo o volume de carga da safra de Mato Grosso, os usuários ou clientes do transporte ferroviário são as "*tradings*". Estas multinacionais são as compradoras da produção regional e muitas vezes as proprietárias dos terminais de embarque. Dessa forma, elas controlam os custos logísticos em dois pontos da cadeia e não há qualquer dificuldade de pulverizar os ganhos da produtividade dos fazendeiros, inviabilizando a redução do frete ferroviário.

Mas, conforme Pindyck e Rubinfeld (2002), os ganhos de escala ocorrem porque o custo por tonelada transportada diminui à medida que se eleva o volume total da carga. Uma vez que há um grande custo fixo instalado em uma ferrovia, transportar para curtas distâncias e com pouco volume terá um custo menor com o uso do modo rodoviário.

Assim, a discussão acerca da questão da expansão e uso da intermodalidade é mais bem analisada, utilizando-se o critério de vantagem comparativa que ocorre com transações entre países que se tornam mais vantajosas em função da oferta de um serviço com melhores custos relativos e também a análise quanto às vantagens competitivas, existentes quando um país apresenta um desempenho econômico superior à média dos demais, devido o uso de melhores estratégias produtivas (PINDYCK, RUBINFELD, 2002).

E, Lima (2014) aponta que as diferenças do Brasil em relação à outros países, não está no custo de cada modalidade e sim, na quantidade de modais disponíveis no

transporte de cargas. O desequilíbrio reside no fato de que o Brasil transporta mais de 60% de cargas por rodovias, enquanto os Estados Unidos, por exemplo, movimentam pouco mais de 30% na modalidade rodoviária.

Conforme exposto na Figura 5, o Brasil é considerado deficitário em relação à infraestrutura logística dentre os países do grupo BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul). Ainda acerca do desempenho logístico dos países que é divulgado pelo Banco Mundial a cada dois anos desde 2007, o Brasil ficou na 61ª posição em 2014, ultrapassando somente a Rússia. Ressaltando que o Banco Mundial analisa no ranking os itens: consistência, confiabilidade, rastreamento de carga, competência dos serviços, disponibilidade de transporte, procedimento de alfândega e infraestrutura (LIMA, 2014).

	Desempenho Logístico				Infraestrutura			
	2007	2010	2012	2014	2007	2010	2012	2014
Alemanha	3º	1º	4º	1º	3º	1º	1º	1º
Holanda	2º	4º	5º	2º	1º	2º	3º	3º
Bélgica	12º	9º	7º	3º	11º	12º	8º	8º
Reino Unido	9º	8º	12º	4º	10º	16º	15º	6º
Cingapura	1º	2º	1º	5º	2º	4º	2º	2º
EUA	14º	15º	9º	9º	7º	7º	4º	5º
Canadá	10º	14º	14º	12º	12º	11º	12º	10º
China	30º	27º	26º	28º	30º	26º	26º	23º
África do Sul	24º	28º	23º	34º	26º	29º	19º	38º
Índia	39º	47º	46º	54º	42º	47º	55º	58º
Brasil	61º	41º	45º	65º	49º	37º	45º	54º
Rússia	99º	94º	95º	90º	93º	83º	96º	77º

Figura 5: Ranking do Índice de Desempenho Logístico do Banco Mundial – 2007 a 2014
Fonte: Banco Mundial 2014 apud Lima, 2014.

Restringindo-se ao custo de movimentação de cargas agrícolas, estudos comparativos realizados pela Confederação Nacional dos Transportes (2015a), mostram que para exportação, com destino aos principais portos marítimos, partindo da cidade de Lucas do Rio Verde - uma das maiores produtoras da região Norte do Estado - chega-se ao melhor resultado com a utilização da rodovia e da ferrovia instalada no Complexo Intermodal Rondonópolis (CIR). Haveria um custo ainda menor, se houvesse o transporte fluvial até o porto de Santarém no estado do Pará (Figura 6).

Sobretudo, observando os bons resultados da intermodalidade em outros países, o Brasil viu na implantação da operação de transporte multimodal, uma opção viável para não perder a competitividade de mercado, conforme relato que segue:

> A partir dos estudos e reuniões internacionais sobre o tema e com escopo na Convenção Internacional de 1980 sobre Transporte Multimodal organizado pela UNCTAD, como um país de sistema positivista, o Brasil consagrou a operação de transporte multimodal a partir da Lei n° 9.611 de 1988 (ANTT, 2011, p. 131).

Referindo-se brevemente ao contexto histórico da ferrovia no país, tem seu início no ano de 1854, significativamente ampliada com mais de 29 mil quilômetros a partir de 1922; estatizada em 1959, através da criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) até o ano de 1996, quando inicia o processo de desestatização concluído em 1998, amparado pelo Programa Nacional de Desestatização do Governo Federal por meio da Lei 8.031 de 1990 (CNT, 2015).

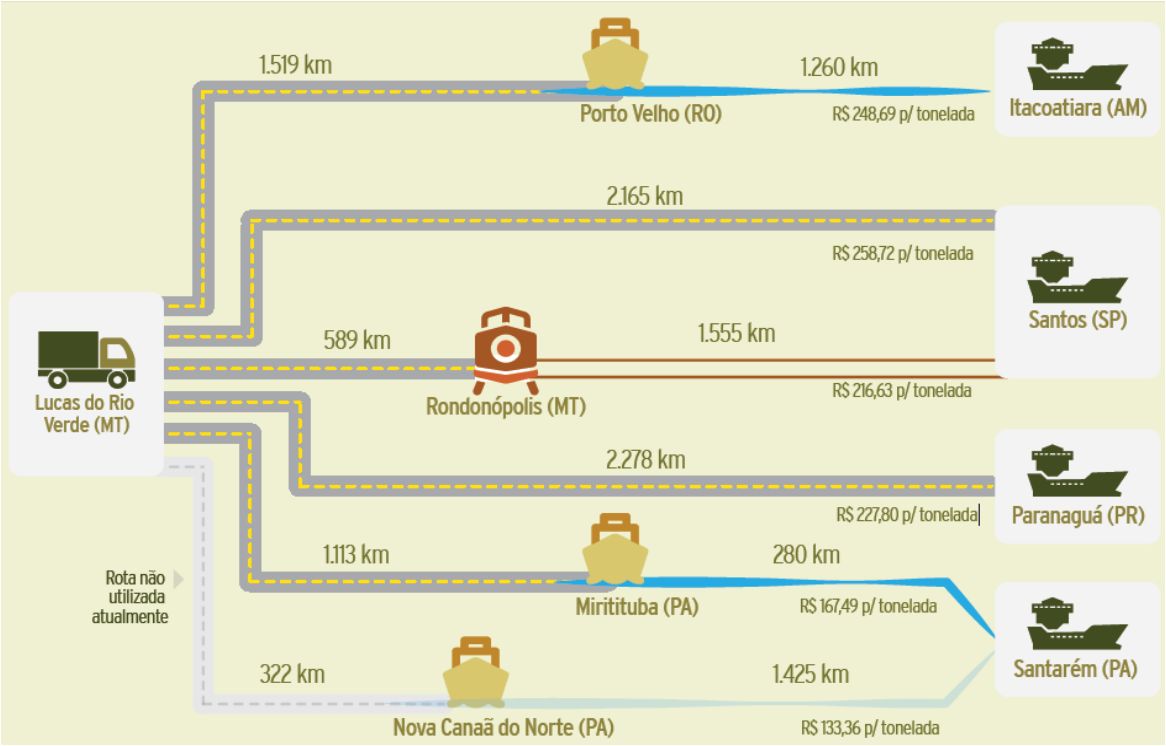


Figura 6: Comparação de custos de transporte.
Fonte: CNT, 2015a, p. 27.

No período de 1996 a 1998, foram assinados os contratos para exploração do transporte ferroviário de carga que era da RFFSA, para as malhas dos atuais trechos:

• América Latina Logística Malha Norte S.A. – ALLMN;
• América Latina Logística Malha Oeste S.A. – ALLMO;
• América Latina Logística Malha Paulista S.A. – ALLMP;
• América Latina Logística Malha Sul S.A. – ALLMS;
• Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA;
• Ferrovia Tereza Cristina S.A. – ETC;
• MRS Logística S.A. – MRS;
• Ferrovia Transnordestina Logística S.A. – FTL;
• Vale S.A. (Estrada de Ferro Vitória a Minas e, Estrada de Ferro Carajás)

Ao analisar de forma macroeconômica, o Brasil levou mais de 50 anos para cumprir o que Keynes já defendia na década de trinta em sua obra "*Teoria Geral do Emprego do Juro e da Renda*" (ARAUJO, 1988). O economista insere a teoria de que, é do governo a responsabilidade de agente regulador e alocador de recursos, distribuição de renda, emprego, produção e riqueza, visando o crescimento e desenvolvimento econômico. Assim a "lei de Say" da teoria neoclássica que pregava que toda oferta gera a sua própria demanda, começava a ser questionada, conforme descreve Araújo:

> Keynes aponta duas grandes fraquezas do sistema capitalista: desemprego e a distribuição excessivamente desigual e arbitrária da renda e da riqueza. Mas acha que estas fraquezas podem ser eliminadas [...] A chamada "revolução keynesiana" foi uma revolução na teoria econômica que abriu espaço para uma revolução na política econômica (intervenção do Estado na economia (ARAUJO, 1988, p. 111).

Segundo o relatório das concessões ferroviárias editado pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF, 2013), em 2012 houve uma desoneração de 300 milhões de reais por ano aos cofres públicos com a desestatização ferroviária. Além dos leilões das malhas da RFFSA ter adicionado um saldo positivo de R$ 1,76 bilhão ao orçamento público.

Tal procedimento de desestatização do Estado se intensificou no Brasil nos anos noventa nos setores elétrico, financeiro, telefônico, mineração, portuário e de malhas ferroviárias, dentre outros. Uma vez que a gestão da iniciativa privada, propiciou maiores investimentos e aumento da concorrência com consequente melhoria dos serviços prestados ao consumidor final, visto que, o interesse privado é o lucro e o aumento do Market Share.

No entanto, precisamente a respeito da modalidade ferroviária no estado de Mato Grosso, teve como princípio para construção de uma linha férrea, a Lei 6.346 de 1976 que compunha o Plano Nacional de Viação, com um traçado ferroviário de ligação das cidades de Rubinéia em São Paulo a Cuiabá no Mato Grosso (MACEDO, 2011).

Miranda (2012) contribui para a pesquisa por identificar os corredores de escoamento da produção existentes em Mato Grosso. Com foco na produção de soja, milho, algodão, cana-de-açúcar e arroz, foram definidas as sete principais áreas e volumes de produção do Estado, conforme destaca a Figura 7.

Baseado em dados relativos à safra de 2006, observou-se que a produção agrícola de Mato Grosso concentrou-se principalmente na região Norte, responsável por 40,88% da produção do Estado. Em seguida, está a região Sudeste em que "a produção agrícola transportada estimada é de 4,374 milhões de toneladas, correspondente a 21,13% da produção estadual transportada" (MIRANDA, 2012, p. 54).

Quanto aos terminais intermodais instalados em Mato Grosso, são de características agrícolas e estão centralizados no transporte de grãos e derivados (farelo, biocombustível), além de fertilizantes. Estes terminais estão localizados nas cidades investigadas: Alto Taquari, Alto Araguaia, Itiquira e Rondonópolis.

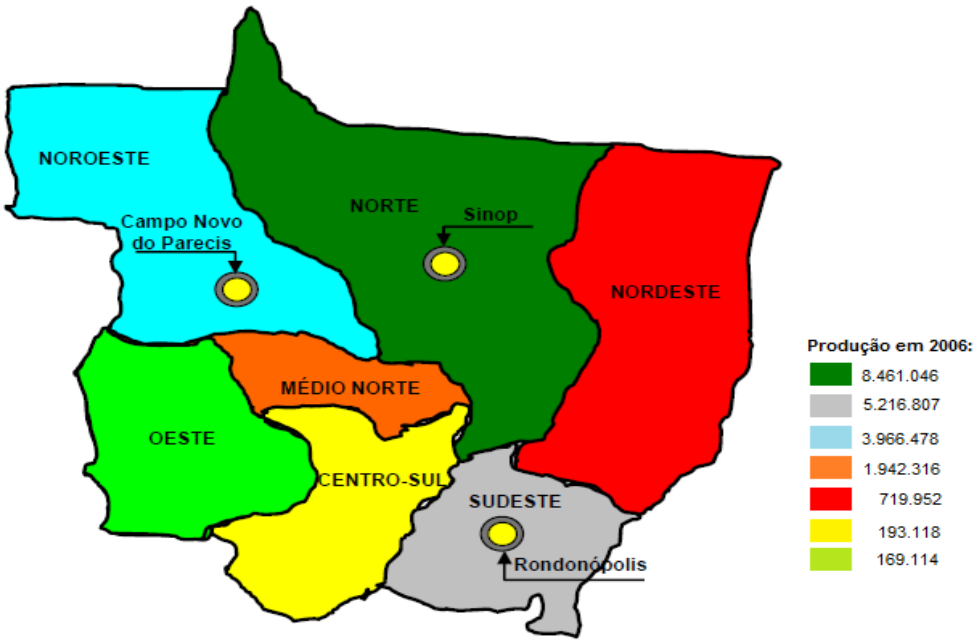


Figura 7: Áreas de produção agrícola em Mato Grosso.
Fonte: MIRANDA, 2012.

2.2 América Latina Logística Malha Norte

Ao analisar o contexto histórico brasileiro, anterior à década de 50, praticamente não haviam iniciativas políticas e interesse privado em investir na região Centro-Oeste do país. Neste sentido, Borges (2005) ressalta que se tratava de uma região pouco povoada, o que não despertava ambições políticas. Havia somente as vias de ligações fluviais à região central, através dos rios: Tietê, Paraguai e ao noroeste pelos rios Madeira-Guaporé. Ainda assim, Mato Grosso tinha na região Norte a exportação de poaia, e dispunha de pecuária, mate e borracha ao sul.

Nesta época, foram criados inúmeros projetos de extensão ferroviária após a Guerra do Paraguai (1864 a 1870), que visavam à soberania do território nacional e a ligação de Mato Grosso ao litoral. Destacando-se os seguintes: "Plano Ramos de Queiroz (1874), 1882; Rebouças (1874); Bicalho (1881); Bulhões (1882) e a Comissão de 1890" (MACEDO, 2011, p. 84). Todos inviabilizados, pois se buscava retorno imediato de lucro ou votos.

O investimento ferroviário em Mato Grosso ocorreu em 1911, com a construção da estrada Ferro Noroeste do Brasil, com o percurso entre a cidade de Bauru, em São Paulo, e Corumbá, que hoje pertence a Mato Grosso do Sul. O que, dentre outros fatores, tornou mais desenvolvida a região ao sul de Mato Grosso, culminando na divisão territorial do Estado no ano de 1977 em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, conforme relato de Guimarães e Leme:

> A implantação da ferrovia ligando Bauru-SP – Corumbá-MS exerceu um impacto transformador. Fruto de negociações políticas, a ligação do interior de São Paulo com o MT cortou um imenso ´vazio`, até atingir o núcleo de Corumbá, cumprindo papel decisivo na integração do Sul do Estado com a economia paulista e aprofundando as diferenças com o Norte. (GUIMARÃES e LEME, 2007, apud MACEDO, 2011, p.86).

Somente após o Plano Nacional de Desenvolvimento para a integração do interior do país, que veio ocorrer a construção da rodovia BR 364 que liga São Paulo ao Acre. Sendo esta, a via de ligação do Sudeste ao Centro-Oeste do Brasil. Hoje as rodovias BR 364 e a BR 163, são as principais vias para o escoamento da produção agrícola do estado de Mato Grosso (BORGES, 2005).

Em 1973 o Governo Federal implantou o Plano Nacional de Viação (PNV), por meio da Lei 5.917, que descreveu o funcionamento do sistema criado para executar o desenvolvimento urbano, e da apresentação nos cinco anos seguintes, de planos viários projetados pelos Estados, distrito federal e municípios. Tais planos se destinaram à ampliação de rodovias, ferrovias, hidrovias e portos marítimos (MACEDO, 2011).

Dentre os projetos propostos ao PNV, estava o estudo técnico apresentado ao Congresso Nacional (Lei 321-A) do ano de 1975. O projeto previa a ligação de São Paulo a Cuiabá, cujo desafio era, a construção de uma ponte rodoferroviária de 3.700 metros sobre o rio Paraná, para ligação das cidades de Rubinéia, em São Paulo, a Aparecida do Taboado, atualmente em Mato Grosso do Sul (MACEDO, 2011).

Assim, em 06 de julho de 1976 foi sancionada a Lei 6.346 que determinou a via férrea de São Paulo a Cuiabá, no Plano Nacional de Viação. Em 2008, esta lei fora revogada pela Lei 11.772 que, redefine percurso de 1.724 quilômetros passando pelas cidades: Santos; São Paulo; Campinas; Araraquara e; Rubinéia em São Paulo; Aparecida do Taboado em Mato Grosso do Sul; Rondonópolis e Cuiabá em Mato Grosso (ANTF, 2013).

Os estudos de viabilidade para construção da ferrovia começaram em 1987, sendo criada em Cuiabá a empresa Ferrovia Norte do Brasil S.A - Ferronorte, no dia 22 de setembro de 1988. Em 1989, a empresa ganhou o processo licitatório para construção e exploração pública junto ao Ministério dos Transportes. Em seguida, negociou com a Ferrovia Paulista (FEPASA) e a Companhia Docas do estado de São Paulo (CODESP), a construção dos terminais em Santos e da ponte entre Rubinéia e Aparecida do Taboado na divisa entre São Paulo e Mato Grosso do Sul (ANTF, 2013).

O Contrato de Concessão da exploração do trecho ferroviário à empresa Ferronorte se estende por um período de 90 anos, até o ano de 2079, podendo ser renovado. O traçado inicial da ferrovia era da cidade de Rubinéia, em São Paulo a Cuiabá, em Mato Grosso. Mas, conforme a concessão, o traçado poderia se estender por outros dois caminhos: até Porto Velho no estado de Rondônia, e até a cidade de Santarém no Pará (Macedo, 2011).

Em 2010 através da Resolução 3.581, a Agência Nacional de Transportes Terrestres requereu à ALLMN, a devolução da concessão dos trechos: Cuiabá/MT -

Rondonópolis/MT; Cuiabá/MT - Uberaba/Uberlândia/MG; Cuiabá/MT - Porto Velho/RO, e Cuiabá/MT - Santarém/PA. Isto em virtude do não cumprimento dos prazos estabelecidos por parte da Ferronorte (CNT, 2015b). Este cronograma de leis, pode ser visto na Figura 8.

Em 29 de maio de 1998 inaugurou-se a ponte rodoferroviária e os primeiros 110 quilômetros de linha férrea até Mato Grosso do Sul e depois até Mato Grosso, ocorrendo várias transformações na Ferronorte, conforme citações de Macedo (2011) que segue:

> Em 1998 a Ferronorte fundiu-se à Novoeste passando a se chamar Ferronorte Participações S.A. (Ferropasa), controlada pela Brazil Rail Partners. Em 1999 Alto Taquari recebeu a ferrovia, mas sua continuidade até Cuiabá não estava assegurada. As fusões e aquisições envolvendo a Ferronorte não terminaram em 1999, na década seguinte essa história teve novos capítulos. A Ferropasa foi a principal acionista da Ferroban – Ferrovias Bandeirantes S.A. que integrava o consórcio ganhador do leilão da malha paulista da RFFSA, antiga FEPASA, em 2002 da integração da Ferronorte, Ferroban e Novoeste surgiu a Brasil Ferrovias S.A. que atuou nos estados de São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, (ferrovia) e Goiás e Minas Gerais (hidrovia), além de Paraguai e Bolívia. Em 2006 a América Latina Logística – ALL comprou a Brasil Ferrovias S.A. que à época transportava soja e farelo no sentido centro-oeste/porto de Santos e, fertilizantes e combustíveis no sentido contrário. A formalização da alteração da razão social de Ferronorte – Ferrovias Norte Brasil S.A. para ALL – América Latina Logística Malha Norte S.A. aconteceu em 15 de outubro de 2008, deixando de existir oficialmente a denominação Ferronorte. Em 2010 a América Latina Logística – Malha Norte devolveu a concessão dos seguintes trechos à União: Cuiabá (MT) - Uberaba/Uberlândia (MG); Cuiabá (MT) - Rondonópolis (MT); Cuiabá (MT) - Porto Velho (RO); e Cuiabá (MT) - Santarém (PA) (MACEDO, 2011, p. 91 e 92).

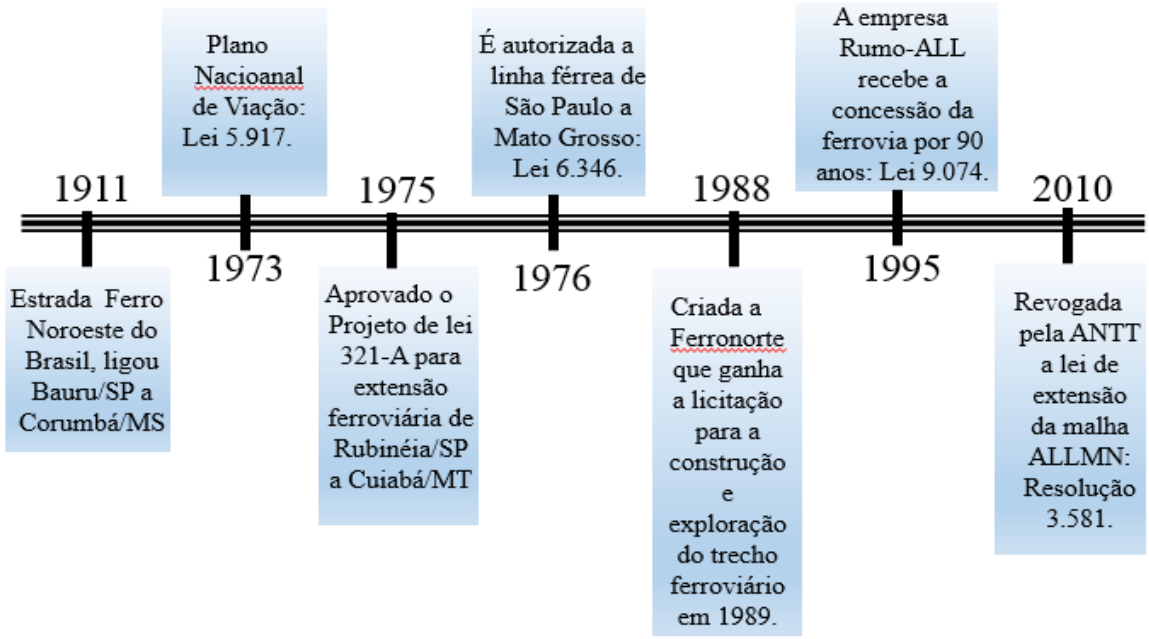


Figura 8: Cronograma normativo da malha ferroviária de Mato Grosso
Fonte: Adaptado pela autora com dados de ANTF(2013), CNT (2015b) e MACEDO (2011).

A empresa ferroviária hoje denominada Rumo-ALL recebeu a concessão das linhas férreas por noventa anos, por intermédio da concessão que consta na Lei 9.074 de 07 de 1995. Abaixo, descreve-se o histórico de atuação e fusão desta:

> A América Latina Logística S.A.– ALL opera quatro malhas ferroviárias no País: a ALLMS, a ALLMP, a ALLMN e a ALLMO, atendendo às Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste e possibilitando o acesso ao Paraguai à Argentina e à Bolívia. A primeira (Malha Sul) foi outorgada à empresa, que à época era denominada Ferrovia Sul Atlântico, em 1996, com o leilão da RFFS. As demais malhas passaram a ser controladas pela ALL a partir de 2006, quando, por meio da Resolução nº. 1.471, a ANTT autorizou a aquisição do controle acionário indireto das concessionárias [...] Em 2015, por meio de processo autorizado pela ANTT e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, a ALL foi incorporada a Rumo Logística Operadora Multimodal S.A, originando a Rumo-ALL (CNT, 2015b, p. 96).

As características técnicas da ferrovia implantada em Mato Grosso, conforme dados disponibilizados eletronicamente pela empresa Rumo ALL (2016), referente ao trecho denominado América Latina Logística Malha Norte (ALLMN) são as seguintes:

• Investimento:

- Programa de Aceleração ao Crescimento do Governo (PAC): 487,25 milhões (2001 a 2014);
- Expansão da ferrovia (Alto Araguaia - Rondonópolis): R$ 730 milhões.

• Extensão da linha ferroviária até o Porto de Santos: 1,7 mil quilômetros.

• Capacidade de armazenagem: 60 mil toneladas de grãos.

• Volume: 120 vagões em 3,5 horas.

• Velocidade máxima: até 80 km/h - Exportação (carregado); até 60 km/h – Importação.

A atuação da empresa em Mato Grosso inicia no terminal da cidade de Alto Taquari, distante 479 quilômetros da capital de Cuiabá, trazendo para Mato Grosso o tão sonhado escoamento da produção de grãos até o porto marítimo de Santos, em São Paulo. A cidade recebeu também um terminal de derivados de petróleo por meio de parcerias com as empresas distribuidoras de combustíveis para a região Centro-Oeste.

Posteriormente no dia 06 de julho de 2003 foi inaugurado o segundo terminal ferroviário do Estado, na cidade de Alto Araguaia (414 km da capital). Houve ali, muitos investimentos e movimentação da economia local que, até então era voltada à agropecuária. A cidade desenvolveu e ampliou o setor industrial e o de serviços, com crescimento exorbitante do PIB municipal, que é demonstrado em um estudo realizado por Macedo (2011) com o

título: “A situação do desenvolvimento econômico em Alto Taquari e Alto Araguaia após a chegada da ferrovia” (MACEDO, 2011).

A extensão da ferrovia sob gestão da empresa América Latina Logística Malha Norte S.A, inaugurou na cidade de Itiquira (347 quilômetros de Cuiabá), o terceiro terminal para transbordo no ano de 2012. E em 2013 inaugurou-se o Complexo Intermodal de Rondonópolis (CIR), que é o maior em estrutura logística do Estado. O traçado em operação da ALLMN pode ser observado na Figura 9, assim como, o ano de instalação de cada terminal ferroviário nas respectivas cidades que aqui são analisadas.

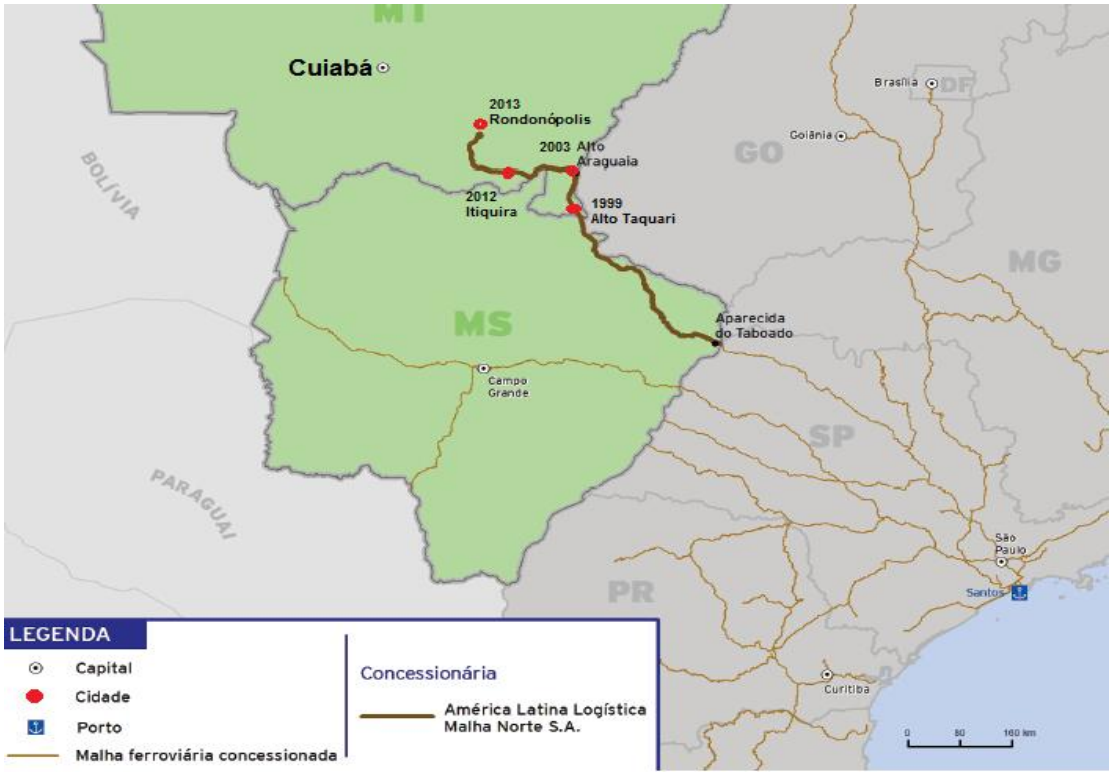


Figura 9: Mapa da América Latina Logística Malha Norte
Fonte: CNT, 2015b, p. 36.

No entanto, de posse dos dados da Secretaria de Estado de Fazenda de Mato Grosso (2014), constatou-se que as atividades administrativas, como a emissão de documentos fiscais da malha ALLMN, são centralizadas em Cuiabá (desde 1998) e em Alto Taquari (desde 2000). Isso se explica porque sua matriz fica na capital, no local destinado às empresas exportadoras no Estado, denominado Porto Seco. Nas outras cidades de Alto Araguaia, Itiquira e Rondonópolis, existem somente os terminais para transbordo e armazenagem.

Com relação às características técnicas da ALLMN, segue abaixo as informações divulgadas pela Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2015b, p. 34, 38):

• malha ferroviária: 735 quilômetros;

• ligação: Rondonópolis, Mato Grosso a Aparecida do Taboado, Mato Grosso do Sul;

• frota: 186 locomotivas e 5.357 vagões em operação;

• mercadorias transportadas: milho, soja, farelo de soja, fertilizantes e combustíveis;

• volume transportado em 2014: 15,0 milhões de toneladas;

• percentual do transporte do modo ferroviário nacional: 22,9%;

• conexão: América Latina Malha Paulista S.A. - ALMP que possui 1.096,7 quilômetros interligando o trecho de Aparecida do Taboado (MS) a cidade de Jundiaí (SP), deste ponto até o porto de Santos (SP) é de concessão da MRS Logística S.A.

Verifica-se no levantamento realizado pela CNT (2015b) que o resultado operacional da ferrovia ALLMN, do período de 2011 a 2014, teve um acréscimo de mais de 60% da produção ferroviária. Esta é medida pelo produto da carga transportada (t), pela distância percorrida (ton.): Toneladas por Quilômetro Útil – TKU, como apresentado na Tabela 1. A instalação do último terminal na cidade de Rondonópolis, com a extensão de 17% dos trilhos, trouxe resultados positivos para a ALLMN. Pois houve um aumento de 25,7% do volume de carga embarcada, mantendo-se a mesma velocidade das locomotivas (51 Km/h) e, sem grandes variações no tempo de percurso.

Tabela 1: Indicadores da ALL Malha Norte.

Rondonópolis - Aparecida do Taboado				
Indicadores	2011	2012	2013	2014
Produção ferroviária (TKU x 10^6)	6.160	7.488	8.149	9.920
Carga embarcada (TU x 10^3)	12.904	15.528	15.764	16.220
Extensão (km)	496,5	611,3	735,3	735,3
N.º de terminais (carga/descarga - próprios e de clientes)	10	11	15	11
Velocidade Média Comercial (km/h)	51,0	51,0	51,0	51,0
Tempo Médio de Percurso (h)	9,7	12,0	14,4	10,0
Peso Médio por Eixo (t/eixo)	30,0	30,0	30,0	30,0
Aparecida do Taboado - Campinas				

Fonte: CNT, 2015b, p. 96.

3 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Este capítulo apresenta o referencial teórico, e discute de maneira empírica a teoria econômica do desenvolvimento (*development economics)*. Aborda indicadores referenciados por economistas para apurar o desempenho econômico local. Bem como, diagnosticar o papel do Estado nas estratégias e fomento para estimular o desenvolvimento econômico regional.

3.1 Discussão teórica sobre o desenvolvimento econômico

As origens teóricas do desenvolvimento, em sua maioria, estão relacionadas as crises econômicas ocorridas, sobretudo no sistema capitalista. O economista clássico, Adam Smith, abordou a questão do crescimento econômico de um país como sinônimo de desenvolvimento. Evento este que deveria ocorrer com o aumento da renda e de emprego. Mas o precursor do tema, foi o economista Schumpeter que no ano de 1912, disponibilizou o livro “Teoria do Desenvolvimento Econômico” (SOUZA, 2012).

As justificativas apontadas por Schumpeter foram as mais plausíveis no início do século XX. Ele acreditava que o crescimento da renda não era o suficiente para gerar o desenvolvimento econômico, mas sim, as mudanças estruturais. Desta forma, acreditava-se que a inovação tecnológica era o principal fator para o desenvolvimento dos países. Kalecki também defendia a indústria como ampliadora da economia. Pois as nações mais desenvolvidas e com concentração de renda, eram justamente àquelas que dispunham de máquina a vapor, eletricidade e indústrias de transformação (SOUZA, 2012).

A cerca disto, Hanefeld (2001), defende a importância de uma estrutura e disseminação da inovação, ciência e tecnologia. Uma vez que, os estudos acerca da atuação do Pólo de Modernização Tecnológica do Vale do Rio Pardo (PMT/VRP), no Rio Grande do Sul, dispôs desses elementos que propiciaram o desenvolvimento na região.

Mas a teoria shumpeteriana não foi suficiente para conter a Grande Depressão de 1929. Pois o setor produtivo não se atentou à superprodução que, resultou em mais de 30 milhões de desempregados nos Estados Unidos, e reflexos em todo o mundo. Neste contexto,

a *Lei de Say* que dizia que “toda oferta cria sua própria demanda” passou a ser questionada por John Maynard Keynes (ARAUJO, 1988).

A teoria keynesiana fundamentou que a intervenção do Estado deveria ocorrer com base na promoção de planos e programas de governo, através da concessão de benefícios sociais para garantir à população “um padrão mínimo de vida como a criação do salário-mínimo, do salário-desemprego, a redução da jornada de trabalho e assistência médica gratuita”, que ficou referenciado “Estado de Bem-Estar Social” (BRASIL, Ministério da Fazenda, ESAF, 2014b, p. 43). Tais práticas foram adotadas pelo governo norte americano para conter a crise, e atualmente, são as mais referenciadas por estudiosos a cerca do desenvolvimento econômico.

Vale ressaltar que esta pesquisa se limita à análise do desenvolvimento, utiliza-se os conceitos de economia regional que é diferente da economia nacional. Pois no espeço regional não há barreiras para a circulação de mercadorias, bens, serviços e capital. A implantação de projetos estratégicos, mecanismos para estimular o empreendedorismo, a busca de recursos, juntamente com a estrutura potencial local e, os interesses públicos e privados, que despertam o desenvolvimento regional, na visão de Willers (2006) *apud* Sorgi (2009, p. 17).

Por ser um dos principais componentes da economia política, a questão é amplamente debatida por estudiosos, gestores e sociedade. A respeito disso, Oliveira (2007) aponta os objetivos da gestão estatal: gerar crescimento da produção e o aumento da oferta de empregos, sem alta da inflação. Mas de maneira geral, Bresser-Pereira (2008) faz uma abordagem mais detalhada, de que há trabalhadores com salários e empresários com lucros sendo coordenados pelo mercado e regulados pelo Estado (BRESSER-PEREIRA, 2008).

Para Sandroni (2004), as mudanças com relação ao aumento da produção industrial em relação a atividade agrícola, a migração de mão-se-obra do campo para a cidade, juntamente com a redução das importações e redução da dependência externa caracterizam o desenvolvimento de um país (SANDRONI, 2004). O que não ocorre no Brasil, uma vez que a atividade primária é a base para o superávit da balança comercial, e depende exclusivamente do mercado externo.

A estrutura agrária do Brasil foi essencial para que o país aderisse ao pensamento econômico neoliberal, que se volta à *Lei de Say,* para que haja a desregulamentação do Estado, com a abertura do investimento de empresas que se tornariam multinacionais e transnacionais. Modelo este, disseminado nos anos de 1980, após a crise do petróleo e também utilizado por Augusto Pinochet no Chile, por Margaret Thatcher na Inglaterra e pelo americano Ronald Reagan (ARAUJO, 1988).

Essa valorização do potencial das regiões se fortaleceu na década de 80, inspirada no auge do sucesso de algumas regiões como o Vale do Silício, na Califórnia, a Emília Romana, na Itália, e outras regiões da Ásia. Estimular o crescimento industrial e tecnológico com base na realidade regional é essencial ao desenvolvimento. No Brasil, destacaram-se ações como o desenvolvimento do potencial turístico em Gramados e Canela no Rio Grande do Sul, a festa de São João em Campina Grande na Paraíba e o complexo da cachaça no norte de Minas Gerais dentre outros.

No entanto Myrdal (1988) pondera que a expansão em uma localidade produz "efeitos regressivos" (*back-wash effects*) em outras, de forma que os movimentos migratórios de capital, mão-de-obra, bens e serviços, não conseguem conter a tendência à desigualdade regional. Sob este aspecto, tem-se que as regiões menos favorecidas entram, num processo acumulativo regressivo, com saída de imigrantes, redução da demanda interna, o que gera queda de investimento. E, as regiões mais ricas são favorecidas pelos maiores rendimentos e impedem o desenvolvimento das mais pobres.

Ainda é pertinente a este contexto, questionar qual a atividade econômica que se sobrepõe às demais para alcançar o bem estar social. Então, Bryce (1970, p. 14) segue o mesmo pensamento que Sandroni (2004), em que os melhores resultados ocorrem com desenvolvimento industrial, onde há "novos empregos, rendas mais altas, e melhores padrões de vida". Já para Souza (2012), a agricultura é a que gera as cinco funções clássicas do desenvolvimento: "cria poupança, constitui mercado para produtos industriais, produz alimentos para o mercado interno, e gera divisas com as exportações" (SOUZA, 2012, p. 223). Portanto, o advento da globalização traz a certeza de que não há nação com autossuficiência de recursos. Mas sim, devem fortalecer suas estruturas econômicas.

Completando o entendimento, segundo Casarotto Filho (2001), *apud* (Sorgi, 2009), deve-se aproveitar e aprimorar o que já existe na região. Porquanto se há um local onde a agricultura é predominante, é necessário inserir novas culturas e a especialização do que já existe, pois estas são as formas mais propícias para o desenvolvimento. Sendo esta, a possibilidade do desenvolvimento econômico local. Ter êxito é fundamental na utilização de uma estrutura bem definida em pilares de sustentabilidade.

Mas não há como se falar em desenvolvimento sem avaliar a continuidade do crescimento. Pois estão diretamente ligados aos acontecimentos históricos. Mesmo com os conceitos de Smith, Schumpeter, e Keynes e Myrdal, o tema busca a solução das dificuldades de crescimento encontrado. Sandroni (2004), utiliza-se do conceito de variação positiva, sendo que o crescimento se refere melhoria das variáveis quantitativas (PIB, balança comercial), enquanto o desenvolvimento é proveniente das variáveis qualitativas (educação, saúde). Ainda que seja necessário uma discriminação entre crescimento e desenvolvimento, tem-se que, aquele dá sustentação para que se ocorra este. E, embora haja diferentes conceitos econômicos sobre a fonte do desenvolvimento, os resultados esperados para ampliar o efeito expansivo da economia, sempre se voltam para melhorias nos indicadores sociais.

De maneira geral, na teoria existe uma compatibilidade no que se refere à ascensão dos indicadores econômicos para gerar o desenvolvimento, neste sentido, ao tratar do desenvolvimento regional, Souza (1993, p. 17, *apud* HANEFELD, 2001, p. 07) discorre: "Desenvolvimento econômico se define, portanto, pela existência de crescimento econômico contínuo (...), em ritmo superior ao crescimento demográfico (...), envolvendo mudanças nas estruturas e melhoria de indicadores econômicos e sociais *per capita*". Enfim, a condição do desenvolvimento econômico, de maneira geral, é oportunizada por eficientes planos de governo para estimular o investimento e melhorar os padrões de vida da sociedade, pois, a entrada de capital repercute no aumento de empreendimentos, do nível de emprego, e da renda *per capita*.

Com maior produção, a arrecadação tende a crescer e poderá ser direcionada para melhorias na educação, saúde e segurança da coletividades. Nesta tendência, Sorgi (2009) propõe a instalação de Agências de Desenvolvimento Econômico Local (ADEL) para o acompanhamento, execução e verificação dos projetos de desenvolvimento local.

3.2 Indicadores de desenvolvimento econômico

Esta parte do estudo destinou-se a expor os indicadores econômicos selecionados. Trata-se de variáveis quantitativas que deram suporte para a análise do desenvolvimento econômico, no período de 2004 a 2013, nas cidades de Alto Taquari, Alto Araguaia, Itiquira e Rondonópolis, apresentados no capítulo posterior.

Os indicadores utilizados para classificar o grau de desenvolvimento de um país, conforme determinação da Organização das Nações Unidas (ONU) são: índice de mortalidade infantil, expectativa de vida média, grau de dependência econômica externa, nível de industrialização, potencial científico e tecnológico, grau de alfabetização, renda *per capita* e condições sanitárias (SANDRONI, 2004). Tais variáveis estão presentes na análise do recorte desta pesquisa, e ao considerar o enfoque puramente econômico, alguns destes indicadores não foram aqui exploradas.

Desta forma, Clemente (2000) ao tratar do desenvolvimento regional defende que deve-se apurar a tendência ascendente dos indicadores, pois, estes determinam o desenvolvimento econômico das referidas cidades, e no caso específico desta pesquisa, o período de 2004 a 2013, analisados sob o ponto de vista econômico, porém considerando a importância do aspecto social. Reforçando a teoria exposta, os indicadores pertinente à análise de dimensão regional, são assim detalhados por Milone (2004, apud Macedo, 2011, p. 118):

• crescimento do bem-estar econômico, medido por indicadores de natureza econômica, por produto nacional bruto, produto nacional *per capita*;
• diminuição dos níveis de pobreza, desemprego e desigualdade; e
• melhoria nas condições de saúde, nutrição, educação, moradia e transporte.

Nesta perspectiva, Simonsen (1975, p. 83) conceitua: “o produto nacional pode ser concebido como a ‘soma dos valores adicionados, em determinado período de tempo, em todas as etapas dos processos de produção’”. O Produto Nacional Bruto (PNB) é o informativo da produção gerada nacionalmente e o indicador regional é o somatório dos valores adicionados pelos setores econômicos.

Nesta lógica, os valores adicionados pelos setores da economia, inclusive as atividades do setor público, obtém o indicador econômico da produção, acima descrito. No

Brasil, a responsabilidade pela coleta e divulgação dos dados estatísticos sociais e econômicos, é do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, que divide a produção agregada, ou seja, o **valor adicionado** (IBGE, 2015) em:

• Agropecuária;
• Indústria;
• Serviços;
• Administração, saúde e educação pública e seguridade social.

Se há a produção identificada no valor adicionado, há o rendimento que é distribuído à sociedade, sendo este, o salário dos empregados, o lucros dos empresários ou os tributos que subsidiam a máquina pública. Este indicador que mensura a renda média por habitante, é denominado de **renda *per capita***. Trata-se de uma variável qualitativa, porque diagnostica a propensão do indivíduo ao consumo e qualidade de vida em geral.

Bresser-Pereira (2008) segue este raciocínio ao abordar a questão do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) que aponta o nível de desenvolvimento dos países. Para ele, o IDH não pode substituir a análise da renda gerada em uma localidade específica, e a medida geral mais eficiente de desenvolvimento econômico é a do aumento da renda ***per capita,*** porque esta quantifica de maneira aproximada o crescimento geral da produtividade. Ressaltando que o IDH divulgado nos relatórios do Programa das Nações Unidas para Desenvolvimento (PNUD) são anuais.

Sobretudo o indicador de renda por habitante, é visto como um dos principais problemas sociais do Brasil, porque, o distancia dos países desenvolvidos, por evidenciar uma imensa desigualdade da distribuição de renda no país. Para Singer (2015), a política de distribuição de renda não melhora, pois, confronta os interesses de expansão do capital no país, o qual prioriza os setores de maior poder de encadeamento da economia como a indústria e a agricultura por exemplo. Por outro lado, haveria um aumento das importações e fuga de capital.

Não obstante, a **balança comercial** é outro indicador de relevância para a análise, pois, a ferrovia é viável ao Estado para favorecer as exportações agrícolas do mesmo. Havendo mais exportação do que importação, com saldo positivo, ocorre um aumento da entrada de capital externo no país. E isso impulsiona o investimento que, beneficia outro

importante indicador qualitativo que são os **empregos gerados**. Assim, Souza (2012, p. 243) acrescenta: “não havendo exportações, minimiza-se a formação de renda econômica, mas também não se criam as condições para o desenvolvimento de mercado”. O que confirma a importância destes indicadores.

Como aponta Macedo (2011), no estado de Mato Grosso a instalação de novos empreendimentos é vista como condição essencial para o desenvolvimento regional. Visto que, empiricamente a industrialização e o desenvolvimento caminham juntos. Ainda pontua-se que, havendo investimentos, há o aumento de arrecadação. O aumento dos **impostos** (último indicador desta análise) exige do Estado, a alocação eficiente dos recursos obtidos, para revertê-los em melhorias na educação, saúde e segurança.

Em posse destas informações, fica evidente que o tema, tende a se estender para o campo social, aderindo à terminologia de desenvolvimento econômico-social. Mas devido ao espaço geográfico analisado nesta pesquisa, são considerados apenas os indicadores que demonstram relevância ao desenvolvimento econômico municipal, dispostos na Tabela 2.

A exemplo do modelo seguido por Macedo (2011), não se explorou nesta Dissertação, a análise das variáveis qualitativas de nível nacional, tais como: taxa de natalidade, mortalidade, desigualdade (índice de Gini), População Econômica Ativa (PEA); taxa de analfabetismo, entre outros. Analisou-se o crescimento contínuo dos indicadores econômicos, princípio básico para o desenvolvimento, conforme a teoria econômica.

Tabela 2: Indicadores de desenvolvimento econômico analisados.

	Crescimento econômico:	Indicadores sociais do município:	Fonte:
Indicadores	Crescimento demográfico		IBGE
	Valor adicionado por setor		IBGE
		Renda *per capita*	IBGE
	Balança Comercial (X-M)		MDIC
		Empregos gerados	MTE
	Impostos		IBGE

Fonte: elaborado pela autora com base na teoria econômica.

3.3 Políticas de incentivos à ferrovia em Mato Grosso

Considerando uma sociedade com famílias, empresas e governo, em que o Estado é o agente regulador como Keynes define, desenvolveram-se parâmetros para o equilíbrio de mercado e o bem-estar social, que são: política monetária e política fiscal. Cabe assinalar que na gestão governamental, a política monetária dá autoridade ao Estado para controlar a quantidade de moeda em circulação, por meio da concessão de créditos e também na determinação da taxa de juros. Quanto à Política Fiscal, Matias (2003) assim relata:

> Com base na teoria Keynesiana, surge a contribuição de Alvin Harvey Hansen, em seu livro *Business cycles and fiscal policy*, que desenvolveu seus estudos orientados para um segmento específico das finanças governamentais, denominado "*política fiscal*", significando o uso consciente dos meios fiscais do governo – tributação, gastos e dívida pública -, com o objetivo de neutralizar as tendências cíclicas da economia, traduzidas por inflação e recessão. [...] Assim, a teoria econômica passa a ter um referencial para o uso eficiente dos recursos governamentais, dando ao orçamento uma abordagem macroeconômica. Levaram em consideração as várias áreas sobre as quais a tributação e os dispêndios podem refletir seus efeitos, por meio de uma visão múltipla que contempla ajustes na alocação dos recursos, distribuição da renda e riqueza, estabilização da produção e emprego e crescimento econômico (MATIAS, 2003, p. 94).

Ainda, conforme França *et al.* (2004, p.5, *apud* Sorgi 2009), o desenvolvimento local é um tema controverso e não há consenso dentre os especialistas, pois, para alguns autores, experiências de desenvolvimento local possuem dinâmicas próprias e são mais que reflexo da reorganização internacional do capital. Para outros, são expressões de um novo arranjo industrial "pós-fordista" que gera e prioriza a eficiência.

A teoria econômica demonstra a necessidade de geração, distribuição e acumulação de renda e riqueza. Nesta ótica, a administração pública buscou oferecer isenção fiscal, o que intensificou a chamada "guerra fiscal" entre municípios e Estados. A competitividade mencionada, gerou consequências à gestão pública, que se viu limitada de recursos para efetivar políticas públicas que gerassem crescimento contínuo de empregos e renda para a população local.

No Brasil, essa intervenção governamental está amparada legalmente no Capítulo VI da Constituição Federal de 1988. Esta Lei maior que rege o país, também concede poderes para que o Estado desenvolva a legislação sobre a tributação e o orçamento do setor público. Para tal, foi desenvolvido o Código Tributário Nacional (CTN), por meio da

Lei 5.172 de outubro de 1966 que, dispõe acerca o Sistema Tributário Nacional e no artigo quinto da CTN, estes tributos existentes têm a finalidade de atender necessidades financeiras públicas e realizar a função de seguridade e amparo social nacional.

Dentre as ferramentas comumente utilizadas pelo governo para distribuir a renda na economia, estão os tributos e a renúncia fiscal. Uma vez que a arrecadação do Estado, capta recursos de uma camada da sociedade com renda mais elevada por meio dos tributos constantes dos bens superiores ou de luxo, subsidiando assim a demanda por bens básicos da população de baixa renda (PINDYCK E RUBINFELD, 2002).

Desta forma, um dos mecanismos adotados pelos gestores governamentais de Mato Grosso é o incentivo fiscal, que conforme Sandroni (2004) é o "subsídio concedido pelo governo, na forma de renúncia de parte de sua receita com impostos, em troca do investimento em operações ou atividades por ele estimuladas" (SANDRONI, 2004, p. 294). Como estratégia para orientar o desenvolvimento industrial, Bryce (1970) já citava os incentivos dados pelo Estado: "se deseja competir na corrida para o estabelecimento de novas indústrias, assim como outros, facultativo, que se podem conceder, a fim de tornar o país especialmente atraente a certos tipos de indústria" (BRYCE, 1970, p. 53). Particularmente o estado de Mato Grosso adotou historicamente esta estratégia.

Segundo afirma o gerente da região sul da Secretaria de Estado da Fazenda de Mato Grosso, Adilson Mikuska, a alíquota de maior arrecadação que é a base para as receitas públicas do fisco estadual e, que impulsiona a empresa a investir no Estado diante da redução dos custos finais de produção e ou operação, é o Imposto sobre Operações e Serviços relativos à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte e Comunicação (ICMS).

Neste sentido, quaisquer empreendimentos voltados ao setor de movimentação e de serviços no ato da sua constituição e cadastro empresarial na Secretaria de Estado de Fazenda de Mato Grosso, ficam condicionados, conforme a Lei estadual 7.038 de 30 de dezembro de 1998, que em seu artigo 14 estabelece as seguintes alíquotas do imposto ICMS:

• 17 % do valor total das notas fiscais emitidas para destinatário dentro do Estado;

• 12 % do valor total das notas fiscais emitidas para destinatário fora do Estado.

Portanto, para agregar valor ao Estado, majoritariamente voltado à economia primária, foi criado em 2003 o Conselho Estadual de Desenvolvimento Empresarial (CEDEM) e, posteriormente a Lei Complementar estadual nº 7.958 de 25 de setembro de 2003, que deu origem ao Programa de Desenvolvimento Industrial e Comercial de Mato Grosso (PRODEIC) vinculado à Secretaria do Estado de Indústria Comércio, Minas e Energia (SICME):

> (...) com o objetivo de contribuir para a expansão, modernização e diversificação das atividades econômicas, estimulando a realização de investimentos, a inovação tecnológica das estruturas produtivas e o aumento da competitividade estadual, com ênfase na geração de emprego e renda e na redução das desigualdades sociais e regionais (SEFAZ, Lei nº 7.958, artigo 1º, 2003).

Neste programa, existe a possibilidade da concessão de benefício fiscal até o montante do ICMS, em que a empresa fica isenta por até 10 anos. Por outro lado, o artigo 158 da Constituição Federal do Brasil, determina que uma parte de 25% da arrecadação do Estado, referente o ICMS deve ser repassada ao município que realizou a operação ou prestação do serviço geradora do tributo. A respeito do qual questiona-se como estes incentivos podem suprir o aumento das demandas sociais advindas de um novo investimento na região.

Quanto aos incentivos contidos no PRODEIC, está o denominado “Porto Seco”, para empresas exportadoras e importadoras, que se enquadram o transporte ferroviário de carga. Para tal, o Decreto 2.212 de 2014 que define o código tributário estadual, assim determina:

> Da isenção em operações com bens e mercadorias destinadas à formação do sistema ferroviário mato-grossense ou em prestações de serviço de transporte ferroviário (...). Este benefício vigorará até 30 de abril de 2017 (...) dispensa o recolhimento do ICMS (...). Ficam isentas do ICMS as prestações de serviço de transporte executadas dentro do território nacional, exclusivamente, nas operações que destinem ao exterior mercadorias, inclusive produtos primários e produtos industrializados e semi-elaborados (SEFAZ-MT, Decreto 2.212, 20/03/2014).

Em relação ao acompanhamento dessa renúncia fiscal, o “Relatório de Análise da Receita Pública -2014” da Secretaria de Estado de Fazenda de Mato Grosso apurou que a eficácia tributária (diferença entre ICMS arrecadado e ICMS potencial) ficou 5,24% inferior à prevista. Já o montante renunciado de ICMS correspondeu a 7,73% da arrecadação total no ano de 2014 no Estado. Esta renúncia é proveniente dos programas: “Prodeic, Prodetur,

Proder, Porto Seco (Trading, Indústria, Comércio) e obras da copa (VLT, Mobilidade Urbana, Obras dos centros de treinamento, etc.)" (SEFAZ-MT, 2015, p. 56).

Por outro lado, essa renúncia fiscal obstrui recursos que poderiam diminuir a enorme desigualdade social existente. Desta forma, Silva (2011) argumenta: "a função distributiva do Estado pode ser considerada um dos principais pontos de discussão na determinação da política do setor público, como a determinação da política fiscal, estudando como formular medidas fiscais tendo em vista ajustes na distribuição de renda" (SILVA, 2011, p. 37). Há estudos que reforçam a necessidade da renúncia fiscal por parte do Estado para gerar o desenvolvimento de regiões.

Um exemplo importante vem de uma região do Rio Grande do Sul, em que Brito (2012) se posiciona quanto a relevância dos incentivos fiscais para o setor de máquinas e implementos agrícolas no estado: "são necessários para fomento da economia local, gerando empregos, renda e bem estar social" (BRITO, 2012, p. 88). Esta experiência evidencia um mecanismo de desenvolvimento, desde que haja um planejamento favorável a isso.

De acordo com a definição do Ministério da Fazenda, "o ICMS é o mais importante imposto estadual porque representa uma expressiva fonte de receita tributária, podendo chegar a mais de 90% do total arrecadado pelos Estados" (Ministério da Fazenda, 2014a, p. 38). Em relação ao estado de Mato Grosso, Figueiredo (2003), aponta que o setor agrícola é o que impulsiona o desenvolvimento econômico local, como segue:

> Em especial merece destaque a cultura da soja que, embora tenha uma baixa geração de emprego e renda, apresenta um elevado efeito multiplicador destas variáveis na economia, uma característica intrínseca de setores altamente produtivos e intensivos em capital, além de destacar-se também como pólo de desenvolvimento econômico em função de suas fortes ligações (Figueiredo, 2003, p. 16).

Nesta perspectiva, o estudo de Nascimento (2008) identificou um processo de desconcentração de grandes indústrias na região Sudeste do país na década de noventa, citando que os estados do Ceará, Bahia, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul são recorrentes na disputa de incentivos fiscais para a atração de novos investimentos. Porém, alerta-se que tal procedimento pode comprometer a livre concorrência em determinados setores, perpetuando assim a continuidade desse conflito entre os Estados pra

ver qual oferece melhores incentivos para que as empresas se instalem em seus territórios, travando assim uma “guerra fiscal”.

Logo, percebe-se que mesmo sem simetria quanto à renúncia fiscal, se reforça a concepção de que esta deve ser particularmente analisada, conforme a região e o setor. Devido ao alto custo de instalação do modo ferroviário de transporte, apesar dos subsídios do Governo Federal no Plano Nacional de Crescimento (PAC), pode-se indagar, quais, os benefícios e motivações para uma empresa se instalar em uma região com 1.500 quilômetros de distância do porto marítimo mais próximo. Além da viabilidade, fica implícito que estão diretamente ligados aos interesses mútuos e incentivos fiscais concedidos.

Diante do exposto faz-se necessário relacionar se as políticas fiscais surtiram efeitos positivos dos indicadores a serem analisados no Capítulo posterior.

4 ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Com base na teoria apresentada no capítulo anterior, neste tópico foram analisados os indicadores de desenvolvimento econômico dos municípios mato-grossenses – Alto Araguaia, Alto Taquari, Itiquira e Rondonópolis. Conforme a teoria econômica, a análise versará sobre a ascensão destes indicadores descritos na Tabela 2 (de 2004 a 2013).

Em Mato Grosso, a vinda da ferrovia provocou expectativas econômico-financeiras na população local e o avanço dos trilhos ferroviários na região Sul de Mato Grosso, trouxe uma preocupação em relação ao esgotamento do crescimento das cidades e o desenvolvimento econômico regional, como se observa a publicação do jornal impresso da cidade de Rondonópolis "A Tribuna":

> Todos da classe política – sejam vereadores, deputados estaduais e federais, senadores, governador e até o próprio Governo Federal – têm que se atentar para as exigências que o Porto Seco da Ferronorte irá requerer, uma vez que a cidade terá que passar por uma reestruturação profunda, em todos os sentidos. Portanto, urge que a classe política se reúna com os demais segmentos da sociedade e trace um projeto de implantação do Porto Seco, que aponte as deficiências atuais e preveja as adequações que se farão necessárias com essa instalação, sob pena de termos uma situação aflitiva, comprometedora e caótica quando nos defrontarmos com a realidade (A TRIBUNA, 11/11/2011).

Quanto aos indicadores - crescimento demográfico, valor adicionado por setor, renda *per capita*, balança comercial, empregos e impostos gerados - Macedo (2011) expôs a situação dos municípios de Alto Araguaia e Alto Taquari no período de 1999 a 2010. E, constatou que houve uma mudança de perfil dos municípios após a ferrovia, como segue:

> Além do barateamento do frete da produção e aumento na eficiência logística há que se destacar as externalidades positivas que a instalação de um terminal ferroviário está causando nas cidades de Alto Taquari e Alto Araguaia. Externalidades como diminuição do desemprego, crescimento do agronegócio, implantação de indústrias de beneficiamento no local, crescimento do PIB, entre outros (MACEDO, 2011, p. 119).

Para a continuidade desta análise até o ano de 2013, por meio dos dados coletados em instituições e órgãos públicos, descreveu-se na sequência, os resultados obtidos nesta Dissertação, bem como, o entendimento acadêmico em relação à questão do desenvolvimento econômico, e as respectivas comparações de desempenho dos indicadores no estado e no país.

4.1 O desenvolvimento econômico das cidades com a ferroviária

As cidades de Alto Araguaia, Alto Taquari, Itiquira e Rondonópolis, estão localizadas na região Sudeste de Mato Grosso, conforme destaque no mapa das mesorregiões do Anexo I (região 5). Por Alto Araguaia e Alto Taquari, há a passagem da rodovia federal BR 364, proveniente do estado de Goiás. Itiquira fica a uma distância de 70 quilômetros à direita da BR 163, oriunda da região Sul do Brasil, permitindo assim o transbordo e carregamento da safra oriunda de grandes produtores do estado de Mato Grosso do Sul (IMEA, 2015a).

O entroncamento das duas rodovias federais - BR 163 e BR 364 - ocorre na cidade de Rondonópolis que, é o pólo de comércio e serviços da região Sudeste de Mato Grosso. Esse entroncamento confere excepcional vantagem logística para o terminal rodo-ferroviário, conforme o estudo apontado por Branco *et al.* (2010). O município, por ser de médio porte (cidades entre 100 e 500 mil habitantes) se diferencia dos outros três analisados. Se destacando pelo trânsito e comércio intenso com os 22 municípios do entorno.

Iniciando pelo perfil regional, todas as cidades foram constituídas a partir da atividade econômica de exploração do garimpo para extração de pedras preciosas, pois possuíam vastos rios que propiciam esta atividade. Atualmente a mesorregião Sudeste, transposta no Anexo I, se caracteriza pela cultura agrícola da soja, milho, algodão e pecuária. O comércio, serviços e a atividade industrial, são determinantes na porção central, onde se localiza Rondonópolis. A emancipação política das cidades investigadas é recente, a saber (SEPLAN, 2015):

• Alto Araguaia: 26 de outubro de 1938;
• Alto Taquari: 15 de maio de 1986;
• Itiquira: 01 de dezembro de 1953;
• Rondonópolis: 10 de dezembro de 1953.

A partir de dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2015), analisa-se o crescimento populacional dos municípios como se observa na Figura 10. A cidade de Alto Taquari é a que apresenta maior crescimento populacional acumulado ao longo dos anos de 2004 a 2013, que foi de 73,5%. Seguida de Alto Araguaia

com 43,3%, Rondonópolis com 26,9% e Itiquira que também aumentou em 23,4% o seu número de habitantes. Estando, portanto acima da média de cidades como São Paulo (10,0%) e do Brasil e do Mato Grosso que é de 10,7% e de 15,7% respectivamente neste período.

Não obstante, o crescimento médio de Rondonópolis ocorre em proporções quantitativas bem maiores. Uma vez que a soma da população das outras três cidades analisadas, não chega a 20% da população total da maior cidade da região Sul. Apesar da taxa média de crescimento ser alta nas cidades, dados divulgados pelo Ministério de Integração Nacional (MI, 2013), demonstra que estes municípios ainda apresentam uma das menores densidades demográfica do Brasil, sendo de 1,0 a 11,0 habitantes por quilômetro quadrado.

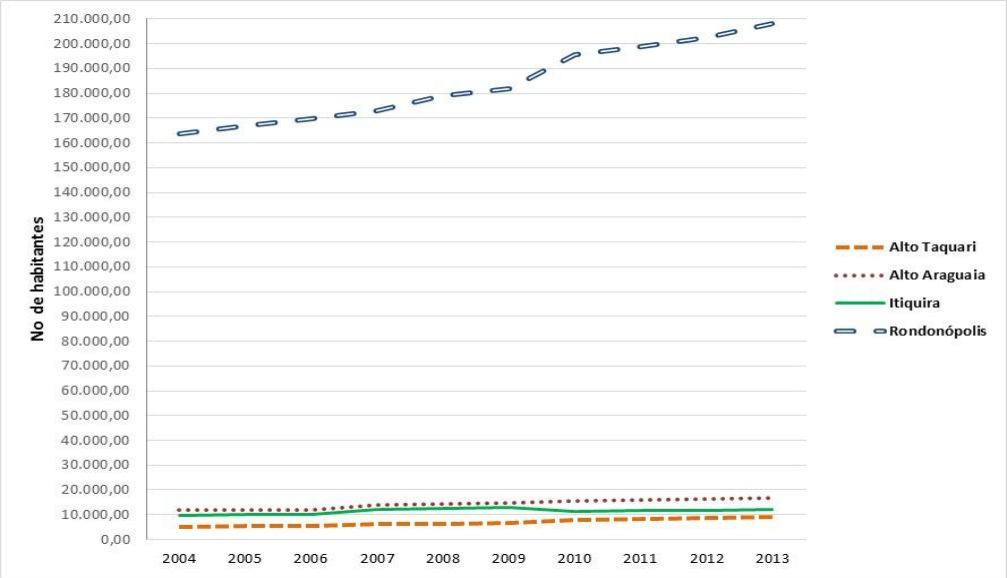


Figura 10: Crescimento demográfico das cidades analisadas.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do IBGE (2015).

Em sequência, analisa-se os dados do valor adicionado gerado pelos setores, este indicador equivale ao produto gerado (PIB municipal). Acerca disso, Clemente (2000) discorre que: “a ótica do valor agregado refere-se à estrutura da produção regional, obtendo-se a contribuição relativa de cada setor para o PIB regional” (CLEMENTE, 2000, p. 26).

Desta forma, os setores são assim definidos pelo IBGE (2015): agropecuária, indústria, serviços, administração, saúde e educação públicas e seguridade social. Iniciando-se por Alto Taquari, primeira cidade a receber a operação ferroviária no Estado, pode se notar que houve um crescimento médio acumulado do valor adicionado bruto, de 7,6% no período.

De 2010 a 2011, houve um aumento considerável na atividade industrial que cresceu 187,0%, resultado imediato da instalação de uma fábrica de biocombustível na cidade, com a produção 3,8 bilhões de litros de etanol por ano. Além da ampliação dos terminais de recebimento de combustível, que reverteu num aumento de 50% para o setor serviços neste período (SEDEC, 2009). Mas, estes mesmos setores apresentaram declínio de 62% (indústria) e 39% (serviços) no ano de 2013, como demonstra a Figura 11.

O setor de agropecuária ao contrário, apresenta um crescimento ascendente, salvo o declínio mais significativo de 49% no ano de 2005 para 2006. Período este, que houve a crise do agronegócio devido à sobrevalorização do real frente o dólar. Com consequente queda das exportações, e aumento dos custos dos insumos agrícolas. Contudo, o valor adicionado bruto não evoluiu e sim, recuou 15,5% no ano de 2013.

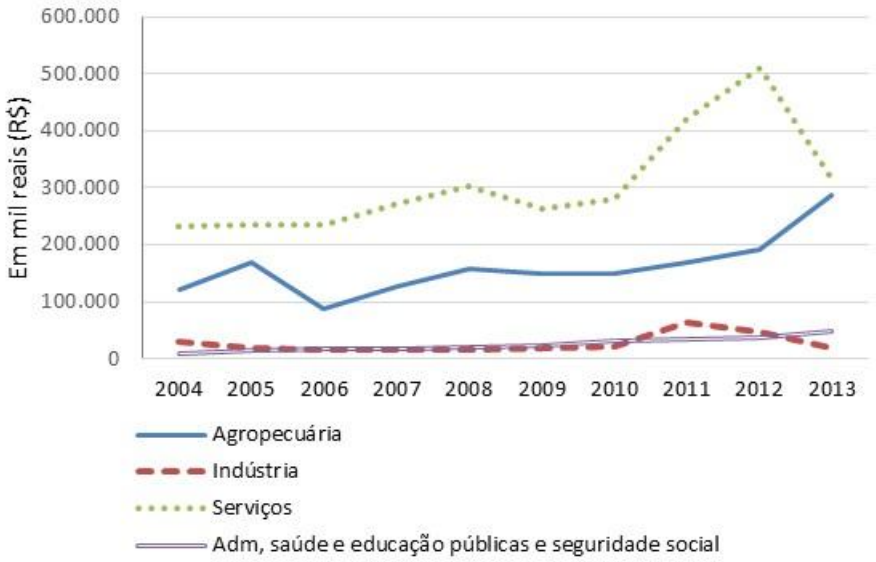


Figura 11: Valor adicionado por setor, a preços correntes em Alto Taquari.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do IBGE (2015).

O município de Alto Araguaia tem a indústria como a atividade econômica mais importante do valor adicionado, como se observa na Figura 12. Isso após o ano de 2007, pois antes, o setor de serviços era o determinante da renda municipal. Mas, a atividade industrial decresceu desde o ano de 2010, acumulando 12,7% de queda até 2013. Assim também se manifesta o valor adicionado bruto gerado pelo município, que caiu 27,5% no ultimo ano analisado. Sendo este, o cenário mais crítico dentre as cidades analisadas.

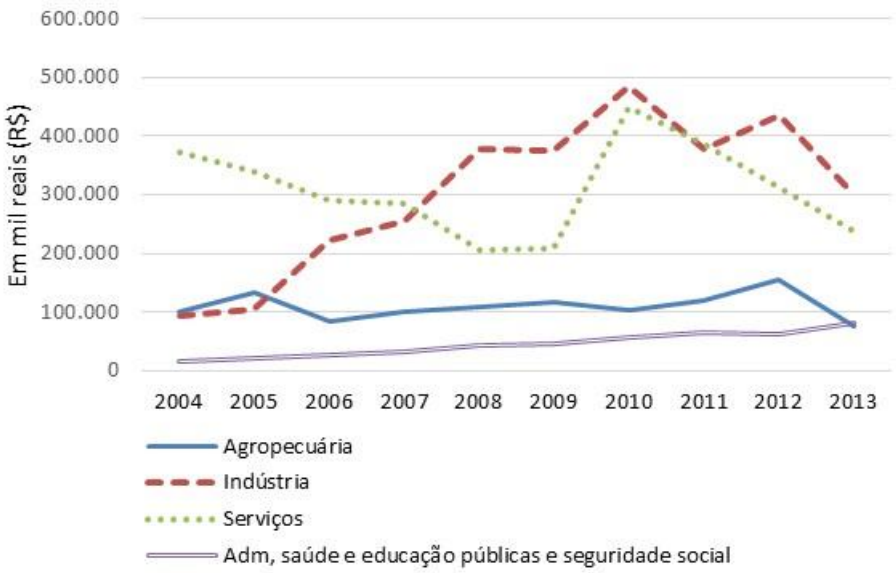


Figura 12: Valor adicionado bruto por setor, a preços correntes em Alto Araguaia.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do IBGE (2015).

Observou-se que o município de Itiquira também encontra-se em situação de desconforto econômico, e, apesar das oscilações do valor agregado, tem expressivos recursos advindos do setor agropecuário. Salvo nos anos de 2010 e 2011 em que, a renda do setor de serviços superou a gerada pela agropecuária, em virtude das obras de extensão da ferrovia na cidade, que começou a operar no ano seguinte de 2012, como exibido na Figura 13.

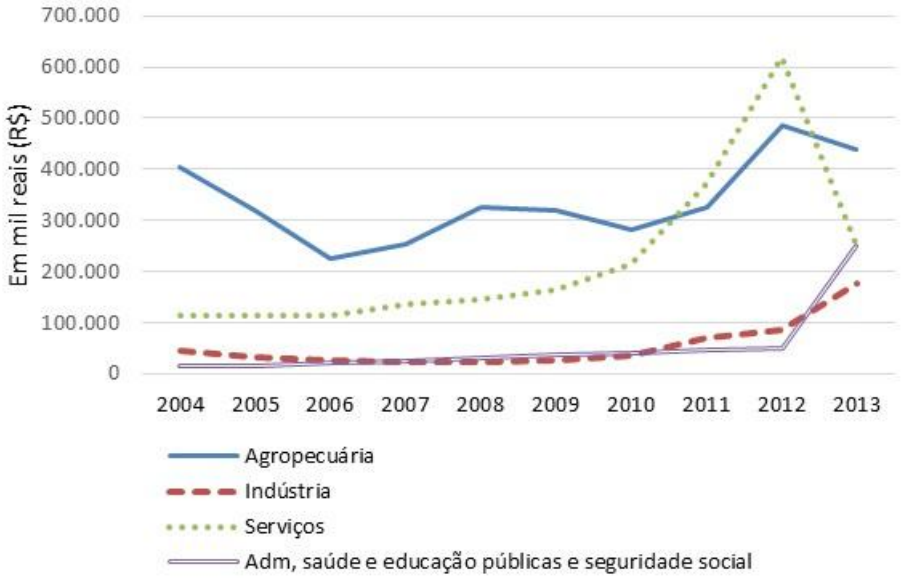


Figura 13: Valor adicionado bruto por setor, a preços correntes em Itiquira.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do IBGE (2015).

Embora o setor agropecuário e o de serviços estejam em declínio em 2013, há em Itiquira, uma ascensão contínua da indústria e dos serviços públicos a partir 2008. Este último, referente a administração e serviços públicos, quadruplicou de 2012 para 2013. Apesar de retratar uma queda de 9,9% no valor adicionado bruto em 2013, a cidade tem o melhor desempenho, dentre as analisadas, do acumulado desde 2010, crescendo 95%.

Entre os municípios analisados, o que conduziu com ascensão contínua o valor adicionado neste período foi Rondonópolis. Mantendo uma ordem hierárquica bem definida como exibido na Figura 14. O setor de serviços é o principal agente da economia municipal, e representou o montante de 51% da renda municipal agregada em 2013. Enquanto a indústria representou de 31%, a agropecuária corresponde por a apenas 4% no mesmo ano.

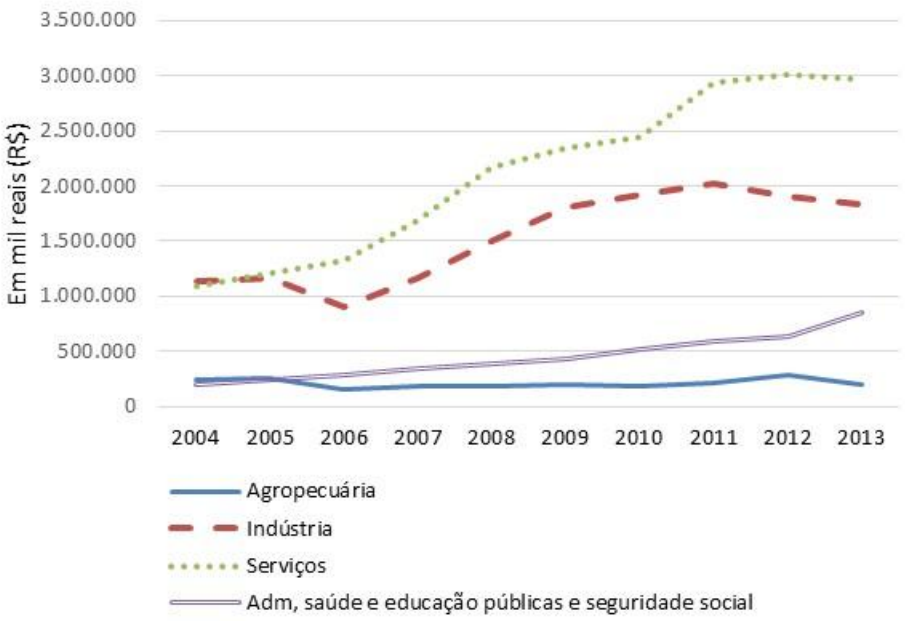


Figura 14: Valor adicionado bruto por setor, a preços correntes em Rondonópolis.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do IBGE (2015).

Uma vez que, a cidade é fornecedora de insumos para o entorno regional que desenvolve a agropecuária. A atividade industrial de Rondonópolis foi a que mais oscilou nos últimos três anos apurados. Com uma queda de 8% no ano de 2006, em função da crise que afetou o setor agropecuário, e de 4% em 2013, quando houve a desativação de uma grande indústria de fiação, que empregava mais de mil funcionários

Sobretudo, não há uma simetria entre o setor econômico mais expressivo nestas cidades. Sabe-se que apenas a cidade de Rondonópolis não registrou déficit do valor adicionado bruto no de 2013. Esta possui a sequência estrutural econômica, equivalente a do Brasil, como exposto na Figura 15. Mas no período de 2004 a 2013, somente a cidade de Itiquira teve uma média acumulada do valor adicionado equivalente a média nacional de 10,0%. Em sequência estão Rondonópolis (9,6%), Alto Taquari (7,5%), e Alto Araguaia (3,6%). Em todo o Estado, o valor acumulado bruto foi de 10,8% neste período.

Como Itiquira tem o setor agropecuário como pilar econômico, reforça-se o conceito de fortalecimento da estrutura local, defendido pela teoria shumpeteriana e Casarotto Filho (2001). Itiquira mesmo com uma população 28% menor do que o município de Alto Araguaia formou um valor adicionado bruto, 60% maior do que esta em 2013. Pois a essência da economia mato-grossense é a agropecuária, que dá sustentação ao setor de serviços e indústria, conforme comparativo percentual de cada setor, disposto na Figura 15.

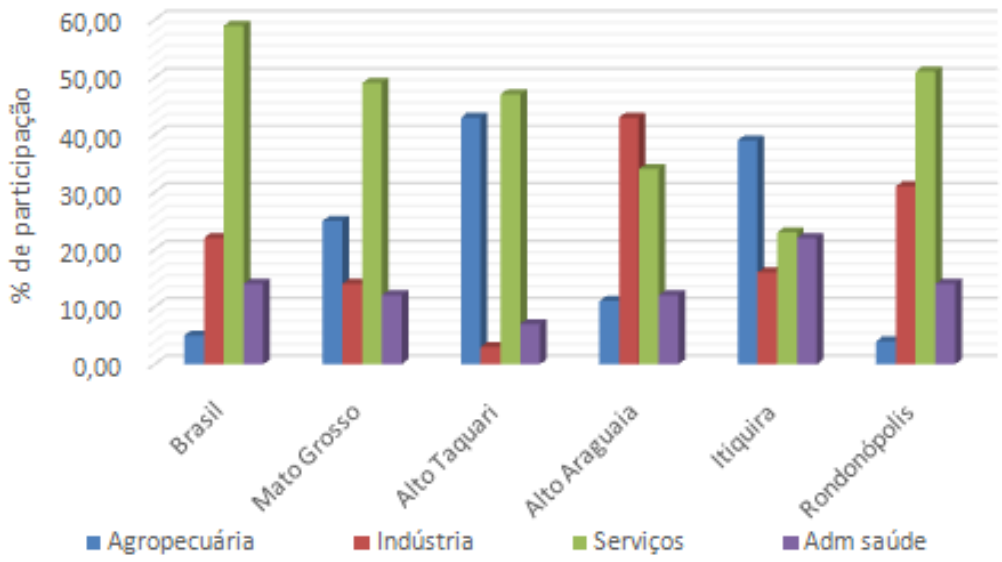


Figura 15: Formação percentual do valor adicionado nas cidades analisadas.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do IBGE (2015).

É conivente confrontar que no ano (2013), as quatro cidades analisadas apresentaram desempenho declinante, se opondo ao superávit de 8,1% registrado em Mato Grosso e ainda no Brasil que foi apenas de 2,3%. Em 2013 houve déficit da produção nas cidades de Alto Taquari (15,5%), Alto Araguaia (27,5%) e Itiquira (9,9%) respectivamente. Já Rondonópolis teve um tímido crescimento de 0,3% do ano de 2012 para 2013.

Com relação à renda *per capita* do período apurado, segue as considerações validadas na Figura 16. Este indicador evidencia que houve uma considerável redução dos salários no ano de 2010, em relação ao ano anterior, nas cidades de Alto Araguaia com queda de 37,7% e de Alto Taquari 29,0%. Acerca do desempenho das cidades nos anos analisados, continua inferior à média do Estado que foi de 8,9% enquanto o do Brasil foi de 10,6%.

Em relação à média acumulada no período (2004 a 2013), houve modesto crescimento da renda *per capita* de 8,1% em Rondonópolis, 5,2% em Itiquira e de 1,8% em Alto Taquari. Novamente, Alto Araguaia tem queda média de 2,0%. De maneira geral, as curvas das duas primeiras cidades que receberam o terminal ferroviário em Mato Grosso (Alto Taquari e Alto Araguaia), ainda não se reergueram aos rendimentos conquistados nos anos de 2007 e 2008.

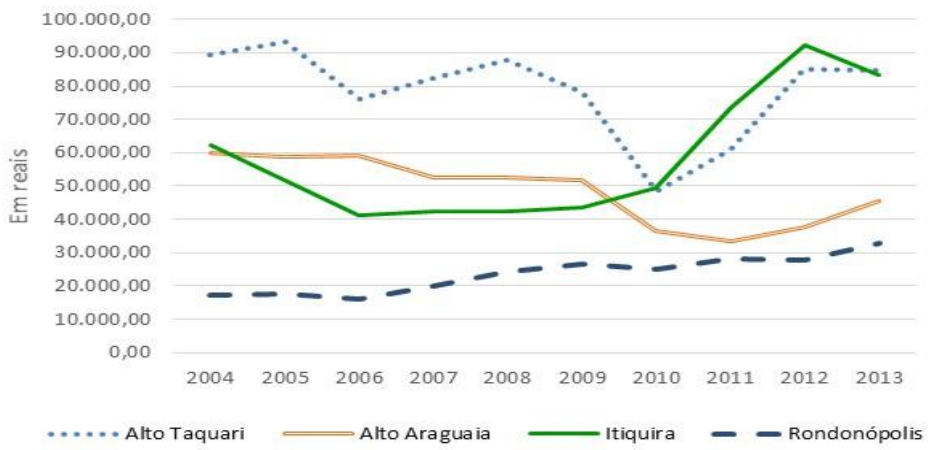


Figura 16: Renda *per capita* nos municípios com ferrovia em Mato Grosso.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do IBGE (2015).

Os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC, 2015), apontam o desempenho da balança comercial, disposto na Figura 17. O município de Alto Araguaia apresenta o maior declínio constante desde o ano de 2010, acumulando um déficit de 79,1% de 2011 a 2013. Alto Taquari tinha um bom desempenho até 2013, quando registrou um déficit de 16,3%. Ao contrário da balança comercial em Itiquira, que devido o aumento da área de plantio, principalmente de algodão, registrou saldos de 416,5% e 304,7% nos anos de 2007 e 2008, com superávit acumulado de 135,3% de 2004 a 2013, estando inclusive acima da média acumulado do Estado (21,2%) e do Brasil (15,7%).

Assim, Rondonópolis por ser uma fornecedora de insumos para a região, aumentou em 112,1% suas importações a partir de 2011. O que propiciou uma redução no saldo positivo da balança comercial, provocando déficit de 14,1% de 2012 para 2013. Segundo Singer (2015), isso decorre porque com o aumento da demanda por commodities em 2010 houve um aumento expressivo de 7,5 do PIB brasileiro.

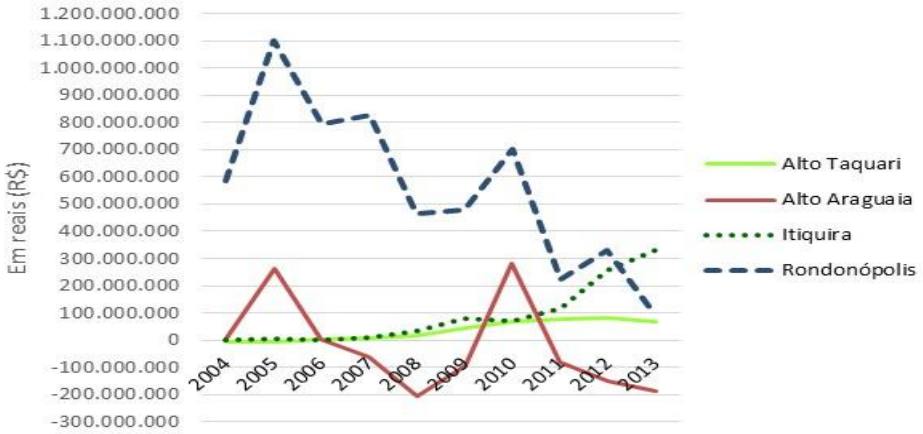


Figura 17: Balança Comercial das cidades com ferrovia em Mato Grosso.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do MDIC (2015).

No entanto, a partir de 2011 o mundo passou por uma estagnação econômica. E, no Brasil iniciou-se uma política de ajuste fiscal com aumentos dos juros e desvalorização cambial, no intuito de conter as importações e proteger o mercado interno sem desfavorecer as exportações (SINGER, apud IPEA, 2015). Plausivelmente, a região Centro-Oeste e Mato Grosso, conseguiram manter saldos positivos na balança comercial desde 2010, conforme exposto na Figura 18.

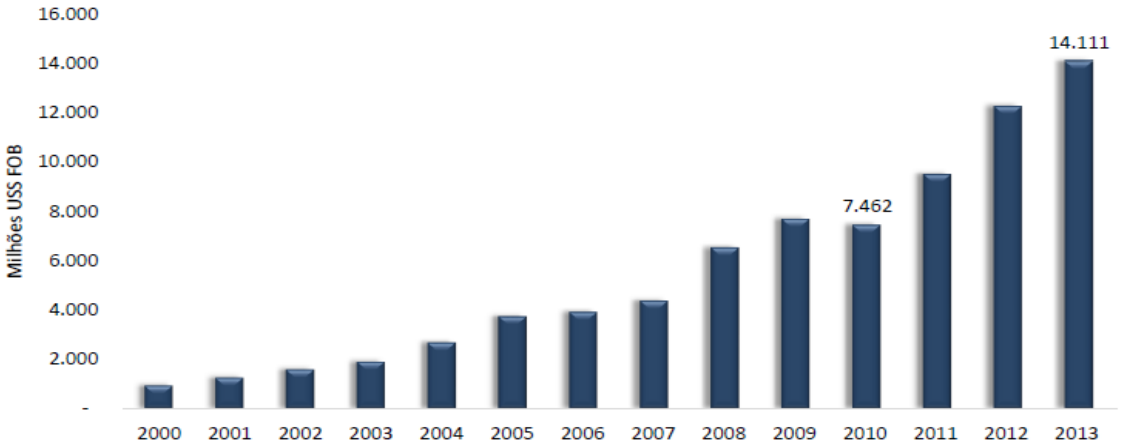


Figura 18: Balança Comercial de Mato Grosso.
Fonte: Elaborado pela Autora com dados do MDIC (2015).

É importante mencionar que as exportações de Mato Grosso com o uso da modalidade ferroviária, concentram-se basicamente em produtos primários, como citado no capítulo 2. Em relação à exportação de soja pelo porto de Santos, identificam-se os principais municípios brasileiros, responsáveis por 80% da exportação deste produto pelo porto, na Figura 19. Pode-se observar que só os municípios de Rondonópolis e Itiquira aparecem em 14ª e 24ª posições, atrás de outros seis municípios da região Norte de Mato Grosso. As importações realizadas pelo modo ferroviário, por sua vez, são basicamente de insumos para a produção agrícola. Conforme dados do Ministério do Desenvolvimento (MDIC, 2015), os principais produtos importados são: as máquinas e aparelhos mecânicos utilizados na lavoura e pecuária; inseticidas, fungicidas, e herbicidas.

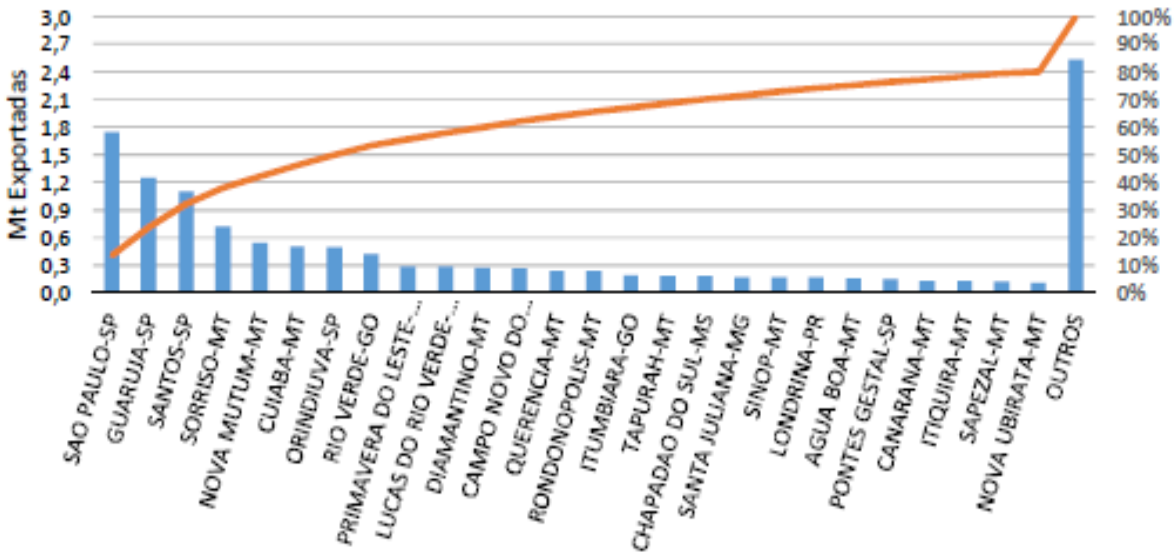


Figura 19: Exportações de soja por domicílio fiscal pelo Porto de Santos em 2014.
Fonte: MDIC (2015)

Para mensurar a dinâmica do mercado de trabalho, é avaliado o desempenho dos cinco principais setores em cada cidade. Conforme as informações disponíveis do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE, 2015). Em relação ao município de Alto Taquari, os postos de trabalho da indústria de transformação ultrapassam os da agropecuária a partir de 2008, porém a indústria sofre queda de 6,3% em 2013. E, a partir de 2009 houve declínio constante dos empregos no setor agropecuário, chegando a 20,7% em 2009 e a 10,4% de queda no ano de 2013. Estes dados podem ser confirmados na Figura 20, que segue abaixo.

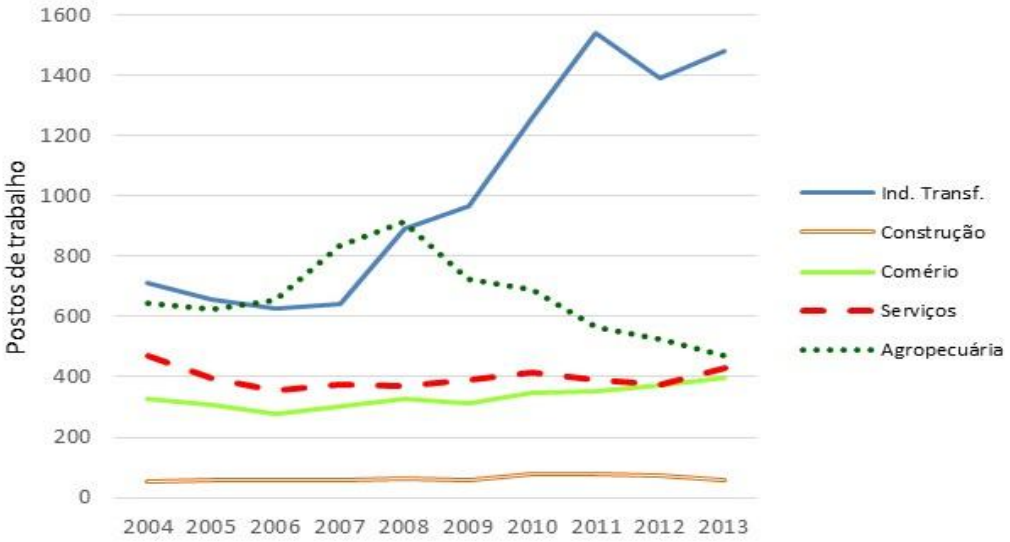


Figura 20: Comportamento do Mercado de Trabalho por setor em Alto Taquari.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do MTE (2015).

Referente o comportamento do mercado de trabalho em Alto Araguaia, percebe-se que houve um crescimento até o ano de 2010, impulsionado pelo setor de serviços. Porém, o setor contabilizou queda de 54,7% do ano de 2010 para 2013, como retrata a Figura 21. Quanto ao setor industrial, Macedo (2011) cita o crescimento o expressivo provocado pela instalação de armazéns de empresas multinacionais na cidade. E também, detectou que tanto em Alto Araguaia, quanto em Alto Taquari: "houve diminuição no número de empresas, demonstrando que o desenvolvimento inicial trazido pela chegada da ferrovia nessas cidades não está se sustentando" (MACEDO, 2011, p. 141), a partir de 2008.

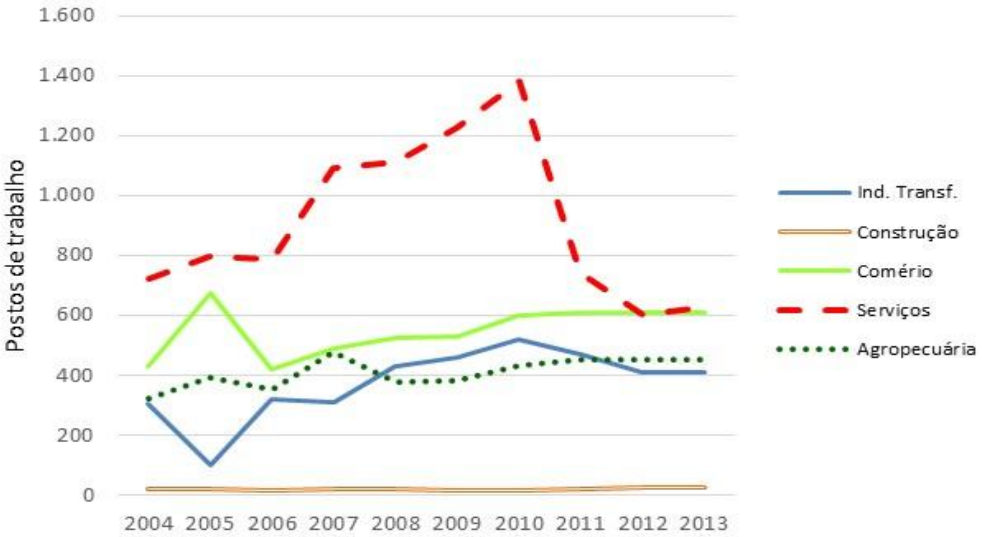


Figura 21: Comportamento do Mercado de Trabalho por setor em Alto Araguaia.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do MTE (2015).

Em relação ao mercado empregatício no município de Itiquira, em 2009 registrou-se grande perda da mão-de-obra voltada à indústria, como se verifica na Figura 22. Isso após o fechamento de uma grande empresa de cultivo de seringa e fabricação de borracha. A mesma alegou que: “as dificuldades logísticas tornaram as atividades da empresa inviáveis na região” (Gestão no Campo, 2009) a qual empregava 580 pessoas.

O setor agropecuário, o mais relevante para a economia da cidade, também contabilizou redução de empregos, somando uma queda acumulada de 49,6% de 2004 a 2013. Nem mesmo as obras e serviços voltados à extensão da ferrovia nos anos de 2010 a 2012, aqueceram o mercado de trabalho de Itiquira, que, alcançou um déficit acumulado de 42,6% na década analisada.

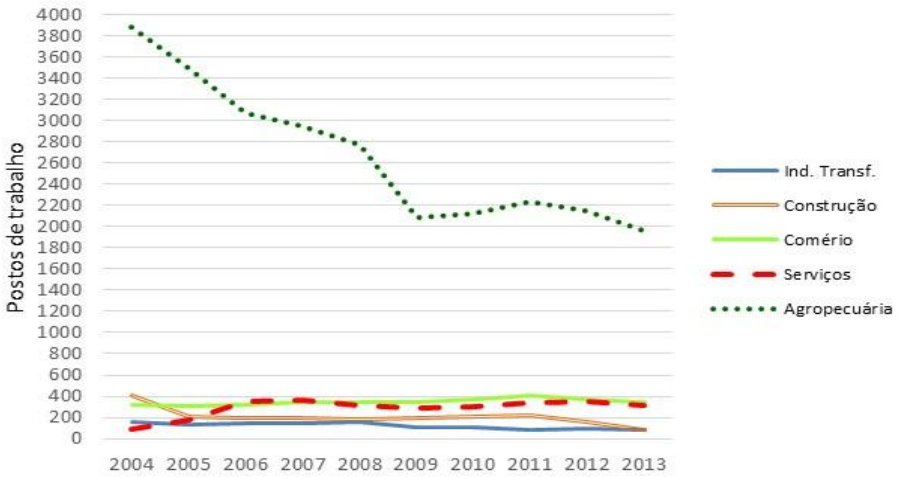


Figura 22: Comportamento do Mercado de Trabalho por setor em Itiquira.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do MTE (2015).

Rondonópolis foi a única cidade que menos oscilou o mercado de trabalho neste período. Todavia, apresentou desempenho negativo de postos de trabalho, sendo de 3,6% da indústria, de 22,1% no setor de construção, e de 7,0% no de serviços, de 2012 para 2013. Como observa-se na Figura 23, não se detectou grandes alterações positivas do comportamento do mercado de trabalho, devido à instalação da ferrovia no município, pois, o setor industrial estava em processo de crescimento gradual a uma média de 6,1% ao ano, desde 2007.

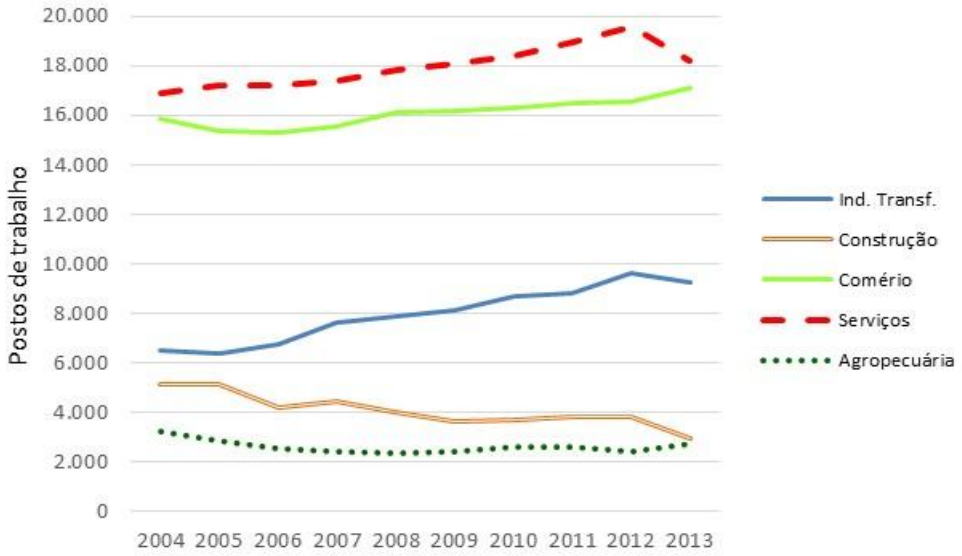


Figura 23: Comportamento do Mercado de Trabalho por setor em Rondonópolis.
Fonte: Elaborado pela autora com dados do MTE (2015).

Tendo em vista o fechamento desta análise, apurou-se na ocasião, a arrecadação de recursos do setor público. Uma vez que os impostos devem ser alocados pela gestão pública, para as áreas sociais de educação, saúde e segurança, dentre outras. Averiguou-se que os impostos recolhidos na região Sudeste, correspondem a 21,4% da arrecadação estadual em 2013, seguida da região Norte e Centro-Sul do Estado. Conforme demonstra a Figura 24, com exceção da cidade de Rondonópolis, as outras três sofreram declínio na arrecadação de impostos de 2004 para 2013.

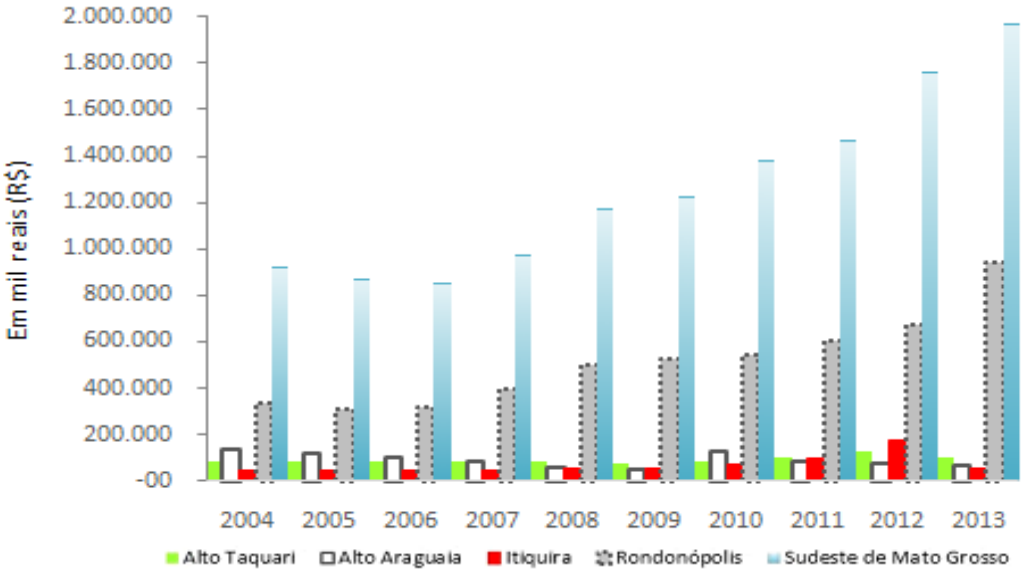


Figura 24: Participação das cidades com ferrovia nos impostos da região Sudeste de Mato Grosso.
Fonte: Elaborado pela autora com dados da SEFAZ/MT (2014).

Avaliou-se que o município de Alto Araguaia foi o mais afetado nesta década, somando 49,7% de queda dos proventos públicos. Além de encolher sua participação na região Sudeste de Mato Grosso de 14,9% para 3,5% neste período. É instigante a confirmação de que, os 11,4% de queda em Alto Araguaia foi exatamente o que subiu em Rondonópolis com relação à participação dos impostos recolhidos na região Sudeste.

A cidade pólo do Sudeste mato-grossense - Rondonópolis - representou 47,9% da arrecadação da região em 2013, e cresceu 179,1% no período. Dentre os municípios analisados, Rondonópolis foi o único que cresceu em arrecadação, acima do acumulado no estado e no país que foi de 112,6% e de 131,9%, respectivamente de 2004 para 2013. Ademais, é a segunda cidade com maior apuração de recursos no Estado, atrás apenas da capital de Cuiabá. A existência de dois parques industriais na cidade favorece este cenário, e a coloca em situação favorável na região e no Estado, como aponta Sorgi (2009):

> Outras empresas menores surgem no entorno da indústria motriz para abastecê-la ou mesmo para atender a nova demanda que se expande naquela área. Investimentos passam a se realizar na intenção de se ampliar a infraestrutura local, e com isso geram-se novas economias externas e se facilita o escoamento dos fluxos de bens, serviços, fatores e informações. Esses complexos crescerão acima da média de outras regiões e, por isso, são considerados pólos de crescimento (SORGI, 2009, p.20).

Finalizando, percebeu-se que existe uma concordância da análise realizada com a teoria shumpeteriana. A respeito da qual, Matias (2003) argumenta: “a capacidade da administração pública de realizar e obter resultados em benefício da sociedade depende, em geral, do modo como se encontra estruturada” (MATIAS, 2003, p. 82), ou seja, deve-se direcionar para a fonte de maior riqueza na região, ou agricultura, comércio, serviços, etc.

Esta análise evidenciou-se que um dos maiores gargalos identificados na análise, é unir a estrutura de formação dos municípios, a um planejamento que gere o desenvolvimento econômico. De forma que, se o objetivo da ferrovia é o transporte das *commodities*, a tendência é beneficiar diretamente as cidades que são grandes produtoras agrícolas, com exceção de Rondonópolis, que já se posicionava economicamente como fornecedora de serviços para abastecer outros 22 municípios do entorno.

Apurou-se que, o pior desempenho foi registrado em Alto Araguaia, onde a atividade agrícola foi menos representativa na estrutura econômica do valor agregado, como

se confere na Figura 13. Nesta perspectiva, Miranda (2012, p. 42), alerta quanto a produção do entorno de Alto Araguaia que “corresponde acerca de 4,00% em relação à produção total do Estado transportada”.

Retornando a teoria de desenvolvimento regional, segundo Clemente (2000), o indicador mais amplamente utilizado para representar o nível de desenvolvimento de uma região ou de um país é a renda per capita. Assim, apurou-se que o acumulado no período não foi deficitário em nenhuma das cidades - Rondonópolis: 8,1%, Itiquira: 5,2%, Alto Araguaia: 1,8%, e Itiquira: 5,2%. Contudo, somente o município de Rondonópolis apresentou um desempenho ascendente, mas isto, após a crise agropecuária registrada no ano de 2006, não completando assim a sustentabilidade deste indicador no período desta análise (2004-2013).

Não por acaso, que conforme o conceito de Kalecki, o desenvolvimento está associado à indústria. E isso se confirma pela forte economia dos países tipicamente industrializados do G-7: Estados Unidos, Alemanha, Itália, Inglaterra, França e Japão. Por outro lado, países como Canadá, Austrália e Nova Zelândia são considerados exceções, pois são desenvolvidos com base na agricultura, portanto menos expressivos do que países do G-7.

Enfim, através do Apêndice I, com exceção do indicador de crescimento demográfico, que tem uma estimativa ascendente, visualizou-se o retrocesso quantitativo de cada indicador com relação ao ano anterior, o que comprova que não houve o crescimento contínuo que se desencadeasse em desenvolvimento econômico nas cidades no período compreendido entre 2004 a 2013. Confirmou-se ainda, a ocorrência do termo denominado por Myrdal (1988) de “efeito regressivo” nas cidades de Alto Araguaia e Alto Taquari, provocado pela extensão do modal ferroviário para as cidades de Itiquira e Rondonópolis, evidenciado pela queda dos indicadores no ano de 2013, e principalmente da arrecadação tributária.

5 CONCLUSÕES E PROPOSTAS PARA PESQUISAS FUTURAS

No decorrer desta pesquisa, analisou-se o desempenho dos indicadores econômicos, para investigar se houve ascensão destes, provocando o desenvolvimento das cidades com terminais rodoferroviário em Mato Grosso.

O trabalho apurou que a intermodalidade com o uso do modal ferroviário, não só na região Centro-Oeste como em todo o país, é vantajosa sob a visão teórica da economia de escala, pois, os custos unitários do serviço de transporte decrescem com o aumento do volume. Quanto ao mercado competitivo, a ferrovia ainda é um monopólio em Mato Grosso, provocando uma competição desleal com outros modais.

A operação da ferrovia nos municípios avaliados propiciou um crescimento populacional acima da média nacional em Alto Taquari e Alto Araguaia, que registraram aumentos de 73,55% e de 43,2 do ano de 2004 para 2013. Esses indicativos de aumento demográfico já seriam suficientes para despertar a atenção dos gestores públicos, uma vez que o Brasil no mesmo período crescia a uma média de 10,7% ao ano. Tanto as cidades de Itiquira quanto Rondonópolis cresceram não mais do que 30%, pois, a multimodalidade já havia se fixado há mais de dez anos no Estado, com sua estrutura e serviços então definidos.

A formação da produção, medida por meior do valor adicionado, tem perfil diferente nas cidades analisadas. Apenas Rondonópolis tem a mesma definição da produção nacional, com supremacia do setor de serviços, seguido da indústria. E, por conseguinte foi a única que apresentou desempenho ascendente do valor adicionado, dos impostos arrecadados e da renda *per capita*. Em Alto Araguaia, apurou-se um crescimento da participação do setor industrial na produção agregada, de 15,8% em 2004 para 43,0% em 2013. Já Alto Taquari e Itiquira têm o setor agropecuário como essencial à economia, mas ambas registram queda da produção gerada no último ano de análise.

Desta forma, este estudo assinala que, a extensão da modalidade ferroviária no Estado, com a operação dos terminais em Itiquira e Rondonópolis, aproximou ainda mais a ferrovia da região Norte do Estado, que é a responsável por 60% da produção agrícola estadual, como apontado no item 2.2 desta Dissertação. Isso foi determinante para o cenário de instabilidade econômica, após o ano de 2010 em Alto Araguaia e Alto Taquari.

Confirmando assim, os resultados obtidos por Macedo (2011). A fragilidade das economias de Alto Taquari e Alto Araguaia foi confirmada no déficit de 20,7% e 15,5% respectivamente no valor adicionado no ano de 2013 em relação a 2012.

Ainda na ótica de extensão da intermodalidade em Mato Grosso, verificou-se a demanda pelo transporte ferroviário, nos terminais existentes da ALLMN, tende a ficar comprometida caso se conclua a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), pois, o traçado desta ferrovia, liga Campinorte, em Goiás, ao município mato-grossense de Lucas do Rio Verde, localizado no Norte do estado, região de maior produção do estado.

Quanto o desempenho balança comercial, apurou-se que, somente a cidade de Itiquira teve resultado positivo. Observou-se que foi a única cidade em que o setor agropecuário se manteve como a atividade majoritária na formação do valor adicionado. Além do que a ferrovia a beneficiou diretamente com o escoamento da safra local.

Diante da não ascendência positiva e contínua dos indicadores sociais de renda *per capita* e empregos gerados, não se detectou o desenvolvimento econômico nos municípios de Alto Araguaia, Alto Taquari, Itiquira e Rondonópolis do ano de 2004 a 2013. Assim também, como não se identificou crescimento da arrecadação de impostos, que sejam plausíveis à renúncia fiscal do Estado (PRODEIC - Porto Seco), por não sustentar o avanço contínuo dos indicadores, que é o primordial para se confirmar o desenvolvimento.

De uma forma geral após 2004, o Brasil intensificou as políticas sociais, o que oportunizou a estabilidade político partidária. No entanto, não houve a integração das políticas sociais com a política econômica de desenvolvimento. Pois foi diagnosticado um crescimento contínuo nos indicadores da produção, da renda *per capita* e dos impostos recolhidos no país, no período de 2004 a 2013. Isso gerou o aumento do consumo, que repercutiu na elevação da inflação. Para se conter o aumento dos preços, o governo subiu os juros, que por sua vez provocou a redução dos investimentos, com consequente alta do desemprego. O que fez regredir as melhorias no âmbito social, que é determinante para o desenvolvimento econômico.

Por se tratar de um monopólio do setor ferroviário em Mato Grosso, houve dificuldades para obter dados internos e fiscais da empresa ALLMN. Verificou-se que, os

órgãos públicos não disponibilizam relatórios técnicos que apresentem os dados reais do acompanhamento das políticas de desenvolvimento e de incentivos fiscais. Essa prática deve ser reafirmada, e os fundamentos aprimorados no sentido de trazer transparência das políticas públicas, e a real ascensão dos indicadores econômicos e sociais.

Espera-se que este estudo contribua com importantes informações para o planejamento de políticas públicas e melhorias de infraestrutura de transportes na região investigada, bem como em outros contextos nacionais ou internacionais. Com vistas à cooperação para pesquisas futuras propõem-se as seguintes sugestões:

• Apurar as distorções ocasionadas ao valor adicionado fiscal dos benefícios concedidos pelo Estado quanto às isenções de ICMS a determinadas empresas;

• Analisar a alocação dos recursos públicos arrecadados pelo município (ISSQN), Estado (ICMS) e União (Imposto de Renda) no período de intensa atividade econômica e aumento da renda em Alto Taquari e Alto Araguaia;

• Fazer levantamentos da situação socioeconômica dos habitantes transeuntes vindos às cidades de Alto Taquari, Alto Araguaia, Itiquira e Rondonópolis em função da multimodalidade e crescimento por esta influenciado;

• Apurar o impacto da ferrovia acerca da demanda e os valores dos fretes rodoviários nas cidades e na região.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Marina Soares. Localização de terminais intermodais na rede de escoamento da soja em grão brasileira destinada à exportação. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção), Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, SP, 2010.

RUMO AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA – RUMO ALL. ALL Operações Ferroviárias. Disponível em: <http://pt.rumoall.com/conteudo_pti.asp?idioma=0&tipo=43399&conta=45>. Acesso em 09 de jan. 2016.

ARAUJO, Carlos Roberto Vieira. História do Pensamento Econômico: uma abordagem introdutória. São Paulo: Atlas, 1988.

A TRIBUNA. Estamos realmente preparados para receber a Ferronorte? Disponível em: <http://www.atribunamt.com.br/2011/11/estamos-realmente-preparados-para-a-chegada-da-ferronorte/>. Acesso em 20 out. 2015.

BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Esperando o Trem: Sonhos e Esperanças de Cuiabá. São Paulo: Scortecci, 2005.

BRANCO, José Eduardo Holler et al. Desafios para o desenvolvimento da multimodalidade no transporte das safras agrícolas pelo corredor Centro-Oeste sob a ótica dos agentes envolvidos. Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (ESALQ-LOG). Artigo in Revista de Estudos Sociais – ano 12, n. 23, v.1, 2010. Disponível em: <http://esalqlog.esalq.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/Desafios-para-o-desenvolvimento-da-multimodalidade-no-Transporte-das-safras-agr%C3%ADcolas-pelo-corredor-centro-oeste-Sob-a-%C3%B3tica-dos-agentes-envolvidos.pdf>. Acesso em 31 de mar. 2015.

BARROS, A.R. Análise dos Impactos Socioeconômicos da Instalação da Ferrovia Norte Sul nos Municípios de Colinas do Tocantins e Palmeirante. Dissertação (mestrado em Gestão e Sustentabilidade, com ênfase em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Amazônia, 2008.

BRASIL. ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários. As Concessionárias do Transporte Ferroviário de Carga. Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, Brasília, 31 de Julho de 2013. Disponível em: <http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1375733867.pdf>. Acesso em 11 de jun. 2013.

_____. _____. Entraves Burocráticos, Exigências Legais e Tributárias do Transporte Multimodal. Brasília: UNB, 2011.

BRASIL. CONAB - Companhia Nacional de Abastecimento. Acompanhamento da safra brasileira de grãos – Safra 2013/2014. Brasília, Distrito Federal, 2014.

_____. _____. Entraves Logísticos ao escoamento da soja e milho. Brasília, Distrito Federal, 2015.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em 04 de jun. 2015.

BRASIL. CNT – Confederação Nacional do Transporte. Entraves Logísticos ao escoamento da soja e milho. Brasília, Distrito Federal: CNT, 2015a.

_____. _____. Pesquisa CNT de Ferrovias 2015. Brasília, Distrito Federal: CNT, 2015b.

BRASIL. IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=51&search=mato-grosso>. Acesso em 16 de jun. 2015.

_____. _____. Produto Interno Bruto dos Municípios. Coleção Ibgeana; Contas nacionais, ISS 1415-9813. Rio de Janeiro: IBGE, 2014. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=291154>. Acesso em 21 de jun. 2015.

BRASIL. IMEA - Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária. Agronegócio no Brasil e em Mato Grosso. Disponível em: <http://www.imea.com.br/upload/pdf/arquivos/R405_Apresentacao_MT_Portugues_Nova_26_11_2014.pdf>. Acesso em 12 de mar. 2015a.

_____. ____. Manual Prático da Conjuntura Econômica- Parte 1, p. 77, 2015. Disponível em: <http://www.imea.com.br/upload/pdf/arquivos/Apresentacao_Conjuntura_Economica_Imea_parte_1.pdf.>. Acesso em 17 de mar. 2015b.

_____. ____. Manual Prático da Conjuntura Econômica- Parte 2, p. 81, 2015. Disponível em: <http://www.imea.com.br/upload/pdf/arquivos/Apresentacao_Conjuntura_Economica_Imea_parte_2.pdf.>. Acesso em 17 de mar. 2015c.

_____. ____. As democracias passam por um momento muito difícil. André Vitor Singer. Revista: Desafios do Desenvolvimento. Edição nº 86 – IBAD: 2015. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=3231&catid=30&Itemid=41>. Acesso em 29 de abr. 2015d.

BRASIL. Lei número 5.172 de 25 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5172.htm>. Acesso em 06 de jun. 2015.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Escola de Administração Fazendária. Programa Nacional de Educação Fiscal – PNEF. Função social dos tributos. Programa Nacional de Educação Fiscal. (Série Educação Fiscal. Caderno 3). 5ª ed. Brasília: ESAF, 2014a.

_____. _____. Programa Nacional de Educação Fiscal – PNEF. Escola de Administração Fazendária. Programa Nacional de Educação Fiscal – PNEF. Relação estado-sociedade. Programa Nacional de Educação Fiscal. (Série Educação Fiscal. Caderno 2). 5ª ed. Brasília: ESAF, 2014b.

BRASIL. MDIC - Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. Balança comercial brasileira: Municípios, 2016. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/series-historicas> Acesso em 19 jun. 2015.

BRASIL. MI - Ministério de Integração Nacional. Política Nacional de Desenvolvimento Regional. Secretaria de Política de Desenvolvimento Regional (SDR). Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura (IICA), 2013. Disponível em: <http://www.mi.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=240b7eb3-af5d-458a-ad65-1e9f4d5e9095&groupId=24915> Acesso em 13 abr. 2016.Reg

BRASIL. SEFAZ-MT - Secretaria de Estado da Fazenda de Mato Grosso. Análise da Receita Pública 2014. Disponível em: <http://www.sefaz.mt.gov.br/portal/Tributario/PDF/Relatorio_Receita_Publica_Anual-2014.pdf> Acesso em 13 jul. 2015.

_____. _____. Anexo IV - Relatório de valores adicionados dos municípios. Disponível em <http://www.sefaz.mt.gov.br/portal/Financeiro/IPM.php>. Acesso em 10 jul. 2015.

_____. _____. Lei Complementar n° 157 de 20 de janeiro de 2004. Estabelece normas relativas ao cálculo dos índices de Participação dos Municípios do Estado de Mato grosso no produto da arrecadação do ICMS, e dá outras providências. Disponível em: <http://app1.sefaz.mt.gov.br/0425762E005567C5/9733A1D3F5BB1AB384256710004D4754/7DEDB9DE180B3E9A04256E220072D052>. Acesso em 09 de jan. 2015.

_____. _____. Decreto 2.212 - Regulamento do ICMS. Capítulo XX, artigo 105, § 4º. Artigo 106, § 2º, III. Capítulo XXVI, artigo 133, de 20 de março de 2014. Disponível em: <http://www.sefaz.mt.gov.br/legislacao/SubIndice.aspx?ID=166> Acesso em 22 abr. 2015.

BRASIL. SEPLAN-MT - Secretaria de Estado de Planejamento de Mato Grosso. Anuários Estatísticos. Disponível em: <http://www.seplan.mt.gov.br/index.php/2013-05-10-18-15-57/2013-05-10-19-32-21/anuarios-estatisticos>. Acesso em 12 ago. 2015.

BRASIL. SICME-MT - Secretaria de Estado de Indústria, Comércio, Minas e Energia. Programa de Desenvolvimento Comercial e Industrial (PRODEIC). Disponível em: <http://www.sicme.mt.gov.br/html/internas.php?tabela=paginas&codigoPagina=135>. Acesso em 19 out. 2015.

BRASIL. SEDEC - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico. Brenco traz empregos e desenvolvimento para Alto Taquari. De 23 de agosto de 2009. Disponível em: <http://www.sedec.mt.gov.br/-/brenco-traz-empregos-e-desenvolvimento-para-alto-taquari>. Acesso em 27 de fev. 2016.

BRASIL. MTE - Ministério do Trabalho e Emprego. Perfil do Município. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_perfil_municipio/index.php>. Acesso em 14 nov. 2015.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Crescimento e Desenvolvimento Econômico. Notas da Escola de Economia da Fundação Getúlio Vargas, 2008. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/Papers/2007/07.22.CrescimentoDesenvolvimento.Junho19.2008.pdf> Acesso em: 25 abr. 2016.

BRITO, Marco Antonio de Souza. Renúncia Fiscal e o setor de máquinas e equipamentos agrícolas: as políticas de incentivos tributários e seus efeitos no Estado do Rio Grande do Sul, no âmbito do ICMS. Dissertação (mestrado em Economia com ênfase em Economia Aplicada). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

BRYCE, Murray D. Políticas e métodos de desenvolvimento industrial. Rio de Janeiro: Forense, 1970.

CLEMENTE, Ademir. HIGACHI, Hermes Y. Economia e desenvolvimento regional. São Paulo: Atlas, 2000.

FIGUEIREDO, Margarida Garcia de. Agricultura e estrutura produtiva do Estado do Mato Grosso: uma análise insumo-produto. Dissertação (Mestrado em Ciência, área de concentração: Economia Aplicada), Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Piracicaba, São Paulo, 2003.

GESTÃO NO CAMPO. Michelin encerra as atividades na região. Disponível em: <http://www.gestaonocampo.com.br/biblioteca/michelin-encerra-atividades-na-regiao/>. Acesso em 07 de jan. de 2016.

KUSSANO, Marilin Ribeiro. Proposta de modelo de estrutura do custo logístico do escoamento da soja brasileira para o mercado externo: o caso do Mato Grosso. Dissertação (mestrado Engenharia de Produção) – Programa de Pós-graduação em Engenharia da Produção, Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR), São Carlos, São Paulo, 2010.

HANEFELD, Alexandro Oto. Economia e desenvolvimento econômico: uma experiência a partir do pólo de modernização tecnológica do Vale do rio Parto, Rio Grande do Sul, Brasil. Dissertação (mestrado em Desenvolvimento Regional, área de concentração: Economia Aplicada) – Programa de Pós-graduação em Economia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, Rio Grande do Sul, 2001. Disponível em: <http://cdn.fee.tche.br/eeg/1/mesa_2_hanefeld.pdf> Acesso em 23 de abr. 2016.

LIMA, Maurício. Custos logísticos no Brasil. Instituto de Logística e Supply Chain – ILOS, 2014. Disponível em: <http://www.ilos.com.br/web/custos-logisticos-no-brasil/> Acesso em 08 de ago. 2015.

MACEDO, Luciano Duarte de Assis. A situação do desenvolvimento econômico em Alto Taquari e Alto Araguaia após a chegada da ferrovia. Dissertação (mestrado em Agronegócio e Desenvolvimento Regional) – Programa de Pós-graduação da Faculdade de Economia, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2011.

MANKIW, N. Gregory. Introdução à economia: princípios de micro e macroeconomia. Rio de Janeiro: Elsevier, 2001.

MATIAS, José Pereira. Finanças públicas: a política orçamentária no Brasil. 2ª edição, São Paulo: Atlas, 2003.

MIRANDA, Luiz Miguel. Sistemas de Transporte e Intermodalidade (corredores de transporte em Mato Grosso). Cuiabá: Editora UFMT, 2012.

MYRDAL, Gunnar. Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas.2. ed. Rio de Janeiro: Saga, 1988.

OLIVEIRA, MARCO A. Desenvolvimento econômico e organizações internacionais. São Paulo: Person Prentice Hallo, 2007.

PINDYCK, Robert S. RUBINFELD, Daniel L. Microeconomia, 5ª Edição, São Paulo: Prentice Hall, 2002.

REVISTA DINHERO RURAL, A safra entra nos trilhos. Edição 108, outubro de 2013. Disponível em: <http://dinheirorural.com.br/secao/agronegocios/safra-entra-nos-trilhos> Acesso em 22 de out. 2015.

SANDRONI, Paulo. Novíssimo dicionário de Economia. Editora Best Seller, 13º edição: São Paulo, 2004.

SIMONSEN, Mario Henrique. CYSNE, Rubens Penha. Macroeconomia. Rio de Janeiro: Editora Apecs A, 1975.

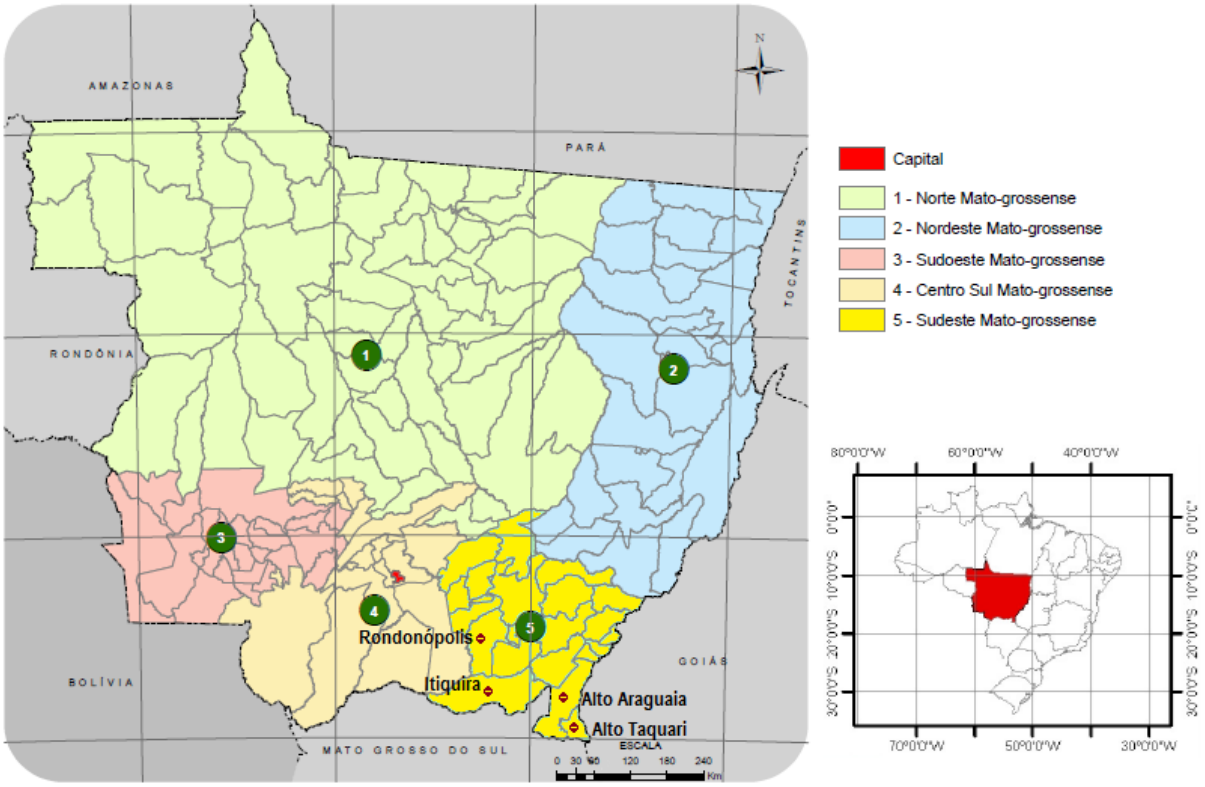
SORGI, Fernando Antonio. Desenvolvimento econômico regional: um estudo do norte pioneiro do Paraná – microrregião de Cornélio Procópio. Dissertação (Mestrado em Economia co ênfase em Desenvolvimento Econômico) Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

SOUZA, Nali de Jesus de. Desenvolvimento Econômico. Editora Atlas, 6ª edição: São Paulo, 2012.

TARDELLI, Bruno Leonardo Silva. O escoamento de soja de Mato Grosso para exportação: uma análise de integração espacial de mercados e dos impactos da redução dos custos de transporte. 2013. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas com ênfase em Economia Aplicada) Programa de Pós- Graduação em Economia Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

WINTERS, Kalil. As mudanças logísticas causadas pelo novo terminal de transbordo de Rondonópolis-MT. Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial. Departamento de Economia, Administração e Sociologia. Escola Superior de Agricultura Luiz Queiroz (ESALQ). Universidade de São Paulo. Piracicaba, 2011.

ANEXO I: Mesorregiões de Mato Grosso



Fonte: SEPLAN, 2015.

APÊNDICE I: Comportamento dos indicadores nas cidades analisadas.

Legenda:

Valores inferiores ao ano anterior

Alto Taquari

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Valor adicionado			■			■				■
Renda *per capita*			■			■	■			■
Balança Comercial		■	■							■
Empregos gerados			■			■			■	
Impostos		■			■	■				■

Alto Araguaia

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Valor adicionado								■		■
Renda *per capita*		■		■	■	■	■	■		
Balança Comercial			■	■	■			■	■	■
Empregos gerados			■					■	■	
Impostos		■	■	■	■	■		■	■	■

Itiquira

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Valor adicionado			■							
Renda *per capita*		■	■							
Balança Comercial			■				■			
Empregos gerados		■	■	■	■	■			■	■
Impostos		■								■

Rondonópolis

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Valor adicionado			■							
Renda *per capita*			■				■		■	
Balança Comercial			■		■			■		■
Empregos gerados			■							■
Impostos		■								

Fonte: IBGE, 2015 - MDIC, 2015 e TEM, 2015.