



### **Evaristo de Miranda**

Engenheiro Agrônomo, tem mestrado e doutorado em ecologia pela Universidade de Montpellier (França). Com centenas de trabalhos publicados no Brasil e exterior, é autor de 45 livros, incluindo Tons de Verde (português, inglês e chinês). Pesquisador da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária desde 1980, participou e coordenou mais de 40 projetos de pesquisa e implantou e dirigiu três centros nacionais de pesquisa. Atualmente é chefe geral da Embrapa Territorial, em Campinas, SP.

## **Quem faz o agro andar**

- Em nenhum lugar do mundo, o agricultor colhe sua produção e coloca num navio ou trem. Sempre a coloca num caminhão, num utilitário e daí segue até o trem, o navio ou diretamente aos centros de consumo e transformação.

- No Brasil, em mais de 80 cadeias produtivas de grãos, açúcar, laranjas, banana, maçãs e outras frutas, flores etc., os produtores colhem e colocam em caminhões, caminhonetes, carretas ou algum utilitário semelhante. O mesmo ocorre na silvicultura e com mais de uma dezena de cadeias associadas à proteína animal: bovinos, aves, suínos, peixes etc., tanto para levá-los aos frigoríficos e como de lá para frente ao encaminhar seus produtos, e também para processamento do leite, dos ovos, da lã etc.

- Existem circuitos, de curta distância, como nas cerca de 60 cadeias na horticultura envolvendo folhosas, cogumelos, raízes e tubérculos, melões e melancias. Por fim, vale mencionar as cerca de 40 cadeias ligadas ao extrativismo vegetal e animal, envolvendo madeiras, fibras, castanhas e nozes, pescados, ceras, óleos e outros produtos. Tudo isso compõe o PIB do agronegócio brasileiro. Sobre o PIB da agropecuária brasileira, ver: <https://www.cnabrazil.org.br/boletins/pib-do-agronegocio-alcanca-participacao-de-26-6-no-pib-brasileiro-em-2020>

- No sentido inverso dessa logística existe a retrologística. O agro mobiliza ao longo do ano um grande número de fretes rodoviários até centros de distribuição, cooperativas e fazendas levando sementes, corretivos (calcário, gesso, pó de rocha), adubos, defensivos agrícolas, máquinas e equipamentos. Rotas marítimas são tributárias nas origens e destinos dos fretes rodoviários. Sobre as rotas marítimas, ver: <https://summitagro.estadao.com.br/comercio-exterior/como-as-rotas-maritimas-contribuem-com-o-agronegocio-brasileiro/>

- Por ano são mais de 40 milhões de fretes de curta e longa distância, gerados por toda a diversidade produtiva da agropecuária nacional. Por exemplo, cerca de um milhão de fretes rodoviários são mobilizados anualmente apenas na exportação de grãos. Isso representa quase 40% da carga total. Hoje, 50% dos grãos exportados chegam aos portos por ferrovia, depois passam pelos caminhões do campo ao trem.

- Nunca a logística agropecuária nacional foi tão atrativa para investidores privados, nacionais e estrangeiros. O investimento privado em concessões federais subiu e ultrapassou 9 bilhões em 2020. Talvez haverá mais opções e maior competição entre modais de transporte, com redução de preços. Basta de monopólios. Os ganhos na eficiência da malha ferroviária, hidroviária e rodoviária precisam entrar pela porteira dos agricultores. Sobre investimentos privados em concessões federais, ver: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/investimento-privado-em-concessoes-federais-sobe-e-chega-a-r-9-2-bilhoes-em-2020>