

Centro-Oeste depende de mais conexões para levar produção até os portos

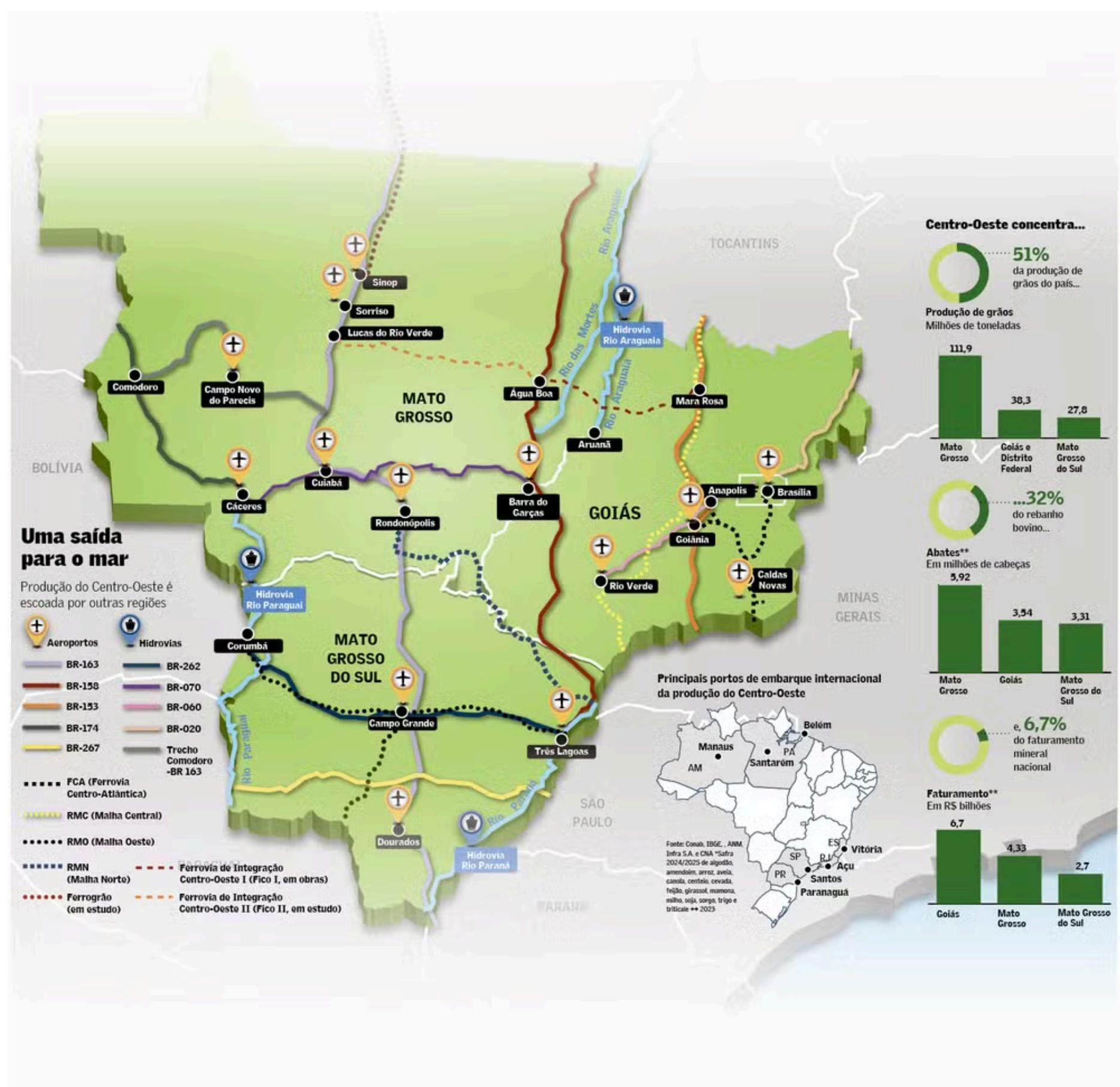
Planos atuais para as infraestruturas logísticas são insuficientes, dizem especialistas

Por Domingos Zaporolli — Para o Valor, de São Paulo

23/10/2025 05h04 · Atualizado agora



Presentear matéria



O Centro-Oeste se consolidou como o principal polo agropecuário do país, sendo responsável por 51% da produção nacional de grãos na safra 2024/2025 e por 38% da produção de carne bovina. É também importante produtor de celulose, óleos, biocombustíveis, ração animal e minérios. Mas a região não conta com infraestrutura logística condizente com sua relevância produtiva e o país não está se preparando adequadamente para enfrentar os novos desafios logísticos que virão com a expansão da produção na região prevista para os próximos anos.

Segundo o documento Projeções do Agronegócio 2023/24 a 2033/34, elaborado pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), a colheita nacional das três principais culturas agrícolas do Centro-Oeste, soja, milho e algodão em pluma, vai crescer em uma década 35,3%, 32,3% e 26,7%, respectivamente. A produção de carne bovina, 10,2%. O texto cita que a expansão da produção nacional dessas quatro commodities será puxada principalmente pelo Mato Grosso, o maior celeiro agrícola do país, responsável por 32% da produção de grãos e por 13,8% do rebanho nacional. No Estado, a colheita de soja e milho deve saltar das 88 milhões de toneladas verificadas em 2023/24 para algo como 144 milhões de toneladas em 10 anos.

“O avanço da produção no Centro-Oeste é extraordinário, mas os produtos da região são escoados basicamente por rodovias inadequadas e a oferta ferroviária é baixíssima, muito aquém da necessidade”, diz Paulo Resende, especialista em logística da Fundação Dom Cabral (FDC).

Uma característica da região é sua dependência de corredores logísticos interestaduais. Grandes volumes de commodities percorrem longas distâncias, que variam entre mil e dois mil quilômetros, para abastecer agroindústrias nas regiões Sul e Sudeste ou chegar aos portos de calado profundo onde é realizado o embarque internacional. Esse transporte é realizado principalmente por vias rodoviárias.

O Mato Grosso conta com só uma ferrovia em operação cujo terminal se situa no sul do Estado, em Rondonópolis. A produção da dinâmica região central mato-grossense, em Nova Mutum, Lucas do Rio Verde e Sorriso, precisa percorrer entre 700 km e 800 km em rodovias até o terminal ferroviário que se conecta ao Porto de Santos (SP) por meio da Malha Paulista da Rumo Logística.

Outra alternativa é enviar a carga pela BR-163 até Miritituba (PA) - a cerca de mil quilômetros -, acessar a hidrovia do Tapajós e realizar os embarques internacionais em Santarém (PA) ou Belém (PA). Ou, ainda, percorrer distâncias ainda maiores pela BR-364 e chegar a Porto Velho (RO), para acessar a hidrovia do rio Madeira e então fazer o transbordo para grandes embarcações em Itacoatiara (AM) ou Santarém (PA).

Em Goiás, a situação é um pouco melhor, uma vez que o Estado é cortado pela Ferrovia Norte-Sul (FNS), concluída em 2023, após 36 anos de obras. A via se estende por 2,2 mil km entre Açaílândia, no Maranhão, e a paulista Estrela d’Oeste, se conectando ao norte com a Estrada de Ferro Carajás, que leva ao Porto do Itaqui (MA), e ao sul à Malha Paulista.

O Mato Grosso do Sul tem a Malha Oeste, que liga Corumbá a São Paulo, uma ferrovia desatualizada e pouco utilizada, com velocidade média comercial em torno de 7 km/h, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). “A revitalização da Malha Oeste é hoje a principal reivindicação do produtor sul-mato-grossense”, diz Elisangela Pereira, assessora técnica da comissão de infraestrutura e logística da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

Pereira, que elabora um documento a ser divulgado no fim do ano com as principais reivindicações na área de infraestrutura de transportes dos produtores agropecuários do país, informa que em Goiás a demanda é por

e federal são muito tímidas diante da necessidade atual do Centro-Oeste e da expansão futura da agropecuária da região. Projeções indicam que a agricultura deverá agregar o aproveitamento de terras degradadas no norte do Mato Grosso, noroeste de Goiás e sul do Pará, o que vai aumentar a produção das principais culturas da região entre um quarto e um terço em dez anos.

Haverá a necessidade até de um duto para transporte de etanol de milho, afirma Paulo Resende, especialista em logística da Fundação Dom Cabral (FDC). A previsão é que a produção, em 6,9 bilhões de litros, dobre em dez anos - sendo a maior parte voltada para atender Sul e Sudeste. "É muito custoso transportar esse volume de combustível em longas distâncias por caminhão", diz Resende.

Os problemas logísticos do Centro-Oeste são antigos e as soluções são bem conhecidas, afirma Cleiton Gauer, superintendente do Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária (Imea). "O que não temos é a implementação das infraestruturas necessárias".

O principal projeto em implementação é a Ferrovia de Integração Estadual de Mato Grosso, traçado de 743 km entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde, com conclusão prevista para 2031. "É uma ferrovia que vai ligar o coração produtivo do país ao porto de Santos [SP]", afirma Natália Marcassa, vice-presidente da Rumo Logística, responsável pela obra contratada no modelo de autorização pelo governo do Mato Grosso. A primeira etapa da ferrovia, um trecho de 160 km de Rondonópolis até Dom Aquino, tem previsão de entrar em operação em 2026.

Outra obra em execução na região é a etapa 1 da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), um trecho de 383 km entre Mara Rosa (GO), onde a via se conecta à Ferrovia Norte-Sul (FNS), e Água Boa (MT). A infraestrutura está sendo implementada pela **Vale**.

Segundo George Santoro, secretário-executivo do Ministério dos Transportes, o governo federal planeja realizar em 2026 a concessão do corredor ferroviário Leste-Oeste, que garantirá a extensão a oeste da Fico por mais 505 km até Lucas do Rio Verde e também a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), que se conectará à FNS em Figueirópolis (TO) e seguiria até Ilhéus, na Bahia.

Também está nos planos do governo federal licitar em 2026 a Ferrogrão, ligando Sinop (MT) aos terminais portuários do rio Tapajós em Miritituba. A obra é polêmica devido aos seus elevados custos e impacto socioambientais e enfrenta grande resistência social à sua implementação.

Para Resende, o Centro-Oeste demanda ao menos duas ferrovias de sul a norte, em direção aos portos amazônicos - uma delas seria a extensão da FNS de Açailândia (MA) até Vila do Conde (PA) - e outras duas de oeste a leste, em direção aos portos do Nordeste. Além do corredor Fico-Fiol, seria necessário um corredor ligando o norte do Mato Grosso à Transnordestina, que parte do Piauí em direção ao Porto do Pecém (CE).

O Centro-Oeste ainda poderia ser beneficiado por dois corredores logísticos com saída para o Oceano Pacífico. A Infra S.A., empresa pública de planejamento logístico, estuda um corredor bioceânico ligando Ilhéus ao porto de Chancay, no Peru, por meio da Fico-Fiol. O corredor contaria com a extensão ferroviária Quadrante Rondon, que partiria de Lucas do Rio Verde (MT), passaria por Porto Velho (RO), e chegaria até Cruzeiro do Sul (AC), de onde uma ferrovia peruana, ainda não planejada, completaria o trajeto a Chancay. É um projeto de longo prazo.

Mais imediata é a rota Capricórnio, ligação rodoviária entre o Mato Grosso do Sul, passando por Campo Grande e Porto Murtinho, até os portos chilenos de Iquique, Antofagasta e Mejillones atravessando Paraguai e Argentina. O percurso marítimo pelo Pacífico até a China leva em média 23 dias, enquanto o trajeto pelo Atlântico, saindo de Santos (SP), leva 45 dias.