

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ

PROGRAMA DE MESTRADO EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES

**INTERFACES ENTRE DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS
DE AGRONEGÓCIO E POLÍTICAS DE TRANSPORTES: O CASO
DA REGIÃO DA IBIAPABA NO ESTADO DO CEARÁ**

Lucimar da Silva Santiago

ORIENTADOR: Profª. Marta Maria de Mendonça Bastos, Pós D.Sc.

Fortaleza
2005

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ

PROGRAMA DE MESTRADO EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES

**INTERFACES ENTRE DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS
DE AGRONEGÓCIO E POLÍTICAS DE TRANSPORTES: O CASO
DA REGIÃO DA IBIAPABA NO ESTADO DO CEARÁ**

Lucimar da Silva Santiago

Dissertação submetida ao Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para a obtenção do título de mestre em Ciências (M.Sc.) em Engenharia de Transportes.

ORIENTADORA: Prof^ª. Marta Maria de Mendonça Bastos, Pós D.Sc.

Fortaleza
2005

FICHA CATALOGRÁFICA

SANTIAGO, LUCIMAR DA SILVA

Interfaces entre Desenvolvimento, Políticas de Agronegócio e Políticas de Transportes: O Caso da Região da Ibiapaba no Estado do Ceará. Fortaleza, 2005.

xvi, 188 fl., Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Centro de tecnologia, Universidade federal do Ceará, Fortaleza, 2005.

1. Transportes – Dissertação

2. Agronegócio

3. Políticas Públicas

4. Políticas de Transportes

CDD 388

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

SANTIAGO, L.S. (2005). Interfaces entre Desenvolvimento, Políticas de Agronegócio e Políticas de Transportes: o Caso da Região da Ibiapaba no Estado do Ceará. Dissertação de Mestrado, Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE, 188 fl.

CESSÃO DE DIREITOS

NOME DO AUTOR: Lucimar da Silva Santiago

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO: Interfaces entre Desenvolvimento, Políticas de Agronegócio e Políticas de Transportes: o Caso da Região da Ibiapaba no Estado do Ceará.

Mestre / 2005

É concedida à Universidade Federal do Ceará permissão para reproduzir cópias desta dissertação de mestrado e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem a autorização por escrito do autor.

Lucimar da Silva Santiago
Rua Princesa Isabel 1783, Aptº 101, Benfica
60015-061 – Fortaleza/CE - Brasil

INTERFACES ENTRE DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS DE AGRONEGÓCIO E
POLÍTICAS DE TRANSPORTES: O CASO DA REGIÃO DA IBIAPABA NO
ESTADO DO CEARÁ

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE
MESTRADO EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO CEARÁ COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS À
OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE
TRANSPORTES.

Aprovada por:

Prof. Marta Maria de Mendonça Bastos, Pós D.Sc.
(Orientadora)

Prof. João Bosco de Furtado Arruda, P.h.d
(Examinador Interno)

Prof. Irls de Oliveira Mayorga, P.h.d
(Examinador Interno)

Prof. Carlos Américo Leite Moreira, D.Sc
(Examinador Interno)

Prof. Raul de Bonis de Almeida Simões, D.Sc.
(Examinador Externo)

FORTALEZA, CE – BRASIL
MARÇO DE 2005

“Governar ou conduzir é algo muito complexo, que não pode ser reduzido inteiramente a uma teoria. É uma arte, mas não é pura arte. Para governa-se requer-se cada vez mais um domínio teórico sobre os sistemas sociais.”

Carlos Matus

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho,
A minha eterna madrinha, Angelina Gabriele (*in memoriam*), por todos os ensinamentos, pelo amor dedicado e por ser constante fonte de inspiração.
A minha mãe, Maria Santiago, pela grande mulher que é, amiga de todas as horas, mãe amorosa e dedicada.
E como não poderia deixar de ser, ao meu companheiro incondicional, Cláudio Dodt, pela compreensão e incentivo constante.

AGRADECIMENTOS

Agradeço:

A Deus, por ser luz constante no meu caminho, por todas as bênçãos concedidas e por me carregar nos braços nos momentos mais difíceis. Assim, foi possível vencer grandes desafios, tais como a conclusão deste trabalho.

A minha mãe, as minhas tias, Marice e Francismar, as minhas primas, Ana Angélica e Sabrina e a minha avô Angélica.

A família Dodt, aqui representada por Cláudio, Branca e Francisco Dodt, que me acolheram desde o início como parte da família.

A Professora Marta Bastos, orientadora deste trabalho, por sua dedicação ao curso e desenvolvimento desta Dissertação.

Ao Professor Jorge Soares pela competência e pelo incentivo sempre dedicado no momento certo.

A todos os que formam o PETRAN, que nos momentos mais difíceis se tornam uma verdadeira família, a Família PETRAN. Em especial agradeço aos meus colegas da turma de 2001, aqui representados pelos meus sempre companheiros: Luciana Tomé, Everton Correia e Alane Barros. Além da sempre amiga e funcionária do PETRAN, Ivone Sales Aleixo.

A Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FUNCAP, pelo suporte financeiro durante o curso.

A Secretaria de Planejamento do Estado, representada por Francisco Gifone, a Secretaria de Desenvolvimento Local e Regional, representada por Fátima Falcão e

Secretaria de Agricultura e Pecuária, através do Instituto Agropólos, na pessoa de Antônio Augusto, por todas as informações fornecidas.

As empresas CeaRosa, Reijers, Ypióca e Nutriôrgânica, especialmente aos seus representantes que atenciosamente atenderam aos meus questionamentos.

Enfim, agradeço a todas as pessoas que de alguma forma me ajudaram ou incentivaram na conclusão deste trabalho.

OBRIGADA!

Resumo da Dissertação submetida ao PETRAN/UFC como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Ciências (M.Sc.) em Engenharia de Transportes

INTERFACES ENTRE DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS DE
AGRONEGÓCIO E POLÍTICAS DE TRANSPORTES: O CASO DA REGIÃO DA
IBIAPABA NO ESTADO DO CEARÁ

Lucimar da Silva Santiago

Março/2005

Orientadora: Marta Maria de Mendonça Bastos, Pós D.Sc

Importantes transformações, conhecidas como globalização, estão ocorrendo na economia mundial e imprimem, à todos os países, necessárias mudanças na forma de administrar suas economias. Entretanto, a globalização se processa de forma conservadora, acentuando históricas desigualdades sociais e regionais, além de criar novas desigualdades. Sendo impossível de se atingir, pelas livres forças de mercado como preconizado pelo neo-liberalismo global, o Desenvolvimento requer planejamento governamental visando direcionar, equilibrar e distribuir no espaço, o crescimento da atividade econômica, além de garantir a distribuição da renda gerada pelo crescimento econômico pelo conjunto das unidades familiares. Entretanto, o Estado do Ceará também adotou o receituário neo-liberal-global, enfatizando o crescimento econômico e a atração de investimentos externos, como vetores principais de seu processo de desenvolvimento, sem preocupações de distribuir equilibradamente por entre suas regiões e populações o produto deste crescimento. No final da década de oitenta e início da década de noventa, mudanças na base do setor primário cearense se iniciaram e este, passou a esboçar tendência de integração entre os setores agrícola e industrial, dando origem ao agronegócio ou *agribusiness*. O governo cearense percebendo, as potencialidades da região da Ibiapaba, para a produção agrícola e, também, necessitando incentivar em uma outra matriz, o “desenvolvimento” do Estado, optou por investir intensamente, a partir de 1998, em agricultura irrigada polarizada. Dentro de sua visão particular de “agronegócio” e de “desenvolvimento”, o principal passo adotado para o setor agrícola pelos Governos das Mudanças - a partir de Tasso Jereissati - foi conceber pólos de crescimento agrícola: agropólos, dentre os quais o da Ibiapaba. Neste contexto,

esta dissertação tratou de correlacionar, de modo geral para o Ceará e, particularmente para esta a região, Desenvolvimento, Política de Agronegócios e Políticas de Transportes. Tratou de analisar se Políticas de Desenvolvimento Regional Global, devem ou não, preceder Políticas Setoriais tanto em termos de infra-estruturas de transportes, quanto em termos de agronegócios, ou se é possível obter resultados duradouros, para o desenvolvimento regional, sem a clara definição e aplicação destas.

Dissertation abstract submitted to PETRAN/UFC as part of the necessary requirements for the awarding of the title of Master in Sciences (M.Sc.) in Engineering of Transportation

INTERFACES BETWEEN DEVELOPMENT, AGRIBUSINESS POLICIES AND
TRANSPORTATION POLICIES: THE CASE IN THE IBIAPABA REGION IN THE
STATE OF CEARÁ

Lucimar da Silva Santiago

March/2005

Advisor: Marta Maria de Mendonça Bastos, Pós D.Sc

Major transformations, known as globalization, are taking place in the world economy and these are making necessary, to all countries, to undertake the adequate changes in the manner of managing its economies. However, globalization is being processed in a conservative way, highlighting historical social and regional inequalities, besides generating new inequalities. Rendering it impossible to achieve by the market's free forces as set up by the global neoliberalism, Development requires governmental planning aiming to direct, balance and distribute, within the space, the economic activities growth, besides warranting the distribution of income generated by the economic growth coming out from the family units. In spite of all that, the State of Ceará has also adopted the neo-liberal-global prescription, focusing on economic growth and the attraction of foreign investments as the main vectors of its development process, without concern for the balanced distribution among its regions and populations of the product provided by this growth. In the late 80's and early 90's, changes started to occur in the State of Ceará primary sector base and this sector started to display a slight trend towards the integration of both agricultural and industrial sectors, this was the inception of agribusiness. The State of Ceará administration, noticing the potential of the Ibiapaba region for the agricultural production, and as it needed as well to foster in another matrix the state's "development", it has chosen to invest heavily, as from 1998, in the polarized irrigation agriculture. Within the administration's private view of "agribusiness" and of "development" the main measure adopted for the agricultural sector by the state's governments for changes starting from Tasso Jereissati – was to conceive agricultural growing poles, among which lies Ibiapaba.

In this context, the current dissertation endeavor to correlate, in a general manner for the State of Ceará, and in particular to this region, Development, Agribusiness Policies and Transportation Policies. An analysis was carried out to verify whether Global Regional Development Policies should or not precede sectorial policies, both in what concern transportations infrastructure, as well as in agribusiness features, or whether it is possible to obtain long lasting results for the regional development without a clear cut definition and application of these Text.

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO.....	1
1.1 IMPORTÂNCIA DO TEMA.....	1
1.2 QUESTÕES DE PESQUISA.....	11
1.3 O PROBLEMA DA PESQUISA.....	11
1.4 HIPÓTESE DE PESQUISA.....	12
1.5 OBJETIVOS.....	12
1.5.1 Objetivo Geral.....	12
1.5.2 Objetivos Específicos.....	13
1.6 METODOLOGIA.....	13
1.6.1 Bases Conceituais.....	14
1.6.2 Etapas da Pesquisa.....	15
1.6.3 Estrutura do trabalho.....	18

CAPÍTULO 2

BASES CONCEITUAIS: DESENVOLVIMENTO, AGRONEGÓCIO E PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES.....	20
2.1 PRINCIPAIS CONCEITOS E EVOLUÇÃO DO SIGNIFICADO DE DESENVOLVIMENTO.....	20
2.1.1 Introdução.....	20
2.1.2 Conceitos Associados ao Desenvolvimento.....	22
2.2 AGRONEGÓCIO: PRINCIPAIS CONCEITOS E EVOLUÇÃO.....	36
2.2.1 Introdução.....	36
2.2.2 Principais Conceitos.....	37
2.2.3 Agronegócio: Reestruturação Global.....	40
2.2.4 Agronegócio: Evolução no Brasil.....	42
2.3 PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES: PRINCIPAIS CONCEITOS.....	48
2.3.1 Planejamento Global.....	48
2.3.2 Políticas Públicas.....	51

2.3.3	Planejamento e Políticas de Transportes.....	53
-------	--	----

CAPÍTULO 3

	PLANOS DE DESENVOLVIMENTO GLOBAL, POLÍTICAS DE AGRONEGÓCIO E POLÍTICAS DE TRANSPORTES NO ESTADO DO CEARÁ.....	59
3.1	AS GRANDES LINHAS DOS PLANOS DE DESENVOLVIMENTO GLOBAL PARA O ESTADO DO CEARÁ: ANTES E DEPOIS DA ÊNFASE NA ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS INDUSTRIAIS EXTERNOS.....	59
3.1.1	Planos de Desenvolvimento Global para o Estado do Ceará antes da Ênfase da Atração de Investimentos Industriais Externos.....	60
3.1.2	Planos de Desenvolvimento Global Para o Estado do Ceará após a Ênfase na Atração de Investimentos Externos.....	65
3.1.3	Comentário Geral Sobre os Planos.....	75
3.2	AS GRANDES LINHAS DAS RECENTES POLÍTICAS DE AGRONEGÓCIO NO ESTADO DO CEARÁ: PERSISTÊNCIA NA ÊNFASE DE ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS EXTERNOS E NA POLARIZAÇÃO ESPACIAL.....	78
3.2.1	A Atual Conjuntura do Desenvolvimento Rural Cearense.....	78
3.2.2	A Política Agroindustrial do Ceará.....	82
3.3	LINHAS GERAIS DAS POLÍTICAS DE TRANSPORTES NO ESTADO DO CEARÁ.....	88
3.3.1	Linhas Gerais das Políticas de Transporte Rodoviário no Estado do Ceará.....	90
3.3.2	Linhas Gerais das Políticas de Transporte Ferroviário no Estado do Ceará.....	96
3.3.3	Linhas Gerais das Políticas de Transporte Aéreo no Estado do Ceará.....	97
3.3.4	Linhas Gerais das Políticas de Transporte Marítimos no Estado do Ceará.....	99

CAPÍTULO 4

O AGRONEGÓCIO E OS TRANSPORTES NA REGIÃO DA IBIAPABA - CEARÁ.....	107
4.1 CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO: ASPECTOS FÍSICOS E PROCESSO DE OCUPAÇÃO.....	107
4.1.1 Características Físicas e Geográficas.....	107
4.1.2 Processo de Ocupação.....	109
4.2 O AGRONEGÓCIO NA REGIÃO DA IBIAPABA.....	112
4.2.1 A Atividade Econômica.....	112
4.2.2 As Políticas de Agronegócio para a Região da Ibiapaba.....	121
4.3 OS TRANSPORTES NA REGIÃO DA IBIAPABA.....	129
4.3.1 A Infra-Estrutura de Transportes Existente.....	129
4.3.2 As Políticas de Transportes para a Região da Ibiapaba.....	133
4.3.3 As Políticas de Transportes e a Visão dos Agentes Produtivos locais.....	136

CAPÍTULO 5

5 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	140
5.1 CONCLUSÕES GERAIS E ESPECÍFICAS.....	140
5.2 RECOMENDAÇÕES GERAIS E ESPECÍFICAS.....	145

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	148
---	------------

APÊNDICES	161
------------------------	------------

APÊNDICE 1: Pesquisa de Campo: Informações Solicitadas às Empresas.....	162
--	------------

APÊNDICE 2: Pesquisa de Campo: Informações Solicitadas ao Governo do Estado do Ceará.....	167
--	------------

APÊNDICE 3: Registro Fotográfico.....	171
--	------------

ANEXOS	176
ANEXO 1: Projetos Estruturantes Inter-Regionais que Integrarão o PDIR do Vale do Coreaú e Ibiapaba Dividos por Área Programa.....	177
ANEXO 2: Trechos Críticos do Ceará em Termos de: Estado Geral da Via, Pavimentação e Sinalização.....	182
ANEXO 3: RESOLUÇÃO N.º 207/2004 – CD – DERT.....	186

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1	Localização dos Agropólos do Ceará.....	7
Figura 1.2	Classificação Geral das Vias Estatais do Brasil.....	10
Figura 1.3	Região da Ibiapaba em Destaque	10
Figura 1.4	Síntese das etapas da Pesquisa.....	18
Figura 2.1	Esquematização de um Sistema Agroindustrial.....	39
Figura 2.2	Esquema da Evolução do Agronegócio no Brasil.....	46
Figura 2.3	Esquema da avaliação de políticas públicas com a participação da comunidade.....	53
Figura 2.4	Etapas do Processo de Planejamento de Transportes.....	58
Figura 3.1	Mapa dos Agropólos existentes em 2001, quando da concepção destes no Ceará.....	71
Figura 3.2	Posição Estratégica do Ceará.....	84
Figura 3.3	Principais pólos de crescimento e sistema rodoviário básico do Estado do Ceará.....	89
Figura 3.4	Malha Rodoviária do Ceará com destaque para as obras realizadas no âmbito do CEARÁ II entre 1999 e 2003.....	95
Figura 3.5	Malha Ferroviária de Carga do Ceará.....	97
Figura 3.6	Aeroportos e Aeródromos no Estado do Ceará.....	98
Figura 3.7	Layout do Porto de Fortaleza.....	100
Figura 3.8	Complexo Industrial Portuário do Pecém/CE : Plano Diretor.....	102
Figura 4.1	Disposição dos Municípios na Serra da Ibiapaba.....	108
Figura 4.2	Esquema dos Efeitos da Globalização no Setor Agrícola – O caso da Rosas.....	116
Figura 4.3	Malha Ferroviária da CFN no Ceará.....	130
Figura 4.4	Principais Rodovias de Acesso a Região da Ibiapaba.....	131

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1 Representação Elementar e Esquemática do Planejamento Tradicional.....	50
Tabela 3.1 Exportações dos principais agronegócios do Ceará em 2003 e classificação do Estado na região e no país.....	83
Tabela 3.2 Comparativo das Exportações do Agronegócio Cearense de 2001 a 2003.....	83
Tabela 3.3 Nível de serviço dos pavimentos no Estado do Ceará.....	91
Tabela 3.4 Características Físicas da Malha rodoviária do Estado do Ceará.....	91
Tabela 3.5 Situação da Malha Rodoviária Estadual, Federal e Municipal do Estado do Ceará, entre os anos de 1997 e 2002.....	93
Tabela 3.6 Características dos Aeroportos e Aeródromos Cearenses.....	99
Tabela 3.7 Navios ou Embarcações que Poderão Utilizar o Terminal Portuário do Pecém/Ce: Valores Máximos dos Parâmetros Caracterização.....	103
Tabela 4.1 Ano de Instalação e População dos Municípios Componentes da Serra da Ibiapaba.....	110
Tabela 4.2 Taxa de Crescimento do PIB dos municípios da Ibiapaba de 1997 a 2002	112
Tabela 4.3 Estrutura Setorial do PIB por Município da Região da Ibiapaba – 2002....	113
Tabela 4.4 Mercados Consumidores dos principais produtos do Agropólo da Ibiapaba.....	114
Tabela 4.5 Área plantada dos principais produtos da Região da Ibiapaba.....	115
Tabela 4.6 Resumo por destino das Exportações de Flores do Ceará em 2003.....	117
Tabela 4.7 Resumo por Tipo Exportado de Produtos do Ceará em 2003.....	118

CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO

Este capítulo trata da importância do tema escolhido, do problema da pesquisa, das questões de pesquisa, dos objetivos (geral e específicos) e da metodologia - relacionando-se os sub-temas que a compõem e seus respectivos conteúdos.

1.1. IMPORTÂNCIA DO TEMA

Importantes transformações ocorreram na economia mundial, sobretudo nas duas últimas décadas, as quais imprimiram a todos os países uma necessária mudança na forma de administrar suas economias. A abertura dos mercados internos passou a ser uma realidade cada vez mais presente e inevitável para a grande maioria dos países, pois se afirmava que ela seria benéfica para todos os países desenvolvidos, ou não. Entretanto, essa assertiva não se mostrou, com o passar do tempo, condizente com a realidade, pois os países desenvolvidos, tendo estruturas econômicas e tecnológicas muito mais fortes e organizadas, tornaram a competição internacional injusta para os menos abastados, os quais não conseguiram acompanhar a dinâmica característica do processo globalizante. Esta afirmação parece válida para o caso brasileiro pois, segundo Elias (2002), “o modelo econômico preconizado pela globalização (...) que se processa de uma forma conservadora, acentua a histórica desigualdade social e regional e cria novas desigualdades”.

Essa citação resume, de maneira enfática, os efeitos que a globalização pode provocar em países não desenvolvidos ou em processo de desenvolvimento econômico. Pois, Desenvolvimento Econômico, como atualmente concebido, de acordo com Bastos, M.M.M. (2005) é, em síntese, um processo fundamentado em fatores de produção próprios e caracteriza-se como um processo auto-sustentado, fundamentado em fatores

de produção próprios (capital, tecnologia, insumos, capacidade gerencial e recursos humanos) e pressupõe: i) autonomia: existência de inter-relações externas, sem acentuado grau de dependência a países mais desenvolvidos; ii) sustentabilidade – sem exaustão dos insumos básicos; iii) equilíbrio espacial do crescimento econômico; iv) equilíbrio e integração horizontal e vertical dos três setores da economia, e; v) distribuição de renda pelo conjunto das unidades familiares. Na realidade, ele tem como ponto de partida, o crescimento da atividade econômica, mas requer a distribuição deste crescimento, no espaço, pela população economicamente ativa - PEA e entre os três setores da atividade econômica, (primário, secundário e terciário).

Não podendo ser atingido pelas livres forças de mercado, requer planejamento governamental, visando direcionar e equilibrar o crescimento da atividade econômica no tempo, no espaço, e entre os três setores da economia e garantir a distribuição da renda gerada pelo crescimento econômico pelo conjunto das unidades familiares¹.

Existem, contudo, aqueles estudiosos da escola neo-liberal², hegemônica a partir da década de 80, que não estão preocupados com o desenvolvimento, mas apenas com o crescimento econômico, e que consideram os processos de globalização e abertura dos mercados sob um aspecto muito mais positivo que Elias. Galvão (1997), por exemplo, em estudo realizado para o BNB, intitulado *Tendências Recentes do Comércio Internacional: Impactos sobre o Brasil e a Região Nordeste*, chega a contradizer o que foi afirmado por Bastos, Elias, Furtado e Singer, quando atribui, principalmente a fatores internos, e não também às injustas relações econômicas internacionais o processo de empobrecimento de alguns países:

“Isto não significa, obviamente, que o comércio internacional e a inserção pura e simples de cada nação nos mercados internacionais sejam uma panacéia para os problemas do mundo e de cada país. (...)”

¹ Este tema pode ser aprofundado em Bastos, M.M.M. (1994, 2002, 2004, e 2005), Bielshowsky (1988) e Furtado (1961).

² Neo-liberal é aquele que aplica os conceitos do neoliberalismo. Bastos, F.M. (2003), define o neoliberalismo como “prática norteada, fundamentalmente, pela idéia do Estado Mínimo, e intervenção estatal mínima sobre a atividade econômica. Esta deve ser regulada pelo mercado e suas leis, segundo uma revisão não muito sutil da doutrina liberal da mão invisível, cuja referência central é a obra de Adam Smith (SMITH, 1983)”.

Em verdade, uma enorme parcela da população mundial continuou se empobrecendo e, certamente chegará, ao fim deste milênio mais pobre do que estava há um século atrás. Mas deve-se reconhecer que não é o aprofundamento das relações internacionais contemporâneas a causa essencial dos males de que padecem essas nações. Guerras intestinas e enfrentamentos étnicos e a má conduta dos governos e das elites são causas importantes do atraso e da miséria que ainda dominam grande parte do mundo nos dias atuais.” (Galvão, 1997).

Assim, o próprio processo de globalização tornou necessário que países menos privilegiados procurassem se adaptar a este processo, de forma a competir em condições de maior igualdade no mercado internacional.

Seguindo esta linha, neo-liberal, iniciada no governo Collor de Mello (1989-1992) no início da última década do século passado, o Brasil adotou o receituário neo-liberal em suas relações internas e internacionais, culminando na abertura quase indiscriminada de seus mercados. Esta ação influenciou de tal forma o processo de desenvolvimento brasileiro que deveria ter obrigado a revisão de suas estratégias de desenvolvimento nacional e regional. Tal não foi o caso e o processo continua enfatizando o crescimento da economia e a atração de investimentos externos.

Induzidos por esta linha de pensamento econômico, os sucessivos governos brasileiros, a partir da década de noventa do século passado, procederam ao aprofundamento do modelo neo-liberal, que continua apresentando características marcadamente desfavoráveis. Dentre elas, a exportação de matérias-primas do setor primário sem agregação de valor (café, soja, minério de ferro, frutas *in natura*, etc), enquanto se industrializam produtos para consumo notadamente no mercado interno (Arruda e Bastos, 2001).

Essa forma dual da atividade econômica brasileira não traz grandes vantagens, porque ao se exportarem produtos de origem primária, estes seguem para o mercado externo com o mínimo de agregação de valor. Com um agravante: é grande a probabilidade que têm de voltarem ao mercado interno como matéria-prima transformada, ou seja, industrializado no exterior e com maior valor agregado, o que

significa lucro para empresas estrangeiras e custos finais superiores para o consumidor brasileiro, comparando-se ao caso dessa transformação ocorrer no Brasil.

No final da década de oitenta e início da década de noventa, devido à conjuntura econômica neoliberal ocorreram, mudanças na base do setor primário brasileiro. Essas mudanças ocorreram com grande força no âmbito do setor agrícola, que passou, a esboçar uma tendência global: a integração do setor agrícola ao setor industrial, dando origem ao agronegócio ou *agribusiness*. Entretanto, é exagero a afirmação, de Paulillo (1997), que diz que “não se pode falar mais na separação agricultura-indústria”. Embora seja ele exato ao afirmar que “a agricultura está totalmente integrada aos capitais industriais e financeiros e, conseqüentemente, ao modo capitalista de produção”.

Essa integração é caracterizada, principalmente, pela agroindústria, parte do agronegócio, cujo objetivo maior é ampliar o valor agregado dos produtos do setor primário. Entretanto, ao se analisar a atual realidade brasileira e do Ceará, nota-se que essa ênfase é muito mais retórica, pois se continua a exportar produtos primários – *commodities* – sem valor agregado, como soja, minério de ferro, frutas, etc.

Historicamente, a agricultura tem tido um papel importante na história da economia brasileira, fato comprovado pelo próprio desenvolvimento das duas regiões mais avançadas do país: Sul e Sudeste, que mesmo tendo um maior crescimento nos setores secundário e terciário, têm uma parcela relevante do seu PIB advinda do setor primário. Para o Banco do Nordeste do Brasil – BNB (2001), “a agricultura tem dado, historicamente, uma inquestionável contribuição ao processo de desenvolvimento do Brasil, participando na geração de emprego, renda e divisas”. No entanto, a despeito desses pontos positivos, vale ressaltar que esse setor, por si só, não significa emprego, renda e trabalho, pois gera pouco valor agregado, dado que seus produtos são matérias primas com pouco ou nenhum valor agregado.

Daí a importância de sua integração ao setor secundário e terciário, que proporcionam a transformação através do beneficiamento da matéria prima, transformando-a em sucos, polpa, doces, geléias, compotas, além do acondicionamento

e comercialização, que também geram valor agregado, trabalho e renda. Esta tendência começa a se esboçar em alguns dos sub-setores do setor primário, particularmente na fruticultura, onde já se podem notar algumas incipientes transformações industriais e ênfase na distribuição e comercialização.

Assim, tanto sob a perspectiva social quanto econômica, a adoção de estratégias de desenvolvimento ligadas ao agronegócio, podem se configurar em caminho promissor para todas as regiões brasileiras. Particularmente, mais importante para aquelas em estágio de desenvolvimento mais atrasado, como as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste. Isto porque o agronegócio, além de integrar os dois primeiros setores, atinge também o terciário. Também porque, segundo Silveira (1990), ele “é capaz de gerar, por um lado, emprego e renda em níveis mais elevados que o setor industrial urbano e, por outro lado, apresentar uma produtividade média do fator trabalho superior a toda a indústria de transformação de base urbana, tendo capacidade de geração de renda bem maior do que a dos outros setores manufatureiros”.

É nesse contexto que o governo cearense, percebendo as potencialidades da região da Ibiapaba para a produção agrícola e, além de tudo, necessitando incentivar uma outra matriz de “desenvolvimento” para o Estado (na verdade o crescimento econômico), optou por investir intensamente, a partir do ano de 1998, em *agricultura irrigada polarizada* (fruticultura principalmente).

Entretanto, embora existam preocupações com o desenvolvimento regional e com a inclusão social, fato comprovado pelo plano de governo da atual administração e pela recente criação de duas secretarias voltadas para o desenvolvimento regional e a inclusão social, o que se nota, mais uma vez, é a persistência do modelo de crescimento econômico, espacialmente concentrado (agora, em agropólos), sem a preocupação de integração entre os três setores da economia regional e absorção da PEA e do capital local – pois foi realizado com predominância de investimentos externos, instáveis.

Entretanto, o governo estadual insiste em denominar esta atividade de agronegócio e de afirmar que está promovendo o “desenvolvimento regional” e não

apenas o crescimento econômico, espacialmente concentrado e socialmente excludente. Estes esforços seriam mais eficientes se os produtos primários cearenses cultivados nos agropólos estivessem sofrendo agregação de valor, por mínima que fosse. Por se tratar basicamente do cultivo de produtos *in natura*, principalmente frutas, e considerando a falta de integração inter-setorial, não se pode caracterizar essas atividades como de agronegócio e nem de desenvolvimento regional, pois o número de empregos gerados sobre a superfície territorial do Estado efetivamente beneficiada são pequenos. Trata-se, portanto, de mero crescimento econômico, necessário, mas insuficiente, para gerar desenvolvimento econômico regional.

Investimentos em produtos primários com valor agregado e não apenas em meras *commodities* exportadas *in natura*, podem ser justificados, exatamente, pelas características acima apresentadas, que, de acordo com Silveira (1990), são importantes para um Estado como o Ceará, o qual precisa ampliar a geração de trabalho e emprego e diminuir a absurda concentração de renda.

Dentro de sua visão particular de “agronegócio” e de “desenvolvimento”, um dos primeiros passos adotados pelos ditos governos de mudanças - a partir de Tasso Jereissati - no âmbito agrícola, foi a concepção do Projeto Agropólos e mais recentemente a criação do Instituto Agropólos, que trata de pólos de crescimento agrícola: agropólos, localizados conforme a figura 1.1, onde o de número 06 corresponde ao da região da Ibiapaba, mais profundamente estudada nesta pesquisa. A figura, no entanto, não mostra o núcleo destes agropólos cuja superfície é bem mais restrita. Assim, o que inicialmente eram seis pólos espalhados pelo Estado, hoje são 18, aproveitando toda sua extensão regional.

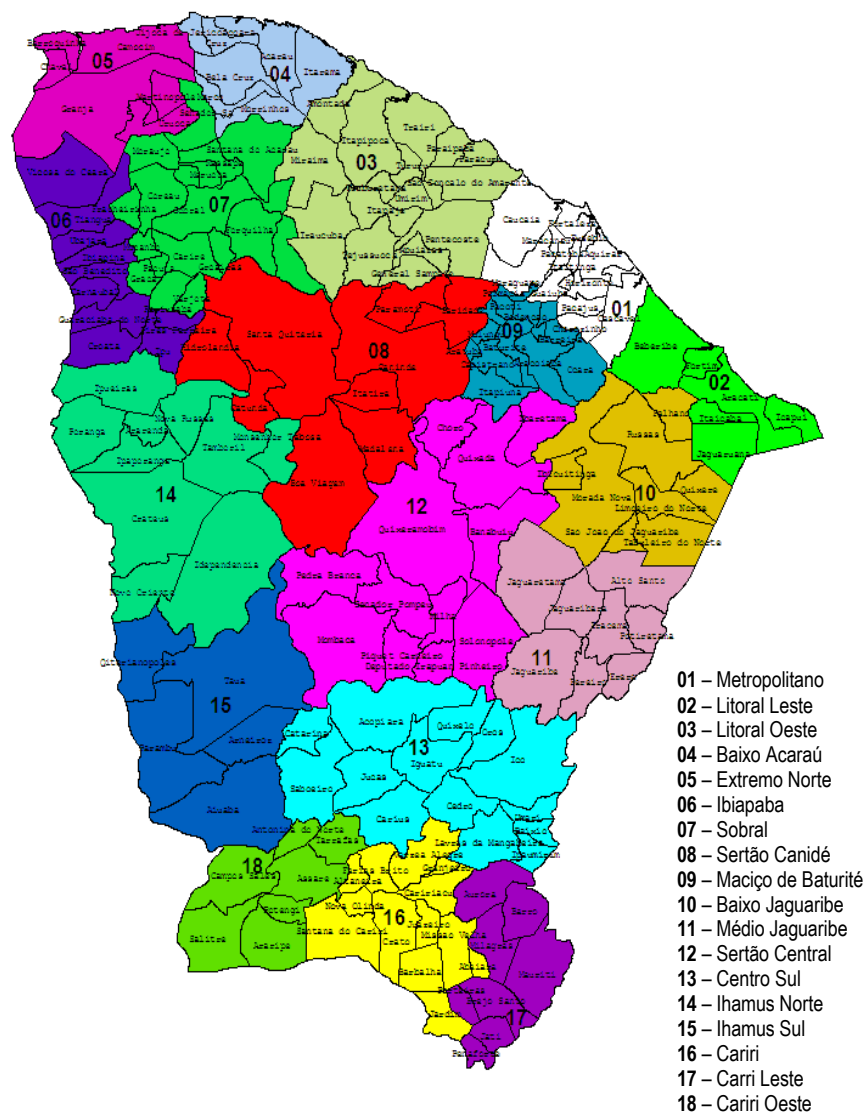


Figura 1.1: Localização dos Agropólos do Ceará. (Fonte: Adaptado de Bessa, 2004)

É percebido grande interesse do governo cearense nos agropólos, contudo, essa solução de desenvolvimento agrícola e regional não corresponde a realidade social e climática do Estado. Isso torna claro porque somente a concepção desses Agropólos não garante o sucesso do desenvolvimento regional agrícola no Estado do Ceará, apesar da ênfase a eles atribuída.

Por outro lado, mesmo que o governo do Estado do Ceará continue a se interessar apenas pelo crescimento econômico e em agricultura irrigada, é necessária capacitar a mão-de-obra e melhorar a gerência, as infra-estruturas, de transportes, energia e saneamento básico, como apoio a produção nestas regiões. Dentre essas infra-

estruturas, pode-se citar o sistema viário, os serviços de transportes de carga, as infra-estruturas de armazenagem, bom como os terminais aeroportuários e portuários. Todas são de grande importância para as cadeias produtivas, pois com infra-estruturas deficientes ou sem elas, as perdas na cadeia de distribuição podem chegar a valores significativos, que resultam no custo Brasil, restrições de acessibilidade, etc.

É importante ressaltar que qualquer processo de produção, inclusive a produção agrícola e agroindustrial de qualquer território, exige eficiente sistema de transportes. Portanto, os transportes devem ser vistos sob a ótica sistêmica, além de macro e microeconômicas, pois servem de ponte entre suprimento, produção e distribuição física de produtos que atendem a mercados muitas vezes distantes e cujos custos, tempos e condições de deslocamento precisam ser otimizados. Eles devem ser necessariamente, eficientes e eficazes.

A importância dessas infra-estruturas reside, ainda, no fato dos produtos agrícolas do agronegócio serem de alta perecibilidade, o que torna necessário a sua chegada aos mercados consumidores com a maior rapidez e boas condições. Por isso, ele precisa de sistemas de apoio bem definidos, dentre eles o de transportes (Batalha, 1997).

Considerando-se o caso cearense, nota-se que a infra-estrutura de transporte existente ainda não é capaz de responder a uma lógica de desenvolvimento regional e sequer agroindustrial; isso é ressaltado por estudos realizados pelo NUPELTD/UFC (2002), por Bastos, M.M.M. (2004) e Bastos e Aquino (2004) que afirma:

“Embora contando com infra-estruturas de transportes relativamente diversificada, nota-se, no Estado do Ceará, ausência de vinculação intermodal, de hierarquização e de concepção sistêmica – base de qualquer *sistema* de transportes eficiente e eficaz, como também ausência, quase completa, de compreensão da subordinação do setor transportes à atividade econômica.” (Bastos, M.M.M., 2004).

E insiste:

“Não obstante mega-equipamentos de transportes exercerem papel vital na acessibilidade e mobilidade de insumos e produtos, sua mera existência é amplamente insuficiente para contribuir a efetiva articulação dos distintos atores em uma ou mais cadeias produtivas. No sentido de gerar acesso a áreas de produção e aos mercados interno e externo dos bens produzidos ou de passagem pelo Estado do Ceará, torna-se necessário conceber e formatar intervenções sistêmicas que estabeleçam vinculações modais e intermodais garantindo fluxo contínuo e bom nível de serviço à movimentação de insumos e produtos” (Bastos e Aquino, 2004).

Por essas razões, e porque a divisão modal do Estado apresenta-se de maneira desestruturada, 70% das cargas movimentadas são escoadas pelo modo rodoviário (Gifone, 2001) e a integração modal é praticamente inexistente. Embora esse seja um número próximo ao cenário nacional ³, falta a integração com os demais modos de transporte no Estado, particularmente o marítimo e o aéreo, considerando que o ferroviário é praticamente inexistente. Segundo essa última assertiva, pode-se, ainda extrapolar e afirmar que muito provavelmente o número de 70%, indicado por Gifone, possa ser ainda maior, chegando próximo aos 90%, pois a matriz modal do Estado é completamente desequilibrada.

Comparando esses dados com os da Figura 1.2, verifica-se que, apesar de hoje se constituir, praticamente, como a matriz de transportes do Brasil, os transportes rodoviários, através das infra-estruturas de estradas, não correspondem às necessidades do desenvolvimento econômico brasileiro, principalmente visto sob a ótica do desenvolvimento regional e, também, do agronegócio. Isso, por não se constituir em uma infra-estrutura adequada distribuição da produção das regiões e dos produtos agroindustriais que por elas escoam, pois somente 17,3% da malha rodoviária, (CNT, 2003a e b), apresenta-se como bom ou ótimo, ou seja, mais de 80% das rodovias (no caso estatais) brasileiras apresentam algum tipo de deficiência.

³ De acordo com dados do GEIPOT (2001), 60,49% do transportes de carga no Brasil são feitos por meio rodoviário, dado corroborado também pela Confederação Nacional dos Transportes – CNT (2004).

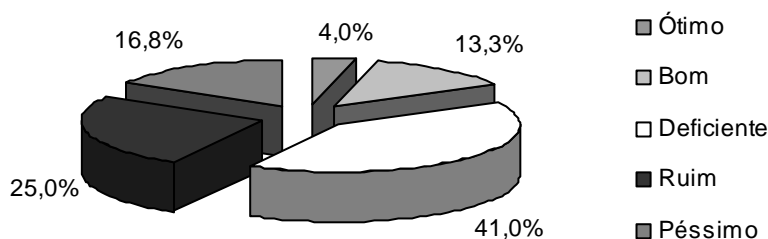


Figura 1.2: Classificação Geral das Vias Estatais do Brasil (Fonte: CNT, 2003a)

Assim, destaca-se como principal justificativa para o desenvolvimento deste trabalho, a carência de estudos de análise da existência e coerência de políticas públicas globais e setoriais, bem como da relação entre elas. Propõe-se, então, um estudo exploratório que, de modo geral, e, particularmente, para a região da Ibiapaba (destacada na figura 1.3) correlacione desenvolvimento, política de agronegócio e política de transportes.

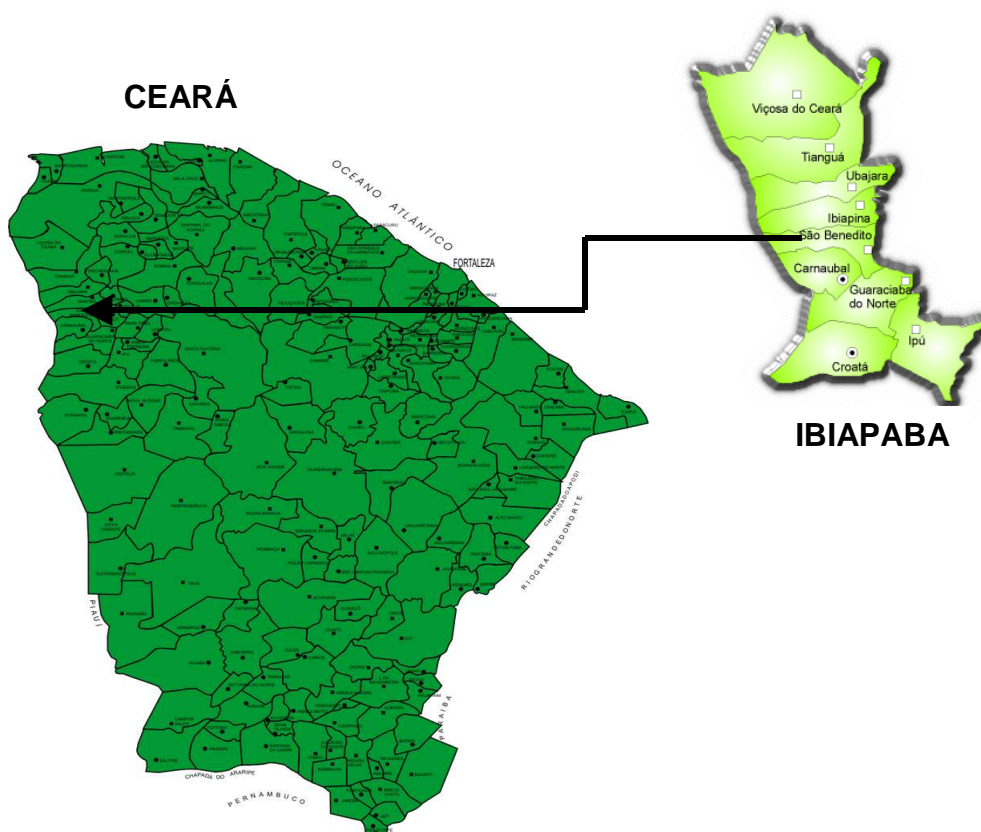


Figura 1.3: Região da Ibiapaba em destaque (Fonte: O autor)

A escolha da região da Ibiapaba se deu, principalmente, por esta estar em pleno estágio de crescimento econômico e com grande vocação para o agronegócio, sendo hoje um dos Agropólos mais ativos dentre os constituídos pelo Governo do Estado. Atualmente, estão sendo exploradas suas principais vocações: fruticultura, com cultivos diversos, turismo, hortaliças e a floricultura, esta principalmente através das rosas. Neste contexto, explicitam-se, a seguir, as principais questões, o problema, a hipótese e os objetivos desta pesquisa, bem como a metodologia utilizada no seu desenvolvimento.

1.2. QUESTÕES DE PESQUISA

- Será que os governos municipais e estadual do Ceará, atentaram para a grande importância das políticas públicas de desenvolvimento global e regional, ou os governantes se aperceberam das diferenças existentes entre crescimento econômico e desenvolvimento econômico?
- É possível detectar políticas setoriais claramente definidas e implementadas para os diferentes setores da atividade econômica; tais como agronegócio e transportes, por exemplo.
- E se a resposta ao questionamento anterior for positiva, questiona-se ainda: estas políticas atendem aos interesses da maioria da população economicamente ativa ou, apenas, às grandes e médias empresas ou grupos empresariais – transnacionais ou nacionais?

Estas são as questões a serem analisadas neste trabalho de forma geral, para o Estado do Ceará e, especificamente, para a região da Ibiapaba.

1.3. O PROBLEMA DA PESQUISA

Dada a contextualização do tema proposto, faz-se necessário explicitar o problema da pesquisa que, de acordo com Lakatos (2001), “indica exatamente qual a dificuldade que se pretende resolver” no decorrer do trabalho. Ou seja, formular o problema significa dizer, de forma clara e precisa, quais as dificuldades existentes e de que forma desejamos contribuir para a sua resolução. Essa formulação apresenta-se,

ainda, de acordo com Lakatos, sob a forma de uma pergunta diretamente ligada ao tema proposto.

Assim, a pesquisa aqui explicitada tem o seguinte problema de pesquisa:

Políticas de desenvolvimento regional global devem ou não preceder políticas setoriais tanto em termos de infra-estruturas de transportes, quanto de agronegócios, ou é possível obter resultados duradouros, para o desenvolvimento regional, sem a clara definição e aplicação destas?

1.4. HIPÓTESE DE PESQUISA

Uma vez devidamente formulado o problema de pesquisa, é desejável propor uma provável resposta, que traduz em uma hipótese. Ela tem como principal função ajudar o cientista a direcionar e coordenar a sua pesquisa. No caso do Estado do Ceará, que é um dos estados mais carentes do Brasil, de acordo com os relatórios de desenvolvimento da ONU (vide referências bibliográficas), tem-se seguinte hipótese de pesquisa:

Políticas públicas coerentes, globais e setoriais, são necessárias para atenuar e resolver o sub-desenvolvimento do Estado e a histórica pobreza da maioria de sua população no curto, médio e longo prazos. Entretanto, não é possível assegurar nem que estas políticas existam e nem que elas estão de fato contribuindo eficaz e eficientemente para resolver essa condição e carência históricas.

1.5. OBJETIVOS

1.5.1. Objetivo Geral

A pesquisa em questão tem como objetivo geral realizar um trabalho investigativo no qual se verifica se existem ou não inter-relações entre as políticas de

desenvolvimento globais e setoriais, no âmbito do desenvolvimento, do agronegócio e dos transportes no Estado do Ceará, e particularmente, na região da Ibiapaba.

1.5.2. Objetivos Específicos

Buscando-se alcançar o objetivo geral exposto, têm-se, então, os seguintes objetivos específicos:

- a) Estudar as recentes políticas governamentais cearenses relacionadas ao desenvolvimento global, aos transportes e ao agronegócio do Estado, enfatizando o período a partir dos anos noventa;
- b) Estudar as ações e políticas governamentais cearenses voltadas para o setor Transportes e, especialmente, infra-estrutura de estradas – verificando a sua importância como resposta ao desenvolvimento global e setorial do agronegócio;
- c) Verificar o grau de integração entre a malha rodoviária, os mega-equipamentos de transportes (portos e aeroporto) e o escoamento da produção agroindustrial do Estado para os mercados, tanto interno como externos;
- d) Verificar como estão funcionando na Região da Ibiapaba as inter-relações entre a produção do Agronegócio e as infra-estruturas de transportes;
- e) Sugerir medidas que contribuam para orientar a implantação ou melhoria de infra-estruturas de transportes, coerentes com as reais necessidades de escoamento da produção agroindustrial da região da Ibiapaba;

1.6. METODOLOGIA

A abordagem metodológica adotada para esta pesquisa é do tipo exploratório-investigativa, tendo, como método, o estudo de caso com uma única unidade de análise. A unidade de análise é a Região da Ibiapaba e o estudo de caso é a produção advinda do agronegócio na região e seus impactos na infra-estrutura de transportes de apoio a distribuição local e *vice versa*, isto é, a resposta das infra-estruturas de transportes à produção oriunda do agronegócio na região supra citada.

Para isso, este estudo tem, como diretrizes, as etapas que serão definidas nos subitens a seguir.

1.6.1. Bases Conceituais

A fim de proceder à análise dos impactos da produção oriunda do agronegócio nas infra-estruturas de transportes na região da Serra da Ibiapaba, o estudo aqui apresentado será fundamentado em referenciais teóricos de desenvolvimento, de agronegócio, de transportes e de políticas públicas, além de situar-se no contexto geopolítico da economia nacional, global e local.

Da área de Desenvolvimento retirou-se o conceito de desenvolvimento econômico e sua evolução, bem como a diferença e as inter-relações existentes entre os conceitos de crescimento e desenvolvimento econômico. As principais contribuições foram as de Celso Furtado (1961 e 1982), Bielshowsky (1988) e Bastos, M.M.M. (1994, 2001 e 2004).

Estudou-se os principais conceitos do Agronegócio e sua evolução global, além dos conceitos de cadeias produtivas e de sistemas agroindustriais. As principais contribuições foram os trabalhos de Batalha (1997), Neves & Spers (1996), em suas pesquisas a respeito de sistemas agroindustriais ou correlacionando os transportes com estes sistemas. Outras contribuições vieram de trabalhos publicados na Internet, pelo Banco do Nordeste e pelo Governo do Estado do Ceará.

Dos transportes, foram retiradas informações no sentido de caracterizar as infra-estruturas de transportes existentes no estado do Ceará. Neste caso, as principais contribuições foram de documentos do Governo do Ceará, estudos elaborados pelo NUPELTD (2002), dentre outros.

Foram retirados das políticas públicas os conceitos de planejamento e políticas públicas, para isso, foram agregadas informações dos planos de governo do Ceará e de outros documentos que tratam de planejamento e políticas públicas e transportes.

Dessa forma, estruturou-se a pesquisa da forma apresentada a seguir.

1.6.2. Etapas da Pesquisa

a) *Etapa 1* – Levantamento de Dados e Informações.

Após a definição do objetivo geral e específicos, foi realizado o levantamento de dados e informações, através de pesquisa bibliográfica direta e pela Internet, além de visitas técnicas às Secretarias de Planejamento – SEPLAN, de Desenvolvimento Local e Regional – SDLR, Agricultura Irrigada – SEAGRI, todas vinculadas ao Governo do Estado do Ceará, além de institutos ligados a algumas dessas Secretarias, nas quais foram realizadas entrevistas e se buscou relatórios, planos e estudos relativos aos temas de pesquisa.

Contudo, informações importantes sobre planejamento e políticas públicas no Ceará estão nos Planos de Governo do Estado a partir dos anos noventa, nas notas de Aula das Disciplinas de “Desenvolvimento Econômico”, “Planejamento, Políticas Públicas, Tomada de Decisão em Transportes” e outras sobre Transportes, ministradas em 2001 no Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes – PETRAN, da Universidade Federal do Ceará - UFC. Eles constituíram, pois, as bases de análise mais concretas para este estudo. No que diz respeito ao setor de transportes antes dos anos noventa, importantes informações foram fornecidas por Oliveira Junior (1996).

Foram pesquisados documentos em bibliotecas, órgãos públicos e nas empresas privadas pesquisadas, incluindo-se livros, teses, artigos em revistas, artigos em anais de congressos, textos para estudo, relatórios de pesquisa e de projetos de extensão da UFC.

A fim de efetuar o levantamento dos dados para o estudo da Região da Ibiapaba, utilizou-se como método entrevistas com os profissionais diretamente ligados aos temas relevantes à pesquisa.

b) **Etapa 2** – Visitas de Campo.

Foram feitas três visitas na região da Ibiapaba. A primeira, ocorrida em dezembro de 2001, teve caráter puramente exploratório. Para isso, foram realizadas visitas no órgão governamental local e nos principais empreendimentos localizados na região.

Assim, visitou-se a recém inaugurada fazenda da empresa produtora de rosas, a CeaRosa, e a central embaladora de produtos orgânicos da APOI – Associação de Produtores de Orgânicos da Ibiapaba. Na oportunidade, foram contatados também profissionais da SEAGRI, Secretaria de Agricultura Irrigada. Estes eram o gerente geral dos Agropólos, o gerente do Agropólo da Ibiapaba e alguns outros profissionais envolvidos.

As demais visitas foram realizadas em julho e setembro de 2004, e tiveram como principal objetivo verificar o processo de mudança ocorrido no intervalo entre as duas visitas. Nessa fase, foram realizadas novas visitas nas fazendas produtoras de flores. Nesta visita foi possível fazer uma avaliação visual do estado de conservação da infra-estrutura viária da região e de apoio a ela. Para isso, além das entrevistas, registraram-se alguns trechos com fotografias, como apresentadas no Apêndice 3.

c) **Etapa 3** – Pesquisa de campo, através da realização de entrevistas e de aplicação de questionários.

Principalmente para a região de estudo de caso, onde as informações são raras e de difícil acesso, o método de coleta de dados considerado mais adequado para a obtenção de informações, foi a realização de entrevistas. Para isso, foram contatados técnicos ligados ao Instituto Agropólos e profissionais de empresas de grande relevância para a região da Ibiapaba: Ypióca, Nutriorgânica e as produtoras de flores CeaRosa e Reijers.

De forma a efetuar as entrevistas, foram elaborados dois tipos de questionários. O primeiro tipo, denominado de “Questionário – Empresa” foi utilizado junto aos profissionais de empresas instaladas na região. O segundo tipo, denominado de “Questionário – Agente Governamental” é dirigido prioritariamente para os entrevistados ligados a instituições governamentais. Os dois tipos de questionários encontram-se nos Apêndice 1 e 2, respectivamente.

- d) **Etapa 4** – Diagnóstico da produção do Agronegócio na região da Ibiapaba.

Foi realizado um levantamento de dados dos principais produtos cultivados ou produzidos na região. A área cultivada, a produtividade e as principais dificuldades enfrentadas foram consideradas as informações mais relevantes.

- e) **Etapa 5** – Diagnóstico e Análise das infra-estruturas de transportes de apoio a produção da região da Ibiapaba.

Nesta etapa elaborou-se levantamento das condições das rodovias de apoio ao escoamento da produção local. As principais fontes de informações foram os dados divulgados anualmente pelo DERT, as informações obtidas nas entrevistas e os dados levantados na Pesquisa Rodoviária CNT 2003.

- f) **Etapa 6** – Elaboração dos aspectos relevantes, principais conclusões, recomendações e considerações finais.

A figura 1.4, a seguir, sintetiza as etapas da pesquisa.

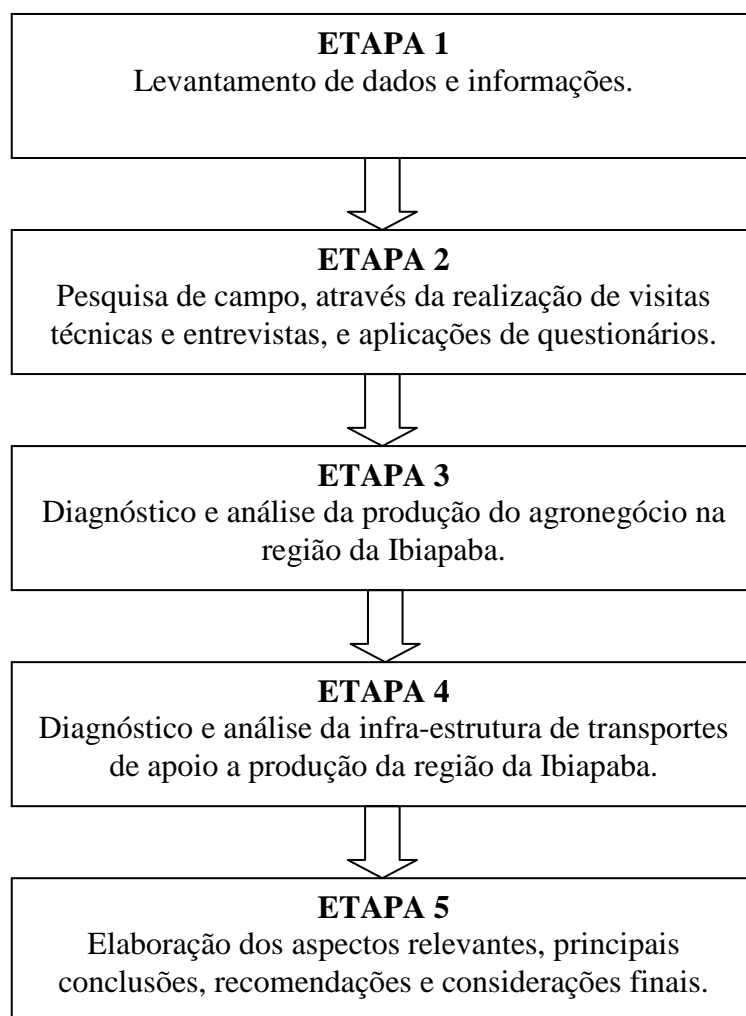


Figura 1.4: Síntese das etapas da Pesquisa. (Fonte: O autor)

1.6.3. Estrutura do trabalho

Levando-se em consideração a metodologia utilizada na pesquisa aqui apresentada, o produto final apresenta-se com o conteúdo abaixo descrito, que correspondem aos capítulos através dos quais se organizou o relatório desta pesquisa.

Após este Capítulo de “Introdução Geral”, segue-se o Capítulo 2, com as bases conceituais sobre as quais repousa a pesquisa aqui relatada.

No Capítulo 3, proceder-se-á a um relato histórico das políticas agrícolas, de Agronegócio e de Transportes no Ceará, focado a partir do início da década de noventa

do século XX, baseado nos planos de governo do Estado e documentos da SEAGRI. Neste capítulo, é apresentada a atual conjuntura do Agronegócio cearense, bem como do sistema de transportes em geral.

O Capítulo 4 é o Estudo de Caso da Região da Ibiapaba, visa exemplificar como as políticas globais e setoriais de Agronegócio e de Transportes se apresentam numa região específica do Estado do Ceará. Uma das principais fontes de informações para elaboração deste capítulo foram as entrevistas realizadas.

Por fim, no Capítulo 5, encontrar-se-ão as principais conclusões das análises efetuadas, recomendações e sugestões gerais, bem como para pesquisas futuras.

CAPÍTULO 2

BASES CONCEITUAIS: DESENVOLVIMENTO, AGRONEGÓCIO E PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES

São apresentados neste capítulo os principais conceitos sobre Desenvolvimento, Agronegócio e sua evolução no Brasil e no Mundo, bem como sobre planejamento de transportes, sendo estas as bases para o estudo do agronegócio relatado nesta pesquisa. Para isso, o capítulo foi dividido nas seguintes partes: conceitos e evolução do significado de desenvolvimento, principais conceitos de Agronegócio e sua evolução global e no Brasil, e planejamento de transportes.

2.1 PRINCIPAIS CONCEITOS E EVOLUÇÃO DO SIGNIFICADO DE DESENVOLVIMENTO

2.1.1 Introdução ¹

Segundo Souza (1997), fato confirmado ao longo da obra de Hubberman (1937), em a “História da Riqueza das Nações”, é de longa data a preocupação com o crescimento econômico, no entanto, nos seus primórdios, o principal objetivo era o aumento do poder econômico e militar dos soberanos e não da população como um todo. O que existia era uma relação simbiótica entre as necessidades do povo e do seu senhor. O primeiro fornecia ao segundo a subsistência (ou riqueza) e este por sua vez fornecia a ao segundo a segurança necessária. Esta relação permaneceu fixa por séculos, todavia, por sua característica de desequilíbrio, não trazia o real desenvolvimento econômico.

¹ Esta seção tem como base os trabalhos de Furtado (1961 e 1982), Oliveira (1981), Bastos, M.M.M. (1994, 2004 e 2005), Bielschowsky (1988), Rossetti (1997), Relatórios Anuais sobre Desenvolvimento da ONU (2001 e 2004), Souza (1997), dentre outros.

Com a descoberta de novas terras houve uma pequena mudança neste quadro, contudo, do ponto de vista macro a relação continuava a mesma: o mais forte (países colonizadores) explorando os países mais fracos (países colonizados). Esta relação desequilibrada gerou conseqüências que podem ser “sentidas” até os dias atuais, quando se vê o deficiente grau de desenvolvimento de muitos países, como o Brasil e seus companheiros das Américas do Sul e Central, usados por séculos como colônias de exploração, onde predominava grande dependência para com suas metrópoles.

Essa condição econômica vai de encontro aos atuais conceitos de Desenvolvimento, onde, segundo Bastos, M.M.M. (1994), é um processo fundamentado em fatores de produção próprios: capital, tecnologia, insumos, capacidade gerencial e recursos humanos. Pré-supõe: Autonomia, com existência de inter-relações externas, evitando-se elevado grau da dependência tecnológica, de recursos humanos, econômica (mercado e investimentos externos) e financeira (endividamento externo); Sustentabilidade – sem exaustão dos insumos básicos; Equilíbrio Espacial do crescimento econômico; Equilíbrio e Integração horizontal e vertical dos três setores da economia; e, Distribuição de renda pelo conjunto das unidades familiares.

Diante dessas premissas percebe-se que o desenvolvimento não deve ser atingido pelas livres forças de mercado. Requerendo assim, a intervenção governamental e de instituições de fomento, visando direcionar e equilibrar o crescimento da atividade econômica no tempo e no espaço, entre os três setores da economia, garantindo a distribuição da renda, gerada por este, por toda a população.

Acrescido a isso, sabe-se que no último século, devido ao avanço tecnológico e industrial, houve um considerável progresso da produção industrial mundial, contudo, este crescimento não foi distribuído uniformemente entre a população, prevalecendo ainda, em muitas regiões, situações de miséria acentuadas.

Da constatação desta realidade, percebe-se a importância da compreensão de conceitos e definições associados ao crescimento da atividade econômica numa

sociedade. Assim, a seguir serão apresentados alguns dos principais desses conceitos, bem como a inter-relação existente com as infra-estruturas básicas.

2.1.3 Conceitos associados ao Desenvolvimento

A compreensão do significado da palavra desenvolvimento e de suas associadas, permite uma visão mais abrangente da atividade econômica e de suas conseqüências em uma sociedade. Permite também, a definição do tipo de ação econômica que se pretende adotar para um determinado espaço, população e tempo. Assim, os principais conceitos associados ao desenvolvimento, que serão apresentados a seguir, são: a) crescimento econômico; b) desenvolvimentismo; c) desenvolvimento econômico; d) desenvolvimento humano; e) desenvolvimento sócio-econômico; f) desenvolvimento autônomo ou auto-sustentável; g) desenvolvimento sustentável; e h) desenvolvimento integrado.

a) Crescimento Econômico

O Tema crescimento econômico surge pela primeira vez na obra “A Riqueza das Nações”, de Adam Smith (1776). Nesta, o autor tenta identificar a origem das riquezas das nações, bem como destacar a importância dos mercados. Esse conceito evoluiu e atualmente, Crescimento Econômico é entendido como o aumento do Produto - somatório da produção dos (três) setores da atividade econômica - expresso em moeda (Rossetti, 1997). É mensurado pela taxa de crescimento médio anual do Produto Interno Bruto (PIB) ou do Produto Nacional Bruto (PNB), sendo definido como o aumento da produção econômica em bens e serviços. Ele é tanto mais acelerado quanto mais estejam presentes, pelo menos, os seguintes fatores:

- Acumulação de capital: em moeda corrente e/ ou em ativos fixos (máquinas e equipamentos);
- Infra-estrutura: transportes, energia, água e telecomunicações;
- Grau de desenvolvimento da capacidade empresarial;
- Grau de desenvolvimento do capital social;
- Proporção entre a receita nacional poupada e investida; e,

- Grau de desenvolvimento tecnológico.

As taxas médias anuais de crescimento do produto são muito utilizadas (crescimento do PIB), tanto por *tecnoburocratas* como por políticos *demagógicos*, como medida do grau de desenvolvimento. Assim, acaba-se por menosprezar o equilíbrio, um dos três maiores objetivos da economia, pois são esquecidas questões, tais como:

- Redistribuição da renda (remunerações, lucros, salários);
- Distribuição espacial da atividade econômica: regional, estadual, nacional, internacional;
- Condições em que o processo ocorre, sejam elas:
 - Institucionais – através de que tipos de instituições públicas?
 - Empresas de Grande, pequeno ou médio porte?
 - Organizacionais – através de que tipos de organizações?
 - Sociais – para qual parcela da sociedade?
 - Políticas – que tipos de regimes e práticas políticas?
 - Culturais – características culturais são respeitadas?

Numa sociedade desenvolvida, tais condições não podem ser negligenciadas, sob pena de gerarem-se condições sociais, políticas, culturais e institucionais que não garantem o bem estar social. Embora indispensável ao desenvolvimento econômico, o crescimento econômico é, em si só, insuficiente para promovê-lo, pode mesmo agravar o desequilíbrio espacial de distribuição de renda, concentrando-a em determinadas áreas territoriais, em determinados setores da atividade econômica e em determinados grupos sociais. Além destes aspectos, o Relatório Anual sobre Desenvolvimento da ONU (2001) aponta outros tipos de crescimento a serem evitados:

- Crescimento sem emprego;
- Crescimento desumano;
- Crescimento sem direito de opinião;
- Crescimento desenraizado; e,
- Crescimento sem futuro.

b) Desenvolvimentismo

No Brasil, antes de 1930, a industrialização urbana era um mero prolongamento da atividade principal de nossa economia agro-exportadora. A partir de 1930, muda a base da economia brasileira: a indústria passa a ser o centro dinâmico do processo de crescimento econômico nacional, através do excedente econômico acumulado com a exportação do café que favoreceu a industrialização. Assim, deu-se início ao processo de industrialização no Brasil, que segundo Oliveira (1981), tem como traços marcantes:

- Rapidez de implantação da base industrial brasileira (1930 – 1960);
- Exclusão da maioria da PEA (população economicamente ativa) do país;
- Dissociação da industrialização dos demais setores da economia, dos serviços públicos essenciais (saúde, educação, habitação), das infra-estruturas públicas essenciais (transportes e energia) necessárias para dar respaldo ao desenvolvimento global do país; e,
- A não penetração das relações capitalistas no campo.

Toda essa ação dá início ao processo chamado de desenvolvimentismo, que segundo Bielshowsky (1988), é a ideologia que identifica o fenômeno do desenvolvimento como um processo de industrialização acompanhado por aumento das taxas de crescimento do produto e da renda *per capita* anual média, decorrentes essencialmente do crescimento industrial urbano.

Segundo Souza (1997), apesar do seu surgimento ainda na década de 1930, após a grande depressão, a consolidação do pensamento desenvolvimentista no Brasil só se deu após o surgimento do pensamento cepalino (após segunda Guerra Mundial). Este pensamento é fruto dos estudos desenvolvidos no âmbito da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe – CEPAL, que surgiu no intuito de realizar estudos visando o desenvolvimento e na esperança de serem estendidos para a região o Plano *Marshall*, criado pelo EUA com objetivo de apoiar a Europa no pós-guerra.

Uma das principais teorias dos estudos da CEPAL partiu de Raul Prebisch, que devido a análise empírica da realidade de então, entendeu que com o tempo os preços

dos produtos primários, dos países subdesenvolvidos, tenderiam a cair continuamente em relação ao dos produtos industrializados, dos países desenvolvidos, aumentando mais ainda a distância entre eles. Assim, para ele, não haveria alternativa aos países pobres, se não, investir na industrialização e diversificar seus mercados externos. Como estratégia propôs:

- Compreensão do consumo supérfluo: restrições às importações;
- Incentivo ao ingresso de capitais externos: investimentos em infraestrutura básica;
- Realização de Reforma Agrária;
- Maior participação do Estado na captação de recursos e implantação de infra-estruturas.

Apesar de toda essa participação do Estado, na estratégia de Prebisch, era defendido que o governo deveria estar no planejamento, contudo, sem a concentração do poder econômico em suas mãos, pois sendo assim, os objetivos coletivos poderiam estar em risco, considerando que cada um tenderia a atender aos seus objetivos pessoais.

O Desenvolvimentismo foi defendido tanto por economistas ligados ao setor privado como ao setor público. Neste último um importante representante foi Celso Furtado, que participava da corrente nacionalista. Essa corrente considerava fundamental a participação de empresas estatais na industrialização e desenvolvimento de projetos prioritários, ligados principalmente a infraestrutura básica. Para eles, a participação do estado era fundamental para corrigir desequilíbrios estruturais que pudessem travar o crescimento (Souza, 1997). Dentro dessa ideologia, a participação do estado poderia ocorrer da seguinte forma:

- Criação de empresas estatais que trabalhariam diretamente ligadas ao setor produtivo;
- Planejamento da distribuição regional e setorial dos investimentos;
- Política monetária subordinada ao desenvolvimento;
- Distribuição de renda mais equilibrada, permitindo o aquecimento dos mercados internos;
- Controlando a circulação de capital estrangeiro, de modo a deixar a economia nacional mais independente.

Furtado (1961), acreditava ainda na necessidade de estímulo do mercado consumidor interno, o que poderia ocorrer através da elevação dos salários, aumento da produtividade e incentivos a agricultura. Essas ações permitiriam um aumento gradativo do consumo dos produtos industriais internos, gerando assim, um ciclo virtuoso do consumo.

Ao se avaliar a situação econômica brasileira e de acordo com Souza (1997), a teoria desenvolvimentista voltada para o setor privado e neoliberal foi a que predominou no Brasil, reflexo dela tem-se as privatizações que ocorreram durante o governo de Fernando Henrique Cardoso. Essa corrente em específico, acredita no desenvolvimento baseado nos lucros máximos, proteção da indústria nacional e baixos salários.

c) Desenvolvimento Econômico

Baseado em Souza (1997), pode-se dizer que o tema desenvolvimento econômico tem sua primeira referência oficial na obra *Teoria do Desenvolvimento Econômico*, de Joseph Schumpeter, em 1911. Nesta, o autor faz a primeira diferenciação entre crescimento e desenvolvimento. À medida que ocorriam crises econômicas em diferentes regiões, no entanto, esses temas foram se distanciando, pois cada vez mais o desenvolvimento foi sendo associado à distribuição de renda e estabilidade, sem deixar de ser necessário também, o próprio crescimento econômico.

Diante disto, para Pinho e Vasconcellos (1993), desenvolvimento econômico, expressa o aumento das riquezas produzidas pelos três setores da economia, mas também o equilíbrio entre estes setores. Envolve, ainda, equilíbrio na alocação dos recursos de produção: capital, capacidade gerencial, tecnologia, insumos e mão-de-obra.

Contrário a essas premissas, tem-se o termo subdesenvolvimento, que surgiu a partir do próprio desenvolvimento, para classificar aqueles países pobres, com crescimento econômico e humano insuficientes e instáveis. Até bem pouco tempo essa classificação foi muito utilizada, sendo substituída, hoje, por termos considerados menos fortes, como: países não desenvolvidos ou em desenvolvimento.

Com a evolução dos estudos econômicos, o conceito de subdesenvolvimento foi considerado como uma consequência do próprio desenvolvimento econômico dos países ricos, pois, enquanto estes participavam com a melhor fatia de divisão do trabalho da economia mundial, os pobres ficavam com a porção mais irrisória. Muitos afirmavam que essa relação era ainda consequência da dependência econômica dos períodos coloniais.

Diante dessas várias premissas e através da constatação da realidade econômica das populações mundiais, pode-se dizer que desenvolvimento econômico é definido:

“...pela existência de crescimento econômico contínuo, em ritmo superior ao crescimento demográfico, envolvendo mudanças de estruturas e melhoria de indicadores econômicos e sociais. Compreende um fenômeno de longo prazo, implicando o fortalecimento da economia nacional, a ampliação da economia de mercado e a elevação geral da produtividade. Com o desenvolvimento, a economia adquire maior estabilidade e diversificação; o progresso tecnológico e a formação de capital tornam-se gradativamente fatores endógenos, isto é, gerados predominantemente no interior do país.” (Souza, 1997).

Com essa afirmação, percebe-se que o processo de desenvolvimento econômico é bem complexo e precisa de um condutor que trate dos interesses gerais das nações, ou seja, os governos locais. Infelizmente, esses governos estão sujeitos a ações políticas nacionais e internacionais, amplamente “contaminadas” por interesses pessoais, os quais comprometem na maioria das vezes a boa execução de planos, programas e projetos que beneficiem a população como um todo. Dessa maneira, a maior parte das nações consideradas pobres, permanece à margem do desenvolvimento mundial.

d) Desenvolvimento Humano

A partir de 1990, a ONU passa a publicar o *Human Development Report*- HDR (Relatórios sobre o Desenvolvimento Humano) através do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento- PNUD. Elaborados através do PNUD (ONU/PNUD, 1990 a 2003), estes relatório se configuram como fontes importantes para o estudo do desenvolvimento humano.

Ainda no início da década de noventa, para mensurar o Desenvolvimento Humano foi criado, no âmbito da ONU, o Índice de Desenvolvimento Humano - IDH, composto por indicadores estatísticos de longevidade, educação e renda *per capita*. O IDH tem seu valor compreendido entre 0 e 1, sendo os países classificados em baixo grau de desenvolvimento humano (IDH entre 0,001 e 0,500), médio grau de desenvolvimento humano (IDH entre 0,501 e 0,800) e alto grau de desenvolvimento humano (IDH entre 0,801 e 1,000). A fim de quantificar esse índice são utilizados como critérios indicadores de educação (alfabetização e taxa de matrícula), longevidade (esperança de vida ao nascer) e renda (PIB *per capita*). Segundo Rossetti (1997), “em suas versões mais recentes, esta incorporando outros indicadores, como as condições culturais prevaletentes, a relação entre o trabalho e o lazer e os graus observados de liberdade política”.

O Relatório de Desenvolvimento Humano (RDH) de 2004 atribui ao Brasil um IDH de valor 0,775, o que coloca o país na 72^a colocação entre 177 territórios mundiais. Esse resultado mantém o Brasil na parte superior do grupo dos países com desenvolvimento humano médio (de 0,500 a 0,800). Note-se sua posição desfavorável no que se refere aos índices sociais embora, em termos de PIB, o país se classifique entre as 12 maiores economias do mundo. Embora o IDH não possa mensurar completamente o Desenvolvimento Humano, ele pode ser utilizado para:

- Apresentar, dentro de determinados parâmetros, a realidade sócio-econômica de diferentes territórios; e,
- Detectar, através de análises, diferenças existentes cidades, estados, municípios, regiões, países, continentes, blocos de mercado, etc. Servindo para balizar políticas públicas em distintos níveis administrativos e territoriais.

e) Desenvolvimento Sócio-Econômico

Desenvolvimento Sócio-Econômico, ou desenvolvimento econômico e social é o crescimento econômico acompanhado pela melhoria do padrão de vida do conjunto da

população e por alterações profundas na distribuição da atividade econômica no espaço e entre os três setores da economia.

Alguns critérios considerados importantes para a sua promoção são: a renda mínima, o livre acesso ao emprego, a democracia, a independência nacional e o aumento da produtividade. Além, da promoção à moradia, nutrição, educação e saúde. Vale ressaltar que, estes critérios vão ser tão ou menos intensos dependendo da sociedade e seus interesses sociais.

f) Desenvolvimento Autônomo e Auto-sustentado

Desenvolvimento Autônomo e Auto-sustentado é o crescimento econômico realizado com: Autonomia - inter-relações externas sem acentuado grau de dependência a países desenvolvidos, no que diz respeito ao posicionamento do país na ordem Econômica Mundial quanto ao mercado, investimento externo, finanças, tecnologia e recursos humanos; e Sustentabilidade - que leve em conta as particularidades da região, de natureza endógena que valoriza os recursos locais - sem exaustão dos insumos básicos - e que busca a otimização do seu potencial.

Segundo Sachs (1985) *apud* Barreto (2004), ele se caracteriza pelo tripé: equidade social (à qual se pode acrescentar a equidade territorial), prudência ecológica e crescimento econômico. Seu objetivo é a valorização da identidade cultural, realizada pela promoção de gestão associada entre o público e o privado, através da coordenação e criação de redes de cooperação entre os distintos atores sociais envolvidos, inclusive o estado.

Assim, não pode haver elevado grau da dependência em termos de:

- Mercado e investimentos externos – uma vez que ambos são muito susceptíveis de variações na conjuntura e estruturas internacionais, portanto menos controláveis;
- Tecnologia;

- Endividamento interno e externo.

Isto porque esta dependência gera as seguintes conseqüências:

- Dependência de investimento externo: implica que o país não acumulou capital suficiente (moeda corrente e ativos fixos) para gerar seu próprio processo, relativamente autônomo, de desenvolvimento;
- Dependência tecnológica: significa que não há desenvolvimento de tecnologia interna suficiente para alimentar o próprio processo;
- Dependência de mercado: não há consumo interno suficiente para sustentar e ampliar a economia. Isto ocorre pela fraca participação da população no consumo, por falta de emprego e, conseqüentemente, por falta de renda.

Assim, os empréstimos devem limitar-se ao caso de investimentos que possam auto financiar-se, caso contrário, seriam empréstimos a fundo perdido.

g) Desenvolvimento Sustentável

Segundo definição da CMMAD - Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, define-se desenvolvimento sustentável como “aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras satisfazerem suas próprias necessidades.” (CMMAD, 1991, *apud* Barradas, 1999).

A busca da sustentabilidade requer sistema:

- Político, que efetivamente assegure a efetiva participação dos cidadãos no processo decisório;
- Econômico, que seja capaz de gerar excedentes e *know-how* técnico em bases confiáveis e constantes;
- Social, que possa resolver as tensões causadas por um desenvolvimento não equilibrado;
- Tecnológico, que busque continuamente novas soluções;

- Internacional, que estimule padrões sustentáveis de comércio e financiamento;
- Administrativo, flexível e capaz de auto corrigir-se.

Segundo Rossetti (1997), S. Schmidheiny resume desenvolvimento sustentável em uma única palavra: *ecoeficácia*. Ainda para Rossetti, ele tem “a ver com novas concepções de produção, fundamentadas em recursos básicos, processos e produtos que atendam as necessidades presentes, em escalas crescentes, mas sem comprometer a capacidade de as futuras gerações atenderem também aos padrões de necessidades que vierem a definir”. Não implicando, contudo, em bloqueio aos recursos naturais, mas utilizando-o de maneira apropriada e com o uso de mecanismos que viabilizem a manutenção dos seus conceitos. Esses mecanismos são de três categorias (Rossetti, 1997):

- Imposição de controles diretos – ação do governo no sentido de criar instrumentos legais da exploração de reserva naturais;
- Incorporação das externalidades negativas aos custos de produção – criação de tributos para as empresas poluidoras, de acordo, com o grau do prejuízo gerado;
- Auto-regulação – São instrumentos que não chegam a gerar custos diretos as empresas e outros, mas que permitem criar uma imagem ambientalista desta, as quais vão lhes promover lucros indiretos. Como exemplo dessas ações tem-se: o selo verde e a ISSO 14000.

Diante do exposto, cabe então indagar: porque não somos sustentáveis?

- Primeiro, porque estamos ameaçando a capacidade de suporte do planeta, em geral, e dos diferentes ecossistemas, em particular;
- Segundo, por estarmos exaurindo reservas naturais não renováveis, ao invés de buscar outras formas de satisfação das necessidades humanas – caso do petróleo, por exemplo;
- Terceiro, por haver desequilíbrio causado pelo fato de que uma minoria de pessoas, em países desenvolvidos, está consumindo mais que o necessário, enquanto a maioria não consome sequer o indispensável.

A sustentabilidade - capacidade de persistência no tempo, implica a não exaustão dos (cinco) fatores de produção, não podendo haver exagero no grau da dependência em termos de: mercado e investimentos externos; tecnologia; e, endividamento interno e externo.

h) Desenvolvimento Integrado

Pode ser definido como o crescimento econômico envolvendo equilíbrio entre os três setores da atividade econômica, além de ser espacialmente desconcentrado e incluyente dos territórios e das suas populações.

Existem várias formas que podem facilitar o desenvolvimento integrado, através da inclusão da PEA, são soluções que facilitam a ação do *coletivo*, tais como:

- Consórcio;
- Redes de empresas;
- Cooperativa;
- Associação;
- Grupos formalmente organizados;
- Grupos informalmente organizados;
- Empresas de participação comunitária.

Em cada uma dessas formas as pequenas e médias empresas, inclusive rurais passam a ter amplas possibilidades de inserção nos mercados consumidores locais e até internacionais, pois cada um desses mecanismos permite acesso a pessoal técnico especializado, maior crédito na rede financiadora, maior poder de barganha na compra de insumos para a produção, além de novas tecnologias.

2.1.3 Análise geral dos conceitos associados ao Desenvolvimento e sua relação com as Infra-Estruturas Básicas

Os diversos temas relacionados a crescimento e desenvolvimento nos levam a concluir que a melhor política para a promoção do real desenvolvimento de uma

sociedade é, na verdade, uma associação de todos eles. Ou seja, partindo do crescimento contínuo e efetivo da produção, passado pela distribuição equilibrada entre os três setores da economia e na alocação dos seus recursos de produção, permitindo a integração da população às diversas atividades produtivas, nas várias regiões, isso tudo baseado numa lógica de sustentabilidade ambiental, visando o benefício social e econômico de todo o conjunto da sociedade.

No entanto, ao se verificar a realidade de então, percebe-se, que o Brasil, bem como outros países em iguais condições, está longe da real prática do desenvolvimento, pois ainda existem entraves e interesses políticos regionais e internacionais que impedem a realização dessa política econômica. Infelizmente, o poder público muitas vezes justifica isso, pela falta de recursos financeiros, contudo, ao se avaliar as notícias veiculadas constantemente nos meios de comunicação, percebe-se que o existe, na realidade, é o mau gerenciamento dos recursos públicos e corrupção.

Esse comportamento, certamente retarda a expansão econômica e o aumento de produtividade das nações, pois os investimentos em capital humano, tecnologia, infraestrutura, maquinaria e equipamentos, não ocorrem, ou se ocorrem, não é com o correto planejamento, além de possivelmente também lhes faltarem os recursos necessários.

Esse atraso é ainda justificado pela seguinte afirmação de CEPAL (2004), a qual afirma que:

“No decurso dos próximos anos provavelmente haverá um considerável aumento da demanda por infra-estruturas nos países da região (América do Sul), mesmo tendo recentes conquistas, as infra-estruturas existentes e seu acesso são ainda deficientes. Assim, é importante estimular e projetar políticas e mecanismos que estimulem o investimento público e privado nesta área.” (CEPAL, 2004)

Acrescenta ainda que, “a dotação de infra-estrutura afeta o crescimento, à medida que, uma maior disponibilidade e qualidade destes serviços ajudam na maior produtividade dos fatores e custos de produção mais baixos para os produtores. Essa maior rentabilidade incentiva os investimentos e por isso aumenta o crescimento

potencial do produto”. A recíproca também é verdadeira, ou seja, se há uma maior atividade econômica, há também uma maior demanda por serviços de infra-estrutura, pois existe uma relação proporcional entre esta demanda e o crescimento econômico, principalmente no que se refere aos países ainda em desenvolvimento, cuja quantidade e o acesso às infra-estruturas básicas ainda é baixo.

Dentro da perspectiva dos transportes, nas regiões em desenvolvimento, é possível identificar essa relação (do ponto de vista negativo). Ou seja, quando há deficiência nas vias de escoamento, ocorre, por consequência, uma elevação dos custos com transportes, que por sua vez afeta a competitividade dos produtos junto aos mercados consumidores, pois os excedentes desse mau desempenho são acrescidos aos valores do produto final.

No Brasil, existe um índice que mensura e define bem essa situação, é o chamado “Custo Brasil”, o qual pode ser definido como um conjunto de fatores que possibilitam o encarecimento da produção brasileira e que atrapalha o crescimento do país, perpassando por todos os envolvidos na cadeia produtiva. Segundo Silva (1997), vários são os problemas que atrapalham as iniciativas e desestimulam os investimentos no país, ajudando dessa forma no aumento desse índice, são eles:

“Estradas esburacadas que oneram o transporte de mercadorias, linhas ferroviárias obsoletas; portos sucateados; falta de linhas de financiamento para a produção e exportação; taxa cambial sobrevalorizada que encarece as exportações, baixa produtividade de determinados setores; carga fiscal inadequada, pesando sobre determinados produtos; excesso de burocracia nas transações; e outros problemas dessa natureza.” (Silva, 1997)

Percebe-se, então, a necessidade urgente de investimentos na infra-estrutura básica do Brasil, para isso, faz-se necessário a busca por mecanismos que facilitem essa implantação, de preferência, com o ônus financeiro mínimo para o Estado. Isso pode ocorrer através da parceria com o setor privado, como é o caso das PPP's, contudo, a participação do Estado nunca deve ser relegada a um segundo plano, principalmente, quando se trata de setores de importância estratégica para o país. Contudo, segundo Cândido Jr. (2001), para que os investimentos públicos possam ser eficientes, “devem

ser alocados em setores que geram externalidades positivas, e devem ser complementados pelos investimentos privados em vez de competir com eles”.

Seguindo essa lógica, para CEPAL (2004), as autoridades da (América do Sul) tem como desafio primordial estabelecer uma estrutura de financiamento adequado para fazer frente as necessidades crescentes de serviços de infra-estrutura, para isso, faz algumas propostas:

- Utilizar impostos específicos para o financiamento de projetos de infra-estrutura, um exemplo, e o caso dos impostos sobre a emissão de hidrocarbonetos para financiar projetos viários;
- Aperfeiçoamento dos mecanismos de controle fiscal, de maneira que os investimentos passem a ter um tratamento contábil que não impeça a tomada de decisões econômicas racionais, para isso é necessário que:
 - Seja promovida uma política fiscal orientada ao crescimento, permitindo que os investimentos em infra-estrutura não sofram cortes por conta das taxas de retorno maiores dos que os custos com investimentos;
 - Fortalecimento de mecanismos que possibilitem diferentes formas de Parcerias Público-Privadas (PPP's);
 - Financiamentos através dos bancos de promoção do desenvolvimento, como o BID e o Banco Mundial. Ideal, contudo, é que os governos recebedores possam promover a amortização dos empréstimos no momento do recebimento, gerando, assim, menos pressões sobre as metas fiscais, pois haveria uma distribuição no tempo das cargas financeiras.

Dessas propostas, vale destacar as PPP's, que vem continuamente aumentando sua participação no Brasil, dependendo ainda, no entanto, de sua adequação a legislação brasileira. Por ser este um assunto bastante complexo, pode-se dizer que ainda estamos tateando neste sentido.

Essa complexidade pode ser percebida quando se descreve como se processa em linhas gerais essa parceria. Nela, de acordo com Aragão *et al* (2003a), “o setor público compra serviços infra-estruturais, ao invés de implantá-los e operá-los diretamente, e o setor privado assume as tarefas de conceber, implantar, manter e operar as infra-estruturas e os diversos riscos daí recorrentes, recebendo em contrapartida o pagamento de tarifas pelo usuário, o pagamento indireto pelo governo ou ainda é remunerada por uma solução mista”. Essa complexidade ocorre, principalmente, por que as PPP’s são constituídas de uma cadeia complexa de eventos e decisões, que nem sempre são totalmente controláveis, mas o ideal é a constituição de metodologias que auxiliem na tomada de decisão, lembrando sempre que nesse tipo de relação “cada caso é um caso”. (Aragão *et al*, 2003b)

2.2 AGRONEGÓCIO: PRINCIPAIS CONCEITOS E EVOLUÇÃO

2.2.1 Introdução

Desde os seus primórdios, a humanidade tinha sua economia baseada na produção agrícola. Seja no Egito antigo, com grandes produções nas margens do Nilo, seja na idade média, com a produção através de parcerias nos feudos europeus, essa foi a realidade vivida até o surgimento da industrialização, no final do século XVIII. Reforçando essa assertiva, dizia Huberman (1937): “Hoje em dia, terras, fábricas, usinas, minas, rodovias, barcos e maquinarias de todo tipo são necessários às mercadorias que utilizamos, e chamamos um homem de rico pelos bens desse tipo que possui. Mas no período feudal, a terra produzia praticamente todas as mercadorias de que se necessitava e, assim, a terra, e apenas a terra era a chave da fortuna de um homem”. Apesar disso, em muitos países, sobretudo nos da América Latina, esse novo tipo de processamento demorou a chegar, ocorrendo somente no século XX. No Brasil, ele se iniciou na década de trinta, com a substituição das importações, conforme pode ser visto em Bielshowsky (1988) e Bastos, M.M.M. (1994).

Por outro lado, apesar de ser a prática dominante durante todo esse período, a agricultura, segundo Neves e Spers (1996), até meados do século XX, era uma atividade

diferente da que é nos dias atuais. Nas propriedades eram realizadas diversas atividades, tais como o plantio de diferentes culturas e a criação de animais, confecção de ferramentas, de equipamentos de transportes e insumos básicos. Inclusive o armazenamento e a comercialização eram de responsabilidade direta da fazenda.

Ainda segundo esses autores, os processos de “modernização”, a migração do homem do campo para a cidade, o aumento do fluxo de informações e o desenvolvimento de novas tecnologias levaram a produções mais especializadas para *antes da porteira*. Dessa forma, a agricultura foi ganhando especificidade e, de certa maneira, perdendo forças no âmbito econômico, pois as etapas passaram a ser dissociadas uma das outras. Hoje, três processos, são ligados entre si, suprimento de matérias primas, transformação e comercialização. Contudo, estas etapas são independentes na sua condução e a agricultura passa a ser entendida como os processos que se passam dentro da fazenda, basicamente aqueles ligados ao plantio e à colheita de matérias primas a serem industrializadas, enquanto que a transformação, distribuição e comercialização passam a ser realizado *após a porteira*.

Essa nova forma de entendimento do processo de produção agrícola levou a uma necessária mudança (ou atualização) dos conceitos existentes sobre esse tema, assim, no subitem a seguir, são apresentados os principais conceitos surgidos a partir dessa mudança.

2.2.2 Principais Conceitos

a) Agronegócio ou Agribusiness

A divisão abordada no início desse item acabou gerando a necessidade de evolução dos conceitos. Foi assim que, surgiu na Universidade de Havard, em 1957, com os Professores John Davis e Ray Goldberg, o conceito de *Agribusiness*. Segundo Neves e Spers (1996) e Batalha (1997), *agribusiness* é “a soma das operações de produção e distribuição de suprimentos agrícolas, das operações de produção nas unidades agrícolas, do armazenamento, processamento e distribuição dos produtos

agrícolas e itens produzidos a partir deles”. Ou seja, todos os atores do sistema produtivo passam a ser vistos como um conjunto integrado, em que todas as partes que de alguma forma contribuem ou influenciam na composição deste sistema (agroindustrial). Este é, então, considerado de forma agregada, embora possa ser visto ou analisado de maneira desagregada, mas não dissociado entre si - como se não houvesse influência recíproca de uma ação sobre a outra.

b) Cadeia de Produção Agroindustrial (Escola Americana)

Depois do surgimento do conceito de *agribusiness*, houve a necessidade de esclarecimento de alguns aspectos que este novo conceito trazia consigo. Assim, outros conceitos foram surgindo. Nesses inclui-se o de Cadeia de Produção Agroindustrial que, de acordo com Batalha (1997), tem suas bases nas definições de *Commodity System Approach*, abordagem criada também por Davis e Goldberg, e na Análise de *Filières*, com origem na escola econômica industrial francesa.

Entretanto, estes dois conceitos convergem numa só definição. De fato, a cadeia de produção agroindustrial é um conjunto de atividades de transformação, ligadas entre si através de processos técnicos, e que têm um fluxo comercial-financeiro constante de jusante a montante e de montante a jusante. O objetivo é agregar valor ao processo produtivo e a seu(s) produto(s) final(is) (Batalha, 1997).

Ainda de acordo com Batalha (1997), o conceito de Sistema Agroindustrial considera o conjunto de atividades que contribuem para a realização da produção agroindustrial. Esse conjunto de atividades tem seu início na produção dos insumos (ou matéria-prima) e se encerra com a chegada do produto final ao consumidor.

Para o autor, o conceito de sistema agroindustrial é muito próximo do de *agribusiness*, pois nele não se define insumo ou produto final específico. Já Neves e Spers (1996), concordam com a análise do conceito de Harvard em que os Sistemas Agroindustriais são a composição do *agribusiness*, que encerra os produtos mais

diversos, do vegetal ao animal. Ainda de acordo com estes, a esquematização de um sistema agroindustrial pode ser entendida através da Figura 2.1, mostrada a seguir.

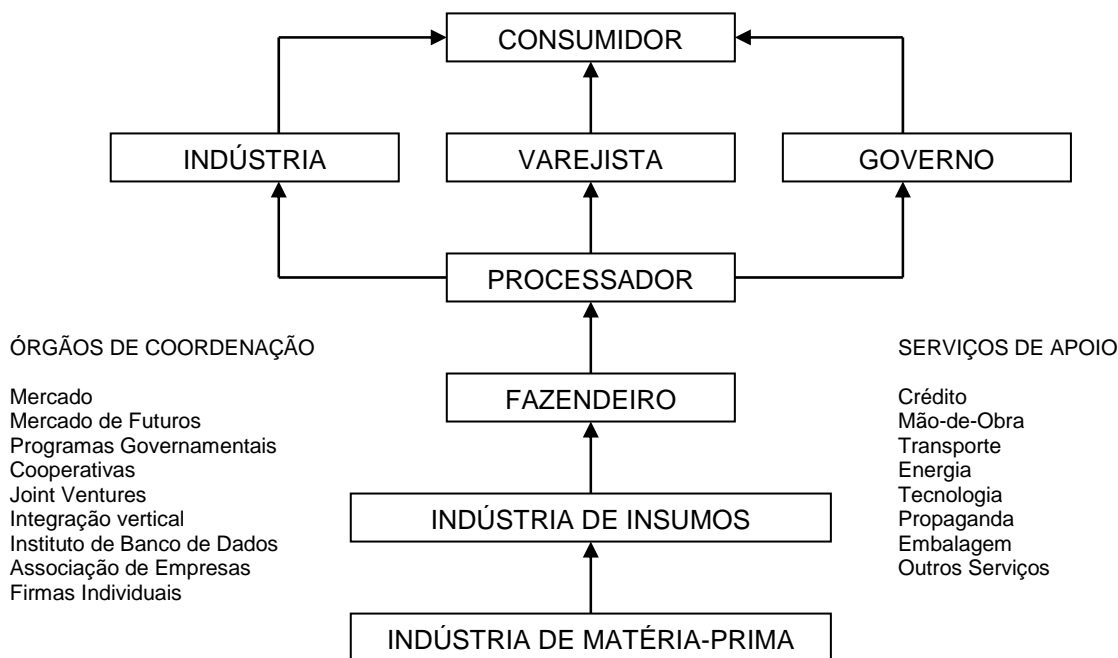


Figura 2.1: Esquematização de um Sistema Agroindustrial. (Neves e Spers, 1996)

Analisando-se este esquema, entende-se que um sistema agroindustrial engloba os vários atores envolvidos nas cadeias de produção, partindo da produção inicial da matéria-prima e chegando até o consumidor final. Esta é, na verdade, a grande meta de todo o sistema. Contudo, para se chegar a ela, muitas são as etapas e as inter-relações a serem consideradas em todo o processo. Elas exigem diferentes tipos de apoio e de atores, indo do crédito à produção, passando pelos transportes e chegando à produção de embalagens.

c) Complexo agroindustrial (Escola Francesa)

Para os estudiosos franceses o conceito de “Complexo agroindustrial” equivale ao de cadeia de produto/produção, pois é o conjunto de atividades de transformação que tem como ponto de partida uma única matéria-prima. Entretanto, existe uma diferença: no complexo agroindustrial o ponto de partida ou referencial está na *matéria-prima*, enquanto que na cadeia de produção agroindustrial esta no *produto final*. Assim, um

complexo agroindustrial pode ter, a partir de uma mesma matéria prima ou insumo, vários produtos diferente, este é o caso do leite que pode produzir iorgute, queijos, e etc. Dessa forma, a diferença entre complexo agroindustrial e cadeia de produção agroindustrial está no seu foco, a primeira tendo-o na *matéria-prima* e a segunda no *produto final* produzido.

É importante salientar que a compreensão das relações das cadeias produtivas estudadas é importante para o entendimento da complexidade do sistema agroindustrial em si.

Neves e Spers (1996) chegam mais longe e afirmam que: “o primeiro passo para estudos relacionados aos sistemas/cadeias agroindustriais que desejam ter enfoque de *agribusiness* é o desenho das relações dentro destes sistemas”. Essa etapa, então, é fundamental, pois torna possível visualizar e compreender onde, especificamente, está sendo feito o estudo e obter a visão sistêmica descrita anteriormente. Seja ela a de sistemas ou de cadeias e levando-se em consideração as diferenças existentes entre as Escolas Americana e Francesa. Assim, na descrição das cadeias estudadas, deverão ser descritas as etapas pelas quais os principais produtos passam.

2.2.3 Agronegócio: Reestruturação Global

A grande mudança no quadro do agronegócio mundial esboça-se após a Segunda Guerra Mundial. Isto porque, paralelamente ao momento de reconstituição dos países europeus, iniciam-se rodadas de discussão a respeito das relações econômicas internacionais. De acordo com Chaddad *et al* (1996), acreditava-se, na época que, com a expansão do comércio internacional, as possibilidades de guerra seriam mais reduzidas, uma vez que haveria mais oportunidades.

Assim, acordos foram firmados, como o GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*), estabelecido em 1947, por 23 países, que tinha como principal objetivo favorecer o livre comércio internacional, através da diminuição de barreiras tarifárias e diminuição de práticas como: subsídios, *dumping*, normas técnicas, quotas e barreiras

não tarifárias. As discussões no âmbito do GATT foram realizadas através de rodadas que culminaram, em 1993, com surgimento da Organização Mundial do Comércio – OMC. Nessa ocasião 108 países assinaram o acordo. A partir desse momento, a OMC passa a ser o fórum internacional de discussões para regulamentação do comércio internacional. Neste contexto, as principais medidas, com relação à agricultura no âmbito do GATT e da OMC, foram:

- a) Redução da área de produção de oleaginosas na União Européia;
- b) Tarifação Alfandegária - O nivelamento dos preços dos produtos importados;
- c) Acesso Mínimo – Todos os países signatários do GATT devem ter tarifas alfandegárias preferenciais;
- d) Redução das subvenções às exportações; e,
- e) Classificação dos subsídios diretos a agricultores segundo quatro categorias, que vão do subsídio proibido até o subsídio autorizado.

De forma geral, essas medidas estão relacionadas a um único termo, o protecionismo que é, nada mais nada menos, a forte proteção das nações aos seus mercados internos, cada uma seguindo diferenciadas maneiras. Analisando amplamente, de acordo com Ferreira (1975), no Dicionário Aurélio, protecionismo pode ser definido como “sistema daqueles que pretendem conceder a indústria nacional o monopólio do mercado interno, onerando de taxas mais ou menos altas os produtos da indústria estrangeira”. Apesar da definição do Aurélio falar especificamente da questão da indústria, esse conceito hoje é ampliado a todos os tipos de relações existentes na atividade econômica.

Assim, as medidas adotadas, nessa última grande rodada, acabam por findar os trabalhos do GATT e iniciar os da OMC, denotando a preocupação em serem reduzidas ou até mesmo eliminadas as ações de protecionismo exacerbado em mercados dos vários países mundiais, sobretudo daqueles que são signatários do acordo. A idéia agora

é “uniformizar” o mercado mundial, para que as transações econômicas possam ser as mais livres possíveis.

No entanto, a despeito dessas medidas, o que se percebe ao analisar o atual quadro mundial de transações econômicas é que a maioria dos países continua a adotar medidas protecionistas, nos meios de comunicação, freqüentemente, são registrados problemas nas relações econômicas internacionais. Como exemplo, pode-se citar o caso da forte proteção do EUA a seus produtos agrícolas e do Canadá; neste último, no caso específico da Bombardier *versus* Embraer, na luta por mercados consumidores. Em ambos os casos, a ajuda da OMC foi requisitada pelo Governo Brasileiro, identificando-se, nessas questões, a importância de um órgão internacional dessa monta. Vale ressaltar, no entanto, que, nesse tipo de julgamento, as decisões são muito difíceis e em muitos casos a decisão positiva pode pender para a nação que tiver o *lobby*² mais forte.

Percebe-se, portanto, que as relações econômicas internacionais, embora com avanços importante, precisam ainda de maiores avanços rumo ao “livre comércio”. No caso especial da agricultura, a questão é mais complexa devido à forte concorrência entre os países e o padrão de qualidade diversificado entre eles, o qual envolve várias medidas, principalmente no que concerne à segurança alimentar, sendo os EUA e a União Européia os mercados consumidores mais exigentes.

2.2.4 Agronegócio: Evolução no Brasil

De acordo com Bastos, M.M.M. (1994) e Paulillo (1997), no início do século XX, a economia brasileira ainda podia ser identificada como agro-exportadora, fato que marcou toda a sua história econômica até então, pois tinha na cultura cafeeira a sua principal atividade produtiva. Essa realidade permaneceu até fins da década de vinte quando ocorreu a crise da Bolsa de Nova Iorque (1929), a qual provocou desequilíbrios em toda a economia mundial. Somente depois da segunda grande guerra é que mudanças mais relevantes na economia dos países, principalmente os subdesenvolvidos

² De acordo com LODI (1986), “Lobby é a ação de influenciar sobre o tomador de decisão na esfera do poder público. A atuação persuasora sobre o poder público. O esforço para influenciar, a tentativa de, a ação para...pode

(e em desenvolvimento), puderam ocorrer. Este não foi o caso do Brasil, entretanto, onde a mudança de base econômica ocorreu entre as décadas de 30 e 50. Ou seja, um pouco mais adiantada que os outros países mundiais.

Todavia, a industrialização no Brasil primeiramente ocorreu no eixo Sul/Sudeste, situação que perdurou até a década de 60 e gerou disparidades regionais contundentes, visíveis principalmente no Norte e Nordeste, onde a situação era agravada pelos grandes períodos de estiagem. Tentando minimizar ou mesmo solucionar estes problemas, o Governo Federal, a partir da metade do século passado, adotou algumas medidas compensatórias. No caso específico do Nordeste, houve a criação de dois órgãos considerados fundamentais para o início do processo de crescimento da região, o Banco de Desenvolvimento do Nordeste do Brasil – BNB (Criado pela Lei 1.649 de 19/07/1952) e a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE (Criada pela Lei 3.962 de 15/12/1959). Houve, também, a transformação do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas – DNOCS (criado pela Lei 8.846, de 28/12/1945), antes Inspetoria de Obras contra as Secas – IOCS.

De acordo com Oliveira, (1981), Furtado (1982) Singer (1982) e Bastos, M.M.M. (1994), a partir da segunda metade do século XX estava estabelecida a base industrial brasileira, sendo o Governo de Juscelino Kubitschek responsável pela implantação da indústria automobilística e conseqüente ênfase no rodoviarismo. No caso da agricultura, segundo Neves e Spers (1996), verificou-se intenso crescimento (o que para efeitos deste trabalho não deve ser confundido com desenvolvimento) entretanto, ele acabou por beneficiar os grandes proprietários rurais, pois o crescimento se deu por monoculturas de exportação, cujos produtos eram mais valorizados. Isto acabou por não beneficiar os pequenos produtores rurais, os quais têm uma base produtiva muito mais diversificada.

De acordo com Rosa (1996) *apud* Rosa e Alves (2001): até a década de 70, a indústria brasileira ficou muito concentrada no Sudeste, as empresas que lá estavam apresentavam tamanho, densidade capital-trabalho e densidade relativa de recursos

também se chamar de lobby o grupo de pessoas que exerce essa influência, ou o mecanismo de pressão ou de representação junto ao poder público”.

humanos superiores a média nacional. Contudo, no período de 70 a 85, mudanças começaram a ocorrer, alterando o quadro industrial nacional, onde prevaleceu um processo de desconcentração que beneficiou a indústria nordestina e sulina. Esse processo se deu primordialmente pela influência dos estudos da CEPAL, que entendia que para se processar o desenvolvimento (desenvolvimentismo) a produção deveria ser melhor distribuída pelas regiões do Brasil, como fruto dessa ação teve-se a criação da SUDENE no NE.

Seguindo a tendência de modernização das relações industriais, as importações passaram a ser compostas principalmente por produtos industrializados, que agora tinham um espaço muito maior no mercado brasileiro devido a abertura econômica instituída pelo governo federal a partir da década de 90.

Essa abertura econômica dos mercados brasileiros, no final do século passado não ocorreu apenas pela adesão ao ideário neo-liberal de seus governantes, mas também por necessidade de dólares para pagamento da dívida externa, com juros flutuantes. Assim, o governo federal passa a estimular as empresas nacionais a modernizarem os seus processos e oferecer produtos com maior qualidade e a menores preços, fazendo-os se tornarem, dessa forma, competitivos no mercado internacional, aumentando o saldo das exportações nacionais na balança comercial brasileira. Percebe-se nesta situação que nesse período ocorre uma quebra do protecionismo aos produtos brasileiros, deixando as empresas nacionais mais suscetíveis as ações dos mercados consumidores internacionais.

Segundo Rosa e Alves (2001), antes do processo de abertura algumas regiões apresentavam taxas de crescimento da indústria bem superiores aos de outras regiões. Hoje, percebe-se um processo de modernização mais ou menos uniforme, embora qualitativamente diferente, o que caracteriza uma tendência generalizada de industrialização, sem preocupação de geração de emprego e renda. Essa modernização está sendo forçada pela entrada no mercado nacional de produtos externos, tendo eles bastante facilidade na entrada e baixos preços, trazendo prejuízos para as indústrias locais e provocando a necessidade urgente de modernização.

Paralelamente a essas mudanças, no âmbito industrial urbano, o Brasil vivia nos anos oitenta uma conjuntura desequilibrada no setor agrícola. Na tentativa de solucionar as questões agrícolas e as ansiedades de exportação no país, o governo federal tendeu a intensificar o apoio aos *grandes complexos agroindustriais*. Este fato colaborou para manter a situação de desequilíbrio entre o grande e o pequeno produtor, pois este último não se encaixava nas normas de produção para exportação. Talvez, por esta razão, se explique a implantação destes complexos também no Nordeste e, particularmente, no Estado do Ceará, sob a forma de agropólos cujas políticas visam a atração de grandes e médios grupos industriais – como, por exemplo, a Delmont Fresh Produce Brasil LTDA – e não o pequeno e médio produtor locais. Reforça-se, assim, o que Elias (2002) denomina de “modernização excludente”, com persistência do quadro de miséria e abandono das populações rurais.

Confirmando este fato, Paulillo (1997) diz: “o crescente processo de constituição dos complexos agroindustriais proporcionou, já nos anos 80, a ampliação da concentração da estrutura fundiária, a queda do nível de renda dos agricultores e trabalhadores rurais e o arrefecimento do nível de emprego agrícola. Estes são fatos significativos, principalmente num país de enorme potencial agrícola e agroindustrial – grande extensão territorial, condições climáticas extremamente favoráveis, mão-de-obra farta e barata, parque agroindustrial consolidado, etc., – que, por falta de políticas públicas eficientes, não efetivou soluções para a questão agrária nacional”.

Ressalta-se que, quando o cita a questão agrária, está falando da questão agrícola mais ampla, não sendo aqui considerada somente a produção. Para ele “a questão agrícola visa responder o que produzir, quanto produzir e onde produzir. A questão agrária refere-se à problemática do como produzir e de que forma ocorreria a produção agrícola”. Assim, a questão agrária não envolve somente situações referentes a números, mas a totalidade da estrutura econômica e social, que vai das formas de produção sustentáveis até os níveis de emprego gerados.

Ainda segundo Elias (2002), com o advento da globalização e a necessidade de modernização das técnicas de produção, houve uma reestruturação produtiva da agropecuária brasileira. No entanto, ela teve como características o não favorecimento

de mudanças nas classes sociais, por ser socialmente seletiva e espacialmente concentrada, favorecendo aos grandes produtores rurais e agro-industriais, e mantendo intocáveis as estruturas econômicas existentes. Afirma Elias:

“Isto significa que a modernização da agropecuária privilegiou determinados segmentos sociais e econômicos, além dos espaços mais imediatamente suscetíveis a uma reestruturação concentrada pelas inovações técnico-científicas e pela globalização da produção e consumo. Assim, acirrou-se a expansão das relações capitalistas de produção no meio rural, que foi conduzida de forma extremamente excludente, ou seja, prejudicial à maioria da população rural, à organização do território e ao meio ambiente, promovendo no país um crescimento econômico cada vez mais desigual, gerador de desequilíbrio e exclusão.” (Elias, 2002).

A figura 2.2 esquematiza bem e ajuda a localizar no tempo esse processo de evolução do agronegócio no Brasil.

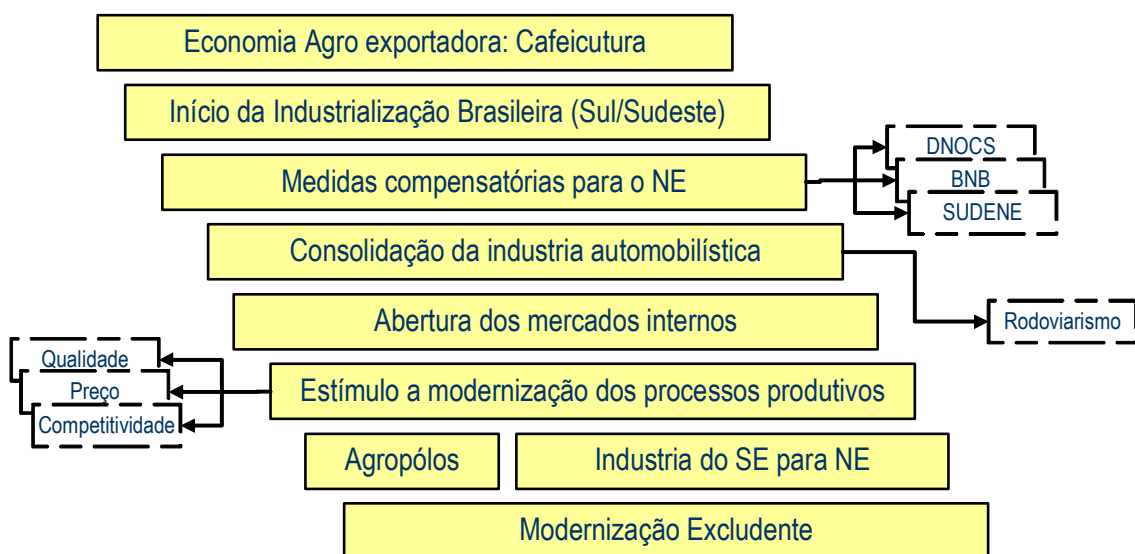


Figura 2.2: Esquema da Evolução do Agronegócio no Brasil. (Fonte: O autor)

Neste contexto, há alguns anos, especialmente a partir da década de oitenta, pode-se perceber um movimento, ora intenso, ora mais calmo, dos grupos de luta pela reforma agrária brasileira, onde se destaca o Movimento dos Trabalhadores sem Terra - MST. Hoje, ele é marcado por constantes manifestações que chegam ao seu ápice nas

invasões de terra e ocupação de espaços públicos, como em frente aos INCRA's dos vários estados e em frente a prédios públicos de importância como Palácio do Planalto em Brasília.

É neste contexto, que se tem o desenvolvimento dos processos de produção agroindustrial brasileiro. Como ocorrido no processo de industrialização, as agroindústrias surgiram na região sudeste e somente depois se espalharam pelo resto do país. No caso do Nordeste, esse desenvolvimento tardio advém, também, das condições físicas e climáticas da região, onde grande parte do território é sertão e até alguns anos atrás considerado inadequado para o cultivo de grandes áreas.

Durante a globalização e a abertura dos mercados brasileiros para o comércio exterior, é possível detectar, por parte do governo federal, tendência ao incentivo da agroindústria no nordeste brasileiro, infelizmente sob a forma de *grandes complexos agroindustriais*, acima referidos. Assim, algumas políticas de incentivo a esse tipo de produção, que gera mais emprego do que a indústria formal, passaram a ser adotadas. O BNB, como parte dessas ações, instituiu no Nordeste e no norte do Estado de Minas Gerais, os Pólos de Desenvolvimento Regional, que receberam como apoio a agricultura irrigada que, por ser espacialmente concentrada em agropólos, não contribui, de forma adequada, para resolver definitivamente o problema de desenvolvimento de uma região, muito menos no caso do Estado do Ceará cuja superfície repousa no semi-árido (82%). Enquanto a transposição das águas de bacia perenes e externas à região, não se realiza, continuar-se-á a investir em recursos muitas vezes excludentes e em paliativos, que não conseguem trazer soluções reais para os problemas sócio-políticos e históricos da região, na qual o Ceará sempre se destacou como estado dos mais retrógrados.

É neste contexto, que o Estado do Ceará, que criou, em 1999, os agropólos cearenses, os quais serão expostos de melhor forma no capítulo que se segue a este.

2.3 PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES: PRINCIPAIS CONCEITOS

Neste item serão apresentados alguns conceitos a respeito dos processos de planejamento global. Vale ressaltar que, quando se diz global, quer-se dizer que os conceitos referem-se a processos de planejamento diversos. Esses conceitos estão baseados, principalmente, nas concepções de Matus (1997) e Bastos, M.M.M. (2001).

2.3.1 Planejamento Global

As seguintes indagações de Matus (1997) são bastante esclarecedoras para os questionamentos que qualquer cidadão poderá fazer, em dado momento, sobre os temas aqui tratados. “Estamos caminhando para onde queremos? Fazemos o suficiente para alcançá-lo?”. O autor responde, “o problema consiste em saber se somos arrastados pela força da correnteza do rio dos acontecimentos em direção a um fim desconhecido ou se sabemos onde chegar e estamos conduzindo, ou contribuindo para conduzir o movimento das coisas nesta direção”.

Basicamente o que se deseja saber com esses questionamentos é se está ocorrendo planejamento, ou não nas nossas ações, de forma que o futuro não pareça tão incerto. Ou seja, sem planejamento é fatal que sejamos “arrastados pela força da correnteza de um rio”.

O próprio Carlos Matus ao ser entrevistado por Huertas (1996), lança um primeiro esboço do que seja planejamento, para ele, “planejar significa pensar antes de agir, pensar sistematicamente, com método; explicar cada uma das possibilidades e analisar suas respectivas vantagens e desvantagens; propor-se objetivos.” Acrescenta ainda, que “o planejamento não é mais que a tentativa de viabilizar a intenção que o homem tem de governar o próprio futuro; de impor às circunstâncias a força da razão humana”.

Já para Bastos, M.M.M. (2001), planejamento é a “ação política deliberada visando transformar ou manter uma situação em qualquer domínio (social, econômico,

cultural, habitacional, etc). Ele é um dos principais instrumentos da ação política consistente.” Acrescenta, que “as ações de planejamento se desenvolvem em diferentes níveis de abrangência e de execução, além de diferentes níveis temporais, assim: a) O nível global, intersetorial e setorial; b) O nível temporal; e c) Três níveis de execução (plano, programa e projeto)”. Ressalta ainda, que as ações de planejamento devem estar embasadas nos seguintes pilares: Base Institucional, Base Técnica e Base Jurídica (Bastos, M.M.M., 1994).

Para Matus (1997), “o planejamento não é outra coisa que tentar submeter à nossa vontade curso encadeado dos acontecimentos cotidianos, os quais determinam uma direção e uma velocidade à mudança que inevitavelmente experimenta um país em decorrência de nossas ações”.

E acrescenta que: “o planejamento pode tentar atacar os problemas antes que se materializem, ou simplesmente dedicar-se a solucionar problemas quando já evidentes para todos, pela sua magnitude e conseqüências”. Essa “idéia preventiva de atacar os indícios de um problema, e não os próprios problemas, já foi enunciado por Maquiavel em “O Príncipe” (publicado pela primeira vez em 1532)”, quando este diz:

“Ocorre com isto aquilo que dizem os métodos sobre a tísica, que no princípio é fácil curar e difícil conhecer, mas com o passar do tempo, não tendo sido ela nem detectada nem tratada, é fácil de conhecer e difícil de curar. Assim ocorre com as coisas do Estado, porque conhecendo à distância (o que só ocorre com os prudentes) os males que surgem, podem eles ser rapidamente curados; mas quando, por não se ter dado conta, nada se faz, eles crescem até que todos se dêem conta, não tendo eles mais cura.”

Assim, entende-se como planejamento o processo de antever ou mesmo evitar problemas futuros através da construção de metodologias que permitam controlar, mesmo que parcialmente, o presente, no intuito de se chegar, o mais próximo possível ao futuro desejado.

É sabido também que, existem diferentes papéis para cada um dos envolvidos dentro do processo de planejamento, dependendo dos momentos e dos meios que se expõem. Assim, essa divisão de tarefas pode ser vista conforme a Tabela 2.1, abaixo.

Tabela 2.1: Representação Elementar e Esquemática do Planejamento Tradicional

DIVISÃO DE TAREFAS NO PLANEJAMENTO TRADICIONAL						
Momentos e Meios Sujeitos	Momentos			Meios		
	Deve ser	Pode ser	Fazer	Políticos	Econômicos	Organizativos
Governante	Fixa critérios	Define o viável	Supervisiona o saber	Sim	Sim	Sim
Planejador Técnico	Desenha	Não	Faz o acompanhamento	Não	Sim	Não
Administrador	Não	Não	Executa e controla	Não	Sim	Sim

Fonte: Matus (1997)

Tomando como base a tabela acima, percebe-se que os governantes invariavelmente estão envolvidos em todos os momentos e meios do processo de planejamento. É ele que deve delimitar os critérios de execução do planejamento, contudo, quem faz os arranjos dentro desses limites é o planejador, o qual deverá estar atento ao custo/benefício do processo, este deve ainda acompanhar a e fiscalizar a implantação do seu projeto.

Por fim, cabe ao administrador proceder a execução e controlar o projeto, sempre verificando a coerência do ponto de vista econômico e organizacional. Vale ressaltar, que se houverem grandes discrepâncias na execução, as correções devem ser dos técnicos e a tomada de decisão final dos governantes envolvidos no processo.

Contudo, essa divisão muitas vezes acaba sendo descartada no processo de tomada de decisão, sendo deixada para o segundo plano pelos governantes que em muitos momentos, desprezam as conclusões técnicas, a fim de adotar soluções de interesse político.

Sob a perspectiva dos transportes, mais especificamente, a situação é ainda mais agravada pelo o que afirma Arruda, J.B.F. (2001):

“Os planejadores e técnicos que assessoram os tomadores de decisão nos PED’s (Países em Desenvolvimento) costumam desprezar a contribuição de grupos da sociedade civil interessados em empreendimentos de transportes que lhes afetam diretamente. A multiplicidade de percepções desses teóricos quanto à problemática de transportes, aliada ao pouco preparo em Ciência Política da ampla maioria dos tomadores de decisão, que perde eficiência e eficácia, e se distancia dos atributos de equidade, imparcialidade e justiça”. (Arruda, J.B.F., 2001)

Nos itens a seguir serão abordados mais amplamente os conceitos de políticas ou políticas públicas e mais especificamente de planejamento de transportes, foco maior deste trabalho.

2.3.2 Políticas Públicas

De acordo com Bastos, M.M.M. (2001), política é o “conjunto de linhas de ação, diretrizes, planos e programas levados à cabo para mudar ou manter uma situação em qualquer domínio.”

Já para Boechat (sp³), política pode ser “interpretada como um conjunto de princípios, normas e formas de ação visando a determinados objetivos”.

Dentre outros pontos, de acordo com o Novo Dicionário da Língua Portuguesa, política é: “arte de bem governar os povos”; “conjunto de objetivos que enformam determinado programa de ação governamental e condicionam a sua execução”; e “princípio doutrinário que caracteriza a estrutura constitucional do Estado” (Ferreira, 1975).

Huertas (1996), seguindo o que diz Carlos Matus, faz uma correlação entre planejamento e políticas públicas quando diz que “as chamadas políticas públicas

satisfazem-se com enfoques parciais, que não substituem o planejamento, capazes de servir como bom suporte para a tomada de decisões”.

Enfim, a partir do exposto, pode-se dizer que políticas públicas são as ações governamentais que pressupõem, contudo, um processo de planejamento anterior à sua aplicação permitindo, assim, o melhor uso do dinheiro público e a otimização dos benefícios alcançados com determinada política.

A fim de se chegar a esse ótimo, ou mesmo próximo dele, é importante que seja realizada uma avaliação das políticas que se pretende aplicar. Assim, segundo Barreto:

“O processo de avaliação das políticas públicas passa pela manutenção da responsabilidade do Estado por sua eficácia, ressaltando o desafio de modificação de suas relações com a sociedade civil, quando apóia, não sufocando sua capacidade de negociar as melhores opções para o seu desenvolvimento. A sociedade participa da execução de programas e projetos sociais, pressionando e mobilizando em novas formas de interpelação política, para a defesa de seus direitos, para o estabelecimento de critérios públicos de utilização de recursos e bens na qualidade de vida das maiorias e introdução de assuntos na agenda pública estatal” (Barreto, 2004).

Dessa forma, o autor define como primordial a participação da sociedade no processo de avaliação das políticas que se pretendem implementar. Assim, Romano (2002) *apud* Barreto (2004), acrescenta, ainda que “o caminho das políticas públicas segue a dinâmica da descentralização e democratização da gestão pública, abre espaço para criação de outras formas institucionais de relação Estado-Sociedade, para uma maior participação e controle dos cidadãos sobre as ações do Estado”.

Esse processo de avaliação deverá seguir minimamente as etapas expostas no esquema da figura 2.3, onde se entende que a participação da sociedade no processo de avaliação do projeto deverá ocorrer antes, durante e depois da sua implementação, permitindo, dessa forma, uma avaliação contínua, bem como a atualização e validação do projeto diante das reais necessidades da comunidade.

³ Sp - sem data.

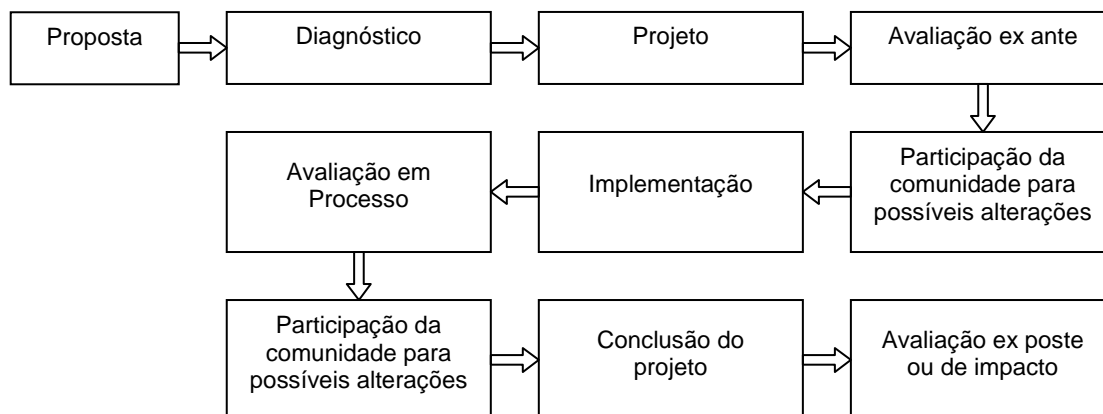


Figura 2.3: Esquema da avaliação de políticas públicas com a participação da comunidade (Barreto, 2004).

2.3.3 Planejamento e Políticas de Transportes

Conforme foi visto anteriormente o processo de planejamento é muito importante para a definição de estratégias que permitam um melhor uso dos recursos públicos em setores específicos. Um desses setores, e que hoje se configura como um dos mais importantes e também problemáticos é o de transportes. Sendo assim, é imprescindível que seja feito o seu constante planejamento.

A fim de discorrer a respeito de planejamento de transportes deve-se alertar que o trabalho aqui apresentado considera o sistema de transportes segundo o princípio da análise de sistemas de transportes defendido por Manheim ⁴, em que “o transporte não é um fim em si mesmo”.

Esse princípio é fortalecido pela afirmação de Bastos, M.M.M. (2001), que diz que “do ponto de vista teórico, o planejamento sistêmico setorial em qualquer setor de interesse público ou privado (transportes, energia, indústria, etc.) é uma ação política deliberada, feita em consonância com o planejamento sócio-econômico global.” Ou seja, o planejamento, de uma forma geral, deve sempre estar considerando a realidade e as limitações existentes no âmbito social, econômico, cultural, etc. Permite dessa forma,

⁴ Manheim, L. M. em (1980) *Fundamentals of Transportation Systems Analysis, V.1: Basic Concepts*. The MIT Press, enuncia este e outros princípios norteadores pela Análise de Sistemas de Transportes

a criação de soluções para os problemas impostos, que sejam agradáveis à maior parte possível da sociedade envolvida.

Assim, sobre planejamento em geral e sobre planejamento de transportes, Boechat (sp), diz que “desenvolveram-se consoante necessidades que se verificaram no decurso de longa evolução histórica, necessidades que se tornaram imperativas na medida em que se expandiram as economias, modernizaram-se os métodos pelas transformações tecnológicas e se ampliaram as competições no mercado internacional.”

Bruton (1979) acrescenta que, antes da década de 50 do século passado, já eram registrados “problemas de movimento”, principalmente no âmbito do tráfego rodoviário. Assim, em 1953, surgiu o primeiro trabalho nos EUA, de maior impacto, a respeito da análise de dados de transportes. No fim da mesma década, o Governo Britânico, através do Ministério dos Transportes, “incentivou as autoridades locais nas conurbações maiores a cooperarem na produção de planos rodoviários de longo prazo para suas áreas”.

No caso brasileiro, novamente de acordo com Boechat (sp), o planejamento de transportes, seguindo uma tendência do planejamento global, pode ser dividido em três grandes fases: “a do Planejamento Ocasional de Transportes, a mais longa, cobrindo os oitenta anos entre 1850 e 1930; a fase do Planejamento Empírico de Transportes, que, iniciada em 1931, abrange os vinte e cinco anos seguintes, até 1956; e, finalmente, a fase do Planejamento Racional de Transportes, a partir de 1957.”

A primeira fase inicia-se com a dinamização da indústria ferroviária e é marcada pela constante construção de vias férreas e pela redução do uso de transporte aquaviário. No fim desta fase já se vislumbrava o desenvolvimento do transporte aeroviário e rodoviário, este último como uma extensão da grande evolução ocorrida nos EUA.

A segunda fase é marcada, no seu início, por um sucateamento da frota rodoviária nacional, conseqüência da crise econômica americana e dos conflitos no âmbito global. Contudo, finda a II Guerra Mundial e recuperada a economia americana,

o país passou a investir pesadamente na reposição da frota sucateada, sendo também nesse período implantada a primeira montadora de automóveis no Brasil.

A terceira e última fase, considerada por Boechat, é marcada pela consolidação do modal rodoviário como matriz de transportes do Brasil. O modal ferroviário foi “esquecido” e, por assim ser, passou a receber investimentos financeiros mínimos. Esta também é a fase em que se inicia o processo de planejamento racional no país.

De acordo com Boechat (sp), os primeiros processos de avaliação ocorreram a partir de 1964, quando foi constituída a Missão de Avaliação, instituição composta de 20 renomados profissionais das áreas de Engenharia e Economia e que tinha como objetivo diagnosticar a situação das infra-estruturas básicas no país, dentre elas, os transportes.

As constatações da Missão de Avaliação evidenciaram a necessidade praticamente imediata de estruturação do Setor de Transportes no país. Assim, foi elaborado um plano de ação imediata que propunha principalmente a “realização de amplo e abrangente estudo de transportes para o Brasil”. Esses estudos foram executados e administrados por um organismo especialmente criado para isso: o GEIPOT. Assim, pôde-se formular uma política de transportes nacional.

Essa política nacional deve seguir as definições básicas do que é planejamento de transportes, como deve ser realizado e a que restrições está submetido. Para isso, a seguir são apresentados alguns conceitos sobre planejamento de transportes e o que este processo envolve.

Novamente, segundo Boechat (sp), entende-se como política de transportes “o conjunto de medidas e normas técnico-administrativas que orientam a expansão e exploração, de maneira coordenada, dos sistemas de viação do país, de modo a atender, com eficiência e oportunidade, os interesses do desenvolvimento e segurança nacionais”.

Já de acordo com Bastos, M.M.M. (2001), “o planejamento setorial dos transportes é sistêmico e constitui-se do planejamento do sistema de transportes que atende à um nível administrativo (município, estado, nação) ou à empresa.” Continua, afirmando que, “o problema central do planejamento setorial (dos transportes) seria o de encontrar um padrão de desenvolvimento deste que dê a maior contribuição ao desenvolvimento econômico e social com o menor custo total”.

Esse planejamento envolve ainda as especificidades de cada modo de transporte. Conhecimento que permite ao planejador encontrar o modal mais adequado para a solução de problemas específicos, levando-se em consideração a localização, a economia e uma série de outros fatores. Para isso, as vantagens e desvantagens de cada modo de transportes devem ser consideradas neste processo de avaliação. De forma ilustrativa, encontram-se a seguir, segundo Bastos, M.M.M. (2001), as principais características de cada modo de transportes:

- “Aéreo – rápido, de altos custos por ton/km, ideal para cargas sensíveis, caras e de pouco volume, flexível e de custos de implantação elevados”;
- “Marítimos e fluviais – lentos, de baixos custos por ton/km, próprios para cargas pesadas ou de grande volume a grandes distâncias, custos de implantação elevados”;
- “Ferroviários – Menores custos por ton/km, para grandes e médias distâncias, pouco flexível e de custos de implantação elevados”; e,
- “Rodoviário – o mais rápido para curtas distâncias, flexível e o mais adaptável dos modos de transportes de superfície, o de menores custos por ton/km para curtas distâncias, com menores custos de implantação e manutenção de infra-estrutura e do material rodante”.

Assim, essas características permitem que seja analisado, dentro do processo de planejamento de transportes, qual o modo que melhor se adequa as diferentes situações, que incluem os tipos de mercadoria, os volumes e as quantidades de tráfego. Essa análise inicial permite que os investimentos no Modo escolhido sejam econômica e socialmente viáveis, independentemente se os investimentos vêm do setor público ou do privado.

O planejamento de transportes, segundo Peter D. Ducan *apud* Boechat (sp), afirma que deve ser baseado nos seguintes princípios:

- “O desenvolvimento do Setor Transportes deve processar-se em sintonia com o desenvolvimento dos demais setores da economia”;
- “A demanda dos serviços de transportes deve ser atendida por qualquer uma das modalidades que, de acordo com características técnicas e econômicas, tenha melhores condições de oferecer os serviços procurados”; e,
- “A cada modalidade de transportes deve ser proporcionada condições de desenvolvimento para que possa desempenhar sua tarefa de maneira eficiente e econômica”.

Antes, contudo, de se iniciar esse processo, é necessário, de acordo com Bastos, M.M.M., (2001), ter um bom entendimento:

- “do problema que se deseja resolver”;
- “da demanda a ser atendida”;
- “da oferta que se poderá viabilizar para atender a demanda”;
- “da estrutura de preços econômica e socialmente aceitável para os recursos empregados e para os serviços fornecidos pelo setor em questão”; e,
- “das inter-relações entre os problemas do setor (para o qual se está planejando) e os problemas estruturais da economia e da sociedade em análise”.

São, ainda, identificados por Bastos, M.M.M. (2001), os problemas, elencados abaixo, que contrariam a excelência do processo de planejamento, em nosso país:

- “Abundam planos, projetos, estudos e programas, mas dificilmente obtêm-se os resultados planejados. Isto por causa da pouca continuidade e seriedade, bem como por falta de coordenação das políticas públicas;”
- “De fato, existe no Brasil muito pouco planejamento que se traduza em ações, isto é, implementações e melhorias reais nos sistemas de transportes;”

- “Os estudos de viabilidade, na maioria das vezes, são estudos de viabilização de algo já escolhido aprioristicamente;”
- “Planejamento setorial malfeito, não levando em consideração todo o contexto sócio-econômico que seria necessário.”

A despeito destes problemas e de forma a minimizar alguns deles, propõe-se que o esquema apresentado na Figura 2.4, proposto por Arruda, M.M.M.B. (1979), seja seguido como estrutura mínima para o processo de planejamento dos transportes de uma forma geral, e de carga em partícula, mesmo tendo sido constituída inicialmente como um esquema de planejamento de transportes urbanos.

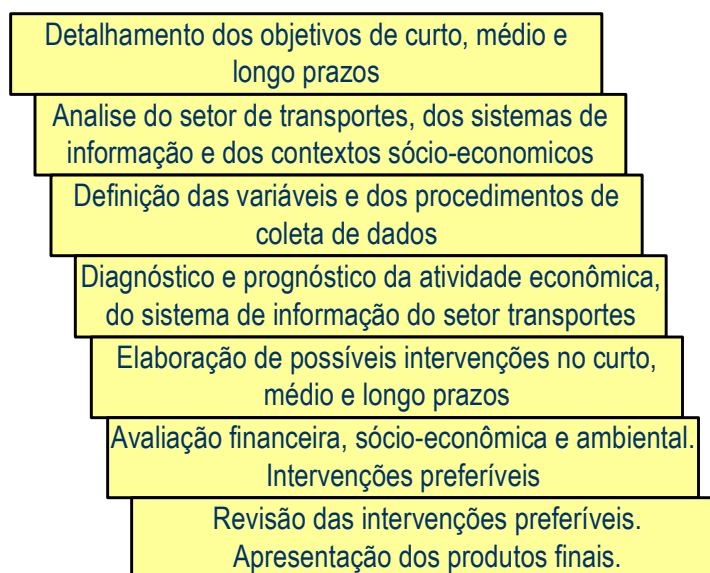


Figura 2.4: Etapas do Processo de Planejamento de Transportes (Fonte: Adaptado de Bastos (1979) *In* NUPELDT, 2002).

Percebe-se, ao analisar a estrutura exposta, que é sempre importante a avaliação do que foi proposto. Lembrando que o processo poderá ser novamente avaliado levando-se em consideração as ponderações da comunidade, como foi visto no sub-item anterior, na Figura 2.3.

No capítulo a seguir, serão expostos os planos de governo do Estado Ceará, onde a questão do agronegócio e dos transportes poderá ser abordada em caso real. Também serão apresentados as principais ações adotadas pelos órgãos governamentais.

CAPÍTULO 3

PLANOS DE DESENVOLVIMENTO GLOBAL, POLÍTICAS DE AGRONEGÓCIO E POLÍTICAS DE TRANSPORTES NO ESTADO DO CEARÁ

Sobre o liberalismo econômico, Tavares (1996/1997), argumenta:

“(...) é preciso ter claro que a intervenção do Estado sempre foi absolutamente relevante, seja para dar lugar a um processo de industrialização e acumulação capitalista, seja em situações de guerra e reconstrução. De maneira que não adianta que o paradigma liberal diga que o mercado funciona bem, que a intervenção deve ser a mínima possível, porque em crise, em guerra, ou no surgimento industrial de qualquer nação, o Estado intervêm sempre.”

Partindo desta argumentação, são apresentados neste capítulo, após a apresentação de considerações sobre desenvolvimento, agronegócio e sua evolução no Brasil e no Mundo e planejamento de transportes, expostas no capítulo anterior, uma síntese dos planos globais para o Desenvolvimento do Estado do Ceará. São também, aqui apresentadas, as políticas de agronegócios e de transportes implementadas no Estado, principalmente através do governo estadual. Esta análise engloba as ações realizadas a partir dos anos noventa do século XX até os dias atuais.

3.1 AS GRANDES LINHAS DOS PLANOS DE DESENVOLVIMENTO GLOBAL PARA O ESTADO DO CEARÁ: ANTES E DEPOIS DA ÊNFASE NA ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS INDUSTRIAIS EXTERNOS

Para muitos pesquisadores e técnicos existe íntima relação entre políticas industriais via pólos de crescimento – implantados na maioria das vezes através de

distritos industriais – e políticas de desenvolvimento regional. Eles tomam como base, de forma distorcida, a teoria de pólos de crescimento de François Péroux ¹ e consideram ser o setor industrial capaz de induzir o desenvolvimento regional.

Estes pesquisadores ignoram, ou omitem, a diferença entre crescimento espacialmente concentrado em pólos e em um único setor da atividade econômica - o setor secundário, e desenvolvimento – processo necessariamente: i) incluído da população economicamente ativa; ii) espacialmente difuso; e iii) inter-setorialmente equilibrado. Seguindo esta tendência a maioria dos governantes, assessorados por aqueles pesquisadores, lançam-se à inglória tarefa de promover o desenvolvimento com base no crescimento polarizado.

Estas tendências foram verificadas no Brasil e em sua Região Nordeste, bem como no próprio Estado do Ceará. Neste último, podem-se notar duas fases: a primeira é aquela na qual o crescimento industrial se dá sem ênfase na atração de investimentos industriais externos e a segunda com ênfase na atração destes investimentos. O que pouco tem preocupado os governantes é a questão da inclusão social. Especificamente tratada apenas no mais recente plano de governo para o estado. São estas as questões tratadas nesta seção.

3.1.1 Planos de Desenvolvimento Global para o Estado do Ceará antes da Ênfase da Atração de Investimentos Industriais Externos

Elaborados logo a partir da criação da SUDENE e até 1987 – quando foi eleito governador do Estado o Sr. Tasso Jereissati, as linhas gerais destes planos estão sintetizadas a seguir. Foram utilizadas basicamente as análises realizadas por João Alencar de Oliveira Jr. (Oliveira Jr., 1996), que realizou estudo voltado para o caso do desenvolvimento regional e de transportes no Estado.

Neste período foram elaborados os seguintes planos:

¹ Para maiores detalhes vide PERROUX, F. – 1977; O Conceito de Pólo de Crescimento. In: SCHWARTMAN, Jacques – Economia Regional; CEDEPLAR – BH;

- a) Plano de Metas do Governo – PLAMEG (1963 a 1966);
 - b) Plano de Ação Integrada de Governo – PLAIG (1967 a 1970);
 - c) Plano de Governo do Estado do Ceará – PLAGEC (1971 a 1974);
 - d) I Plano Quinquenal de Desenvolvimento do Estado do Ceará – PLANDECE (1975 a 1979);
 - e) II Plano de Metas do Governo – II PLAMEG (1979 a 1982); e,
 - f) Plano Estadual de Desenvolvimento – O PLANED (1983 a 1987).
-
- a) Plano de Metas do Governo – PLAMEG (1963 a 1966).

Elaborado no primeiro governo do Coronel Virgílio Távora, esse plano foi gerado logo depois da criação da SUDENE. Assim sendo, estava em consonância com a política federal de desenvolvimento e transportes, não correspondendo por outro lado, às necessidades de desenvolvimento do estado. Em termos de transportes, algumas das principais regiões do estado estavam desconectadas entre si, como, por exemplo, a Região da Serra da Ibiapaba e a Região do Cariri. Desconsiderando-se a necessidade de se efetuarem deslocamentos entre estas duas regiões, os deslocamentos necessariamente passavam por Fortaleza.

Percebe-se também neste plano que a política estadual acaba priorizando o modal rodoviário, pois no planejamento estratégico é enfatizado a construção de rodovias. Estas acabaram por seguir o direcionamento das ferrovias, já existentes, e construídas pelo Governo Federal. Percebe-se, portanto, que não foi pensado em nenhum processo de integração entre os dois modais.

Após a elaboração deste plano, em 1964, é elaborado um importante documento sobre a realidade econômica cearense, o “Diagnóstico sócio-Econômico do Ceará” que aborda no seu escopo a Teoria da Localidade Central, uma das primeiras reflexões sobre hierarquização territorial no estado.

Nesta hierarquização as cidades foram consideradas segundo o seu grau de influência na região do seu entorno. Segundo Bernardes: Governo do Ceará (1964) *apud* Oliveira Jr. (1996), existia uma relação entre essa hierarquização e a infra-estrutura de transportes, ou seja, que qualquer mudança na configuração desta última poderia alterar a configuração da primeira. Assim, propõe-se no estudo que estes centros desempenhem funções específicas para a região, recebendo, para isso, incentivos governamentais.

Essa estrutura de regionalização e hierarquização das cidades, mesmo tendo sido proposta, acabou não sendo implementada.

b) Plano de Ação Integrada de Governo - PLAIG (1967 a 1970)

Elaborado no governo do Sr. Plácido Castelo, nesse plano o desenvolvimento regional é novamente abordado. Inexiste, contudo, qualquer referencia ao estudo realizado no âmbito do plano anterior, ou seja, sua existência é desconsiderada.

Apesar disso, a ótica adotada no PLAIG é a mesma do PLAMEG, ou seja, o sistema viário continua sendo o foco principal, adotando-se como prioridade a ligação de Fortaleza com as outras capitais do país.

Uma novidade, contudo, é que pela primeira vez inicia-se a preocupação com o transporte aeroviário de cargas e de passageiros, através da criação do Departamento Aeroviário do Estado do Ceará.

Quanto à ferrovia, sabia-se que esta precisava de investimentos, entretanto, nenhuma sugestão é feita no sentido de solucionar o problema, o governo estadual interpreta como sendo este modal de responsabilidade do governo federal e este acaba não intervindo. Assim, inicia-se o processo de decadência da ferrovia cearense.

c) Plano de Governo do Estado do Ceará - PLAGEC (1971 a 1974)

Preparado para o primeiro governo do Coronel César Cals, nesse plano, pela primeira vez, fala-se da necessidade de equilíbrio regional e do desenvolvimento equilibrado do Estado. Devido à influência dos outros estados em regiões fronteiriças – destaca-se aqui o caso da Ibiapaba – são estimulados investimentos em infra-estrutura de transportes. O objetivo é tornar mais fácil o acesso destas regiões fronteiriças, às outras regiões do estado, principalmente para a área que compreende a capital.

Ressalta-se ainda, a necessidade de integração no estado, além da importância dos transportes de carga e passageiros. Sendo estes últimos vistos como um meio de desenvolvimento regional.

Assim, como ocorreu no PLAIG, no PLAGEC o desenvolvimento regional é abordado, no entanto, desconsiderando novamente a proposta de regionalização feita anteriormente. Dessa forma, uma nova proposta é feita, sendo agora uma ação concentrada sobre as regiões pólos definidas. Os transportes são considerados meios primordiais nesta hierarquização, pois são os meios classificatórios.

d) I Plano Quinquenal de Desenvolvimento do Estado do Ceará - PLANDECE (1975 a 1979)

Esse plano tem suas ações baseadas no II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND e foi feito para o segundo governo do Coronel Virgílio Távora.

Aqui, o trânsito inter-estadual é priorizado. Assim, mais uma vez as ligações transversais intra-regionais não foram contempladas, permanecendo como foco aquelas do tipo rádio - concêntricas que levavam a capital do estado, Fortaleza. É, no entanto, a partir dele que passa a existir preocupação com as ligações litorâneas para fins turísticos e com relação aos terminais de passageiros. Os outros modais são, contudo, delegados a ação do governo federal.

No que diz respeito a regionalização, destaca-se neste plano as disparidades intra-regionais e a necessidade de diminuí-las, sendo necessário para isso, a redução dos fluxos migratórios. Como solução foi proposta a capacitação dos municípios de médio porte para o recebimento de investimentos. É proposta, ainda, a elaboração de planos micro-regionais de forma a fortalecer os centros regionais.

e) II Plano de Metas do Governo – II PLAMEG – (1979 a 1982)

Neste plano a necessidade de integrar a política global com as políticas setoriais de transportes é abordada, a intenção é maximizar os investimentos. As rodovias mais uma vez são estimuladas e os demais modais relegados a um segundo plano.

Como aconteceu com outros planos este revelou desconhecimento do conteúdo abordado nos anteriores, afirmando que o estado nunca foi concebido através de unidades de planejamento. Propõe então a seguinte divisão regional para o estado: centro especial, centro de primeiro nível, centro de segundo nível e centro de terceiro nível. Essa divisão ocorreria dependendo do raio de influência que cada cidade exercia no seu entorno.

f) Plano Estadual de Desenvolvimento – O PLANED – (1983 a 1987)

Elaborado no governo do Prof. Gonzaga Mota, resgatam-se nesse plano algumas dos principais objetivos de planos anteriores, dentre eles: a integração das regiões sem a influência de Fortaleza, ou seja, tentando estimular a integração inter-regional e evitar a macrocefalia da Capital Cearense, além da integração modal dos transportes.

As desigualdades entre as várias regiões do estado são novamente reafirmadas, seja na distribuição da população, seja nos aspectos sócio-econômicos. Assim, a interiorização do desenvolvimento e a descentralização dos investimentos é proposta, utilizando-se como meio a criação de centros estratégicos como sendo pólos regionais.

No que diz respeito aos transportes são criados objetivos específicos para cada modal. Contudo, a criação desses objetivos torna-se conflitante com a inter-setorialidade desejada para o sistema de transportes. Isso se justifica por que não é possível se investir em dois modais de transportes separadamente sem prejudicar o estímulo a multimodalidade.

3.1.2 Planos de Desenvolvimento Global Para o Estado do Ceará após a Ênfase na Atração de Investimentos Externos

Embora o Governo Gonzaga Mota esteja situado na fase anterior àquela de ênfase à atração de investimentos industriais externos, ela pode ser também considerada como uma fase de transição, entre o Coronelismo, baseado nas velhas práticas oligárquicas de cunho colonial, e os Capitães da indústria, muito bem representado pelos governos seguintes, onde se identifica modernização com industrialização. Apresentados com a ênfase nas Mudanças, tratam, no entanto de Modernização Conservadora, nas palavras de Assuero Ferreira (1986), onde se muda o mínimo para se conservar e beneficiar com o máximo. A seguir serão apresentados os planos de governo desta era, na qual atualmente se encontra o estado do Ceará. Estes planos são:

- a) Plano de Mudanças: 1987 a 1990;
- b) Plano Ceará Melhor: 1991 a 1994;
- c) Plano de Desenvolvimento Sustentável: 1995 a 1998;
- d) Plano de Desenvolvimento Sustentável – “Consolidando o Novo Ceará”: 1999 a 2002; e,
- e) Ceará Cidadania – “Crescimento com Inclusão Social”: 2003 a 2006.

- a) Plano de Mudanças: 1987 a 1991

Elaborado no primeiro governo de Tasso Jereissati este é o primeiro plano de governo da chamada Era das Mudanças, ou Era Tasso. Ele se inicia, com breve

descrição da economia cearense e fazendo paralelo com os 16 (dezesseis) anos anteriores à elaboração do plano, ou seja, o período compreendido entre 1970 e 1986.

Um dos destaques é a vulnerabilidade da atividade agrícola diante dos fatores físicos e climáticos característicos do Ceará. A citar, ter 92% de sua área inserida no semi-árido, dentro do perímetro da seca, ter 75% do seu solo cristalino e elevado índice de evapotranspiração.

Essas características são mais agravadas quando faz-se um comparativo população *versus* produção. No período entre 1970 e 1986 este índice tinha decaído de 32% para o valor atual (1987). E um dos principais fatores para este quadro eram os efeitos da seca que naqueles anos assolava muito mais intensamente o estado. Outro fator contribuinte, é que “a análise das informações disponíveis sobre a apropriação da renda interna cearense revela(va), por outro lado, um perfil de distribuição altamente concentrado”.

Assim, seis foram os desafios elencados como prioritários para o governo do Estado no período de 1987 a 1991:

- O desafio da Urbanização;
- O desafio da estruturação da economia rural;
- O desafio da melhoria das condições de vida;
- O desafio do menor carente;
- O desafio da base econômica, e
- O desafio da desconcentração de renda.

Percebe-se por estes desafios uma ampla preocupação com as questões sociais, sendo quatro deles mais diretamente ligados ao tema. Contudo, confirmando a tendência de planos anteriores, segundo entrevista com Fátima Falcão² (2004), também nesse plano é abordado a importância do desenvolvimento regional a ser estimulado. A despeito de estar apontado no documento como importante estratégia de

² Fátima Falcão é a atual Coordenadora de Desenvolvimento Regional da Secretaria de Desenvolvimento Local e Regional. Ela concedeu entrevista para essa pesquisa em 08 de julho de 2004.

desenvolvimento, o desenvolvimento regional não foi fruto das ações desempenhadas pelo governo estadual cearense no período de aplicação do plano. É verdade que foram tomadas ações que engatinhavam neste sentido como, por exemplo, a criação das 20 Regiões Administrativas, mais nada realmente efetivo, no sentido de dar um verdadeiro impulso ao desenvolvimento cearense.

Um outro ponto priorizado pelo plano, esta relacionado com a urbanização, na época existia uma intensa preocupação na geração de infra-estrutura nos centros urbanos, principalmente no que se referia a população advinda do campo. É importante, no entanto, destacar aqui que, essas são ações contrárias a intenção de evitar o êxodo rural, acaba por estimulá-lo. Ou seja, promover esse grande investimento nos grandes centros urbanos atrai massas populacionais advindas de regiões interioranas bem menos favorecidas economicamente. Assim sem perspectivas, as populações preferem arriscar nestas áreas urbanizadas, pois o acesso a infra-estruturas básicas como saúde e trabalho é teoricamente mais fácil.

Voltando mais especificamente a questão econômica, vale ressaltar que, o grande feito do primeiro governo de Tasso Jereissati foi ainda, de acordo com Falcão (2004), o enxugamento das contas públicas através do controle fiscal e a reorganização do quadro de pessoal existente no governo do estado.

Com relação aos transportes, segundo Oliveira Jr. (1996), neste plano, seguindo as mesmas diretrizes dos anteriores, o governo do estado continua atuando somente na esfera do modal rodoviário, delegando ao governo federal a responsabilidade pelos demais modais. Apesar disso, propõe a racionalização e expansão do sistema viário, com a integração econômica e redução de custos.

b) Plano Ceará Melhor: 1991 a 1994

Formatado para o governo de Ciro Ferreira Gomes, este plano acabou não sendo utilizado como linha mestra das ações desenvolvidas durante o governo de Ciro Gomes. Foram priorizadas as metas do Plano Plurianual. No setor transportes, durante este

governo, foi dado o pontapé inicial para investimentos em grandes infra-estruturas de transportes, como: O Porto do Pecém e o Aeroporto Internacional Pinto Martins.

A intenção era dar continuidade às ações iniciadas no governo anterior.

c) Plano de Desenvolvimento Sustentável: 1995 a 1998

Elaborado no segundo governo do Sr. Tasso Jereissati, já na apresentação do plano, o então governador do estado, faz uma retrospectiva dos últimos oito anos de Governo das Mudanças. De acordo com ele, houve a moralização da administração pública e o ajuste financeiro de suas contas. Para isso, foi proporcionada uma estabilidade que permitiu a adoção de ações de recuperação da infra-estrutura econômica, notadamente de transportes, com financiamentos do Banco Mundial. Sendo possível, assim, a geração de políticas indutoras do crescimento econômico.

A partir desse momento, a *meta* é promover o “*desenvolvimento sustentável do estado, interiorizando o desenvolvimento e tentando dirimir as diferenças sociais*”. Pela seguinte citação entende-se resumidamente o que se pretende fazer: “O que se pretende, portanto é apagar definitivamente as heranças negativas do passado, expressas na degradação do meio ambiente, concentração espacial, exclusão social, vulnerabilidade econômica, atraso cultural, científico e tecnológico, política de clientela e estado patrimonialista”.

Em uma análise global, percebe-se que as ações no que se referem a agronegócio e infra-estrutura de transportes são tratadas como ações transversais aos grandes objetivos do plano.

A construção de “alternativas duradouras para a agricultura, expandindo a base produtiva no interior por meio da integração entre a agricultura irrigada, a agroindústria e as atividades terciárias” é considerada como uma das bases para a criação de uma economia sustentável, trazendo assim, benefícios para a sociedade como um todo e a iniciativa privada.

Percebe-se também, neste documento, que sem a oferta ampla de água, a produção agrícola torna-se inviável. Dessa forma, a necessidade de apoio aos recursos hídricos e ao acúmulo de água no estado é abordado de forma a ser obtido através dos grandes projetos de gestão de Recursos Hídricos. A partir de então, estes acabaram por se configurar como uma das grandes necessidades do estado e objeto de preocupações por parte do governo estadual.

Vale destacar, no entanto, que apesar do destaque que essas ações receberam, persiste os indicadores de pobreza e concentração de renda no estado, o que atravessa todo o período das “Mudanças”. Haja vista, a notícia a veiculada no Jornal O Povo (2002) que diz que “o Ceará é atualmente um dos estados do Brasil com piores indicadores sociais”, em estudo realizado pelo IBGE ele é apontado como tendo a maior desigualdade de renda do país.

d) Plano de Desenvolvimento Sustentável – “Consolidando o Novo Ceará”:
1999 a 2002

Concebido como um complemento do plano de desenvolvimento sustentável, de 1995 a 1998, este é o plano do terceiro governo de Tasso Jereissati. Ele dá continuidade aos projetos estruturantes do plano anterior e cria projetos complementares àqueles. Os fundamentos são os mesmos, ou seja, a sustentabilidade no sentido social, ambiental, econômico e político, contudo, os resultados obtidos não são tão eficientes e eficazes.

Neste documento é ressaltado o grande crescimento da população urbana cearense, partindo de 33,34% em 1960 para 67,55% em 1998, demonstrando, assim, uma clara migração do meio rural para os centros urbanos maiores. Nota-se que essa migração não ocorre somente em direção a Fortaleza, mas também para os municípios no seu entorno e para as cidades de médio porte.

Em relação ao caso específico do agronegócio um dos macro-objetivos do plano é diversificar e descentralizar a estrutura produtiva com investimentos industriais. Um

dos programas que é citado é a implantação de agroindústrias, “disponibilizando infraestrutura apropriada aos investimentos”.

Entretanto, não se percebe, ao longo do plano, ações intrinsecamente ligadas ao agronegócio ou as agroindústrias. Efetivamente através da observação da realidade, houve grandes investimentos em infra-estrutura, mas não diretamente correlacionados a esse tipo de atividade econômica.

A despeito dessa ausência, foram construídas durante esse governo infra-estruturas rodoviárias de grande importância para o agronegócio cearense, a citar: a Estrada do Melão e a Estrada do Algodão.

Um outro macro-objetivo deste plano é a consolidação de uma infra-estrutura estratégica. Considera que “a solução de gargalos para viabilização dos investimentos na área econômica, a interiorização do desenvolvimento e a integração social no espaço estadual vêm sendo possível com a construção, melhoramento e organização da infra-estrutura”. Dessas infra-estruturas de apoio pode-se citar: o Complexo Industrial Portuário do Pecém, o Aeroporto Internacional Pinto Martins e o Programa Rodoviário de Integração Social – CEARÁ II, que tinha como objetivo adequar, ampliar e reconstruir a malha rodoviária cearense.

Voltando para a questão agrícola, um outro macro-objetivo do plano é a promoção da irrigação. Como parte desse macro-objetivo dois são os principais projetos: o Projeto Caminhos de Israel e o Projeto Agropólos.

O projeto Caminhos de Israel tinha como meta proporcionar para os pequenos produtores a agricultura irrigada, sendo também parte do plano de convivência com o semi-árido. Já o Projeto Agropólos visa à promoção de grandes produções, principalmente no que diz respeito à agroindústria. A primeira concepção desse projeto previu 06 (seis) Agropólos: Agropólo do Baixo Acaraú, o Agropólo do Baixo Jaguaribe, o Agropólo do Cariri, o Agropólo do Centro-Sul, o Agropólo da Ibiapaba, o Agropólo Metropolitano, ver Figura 3.1.

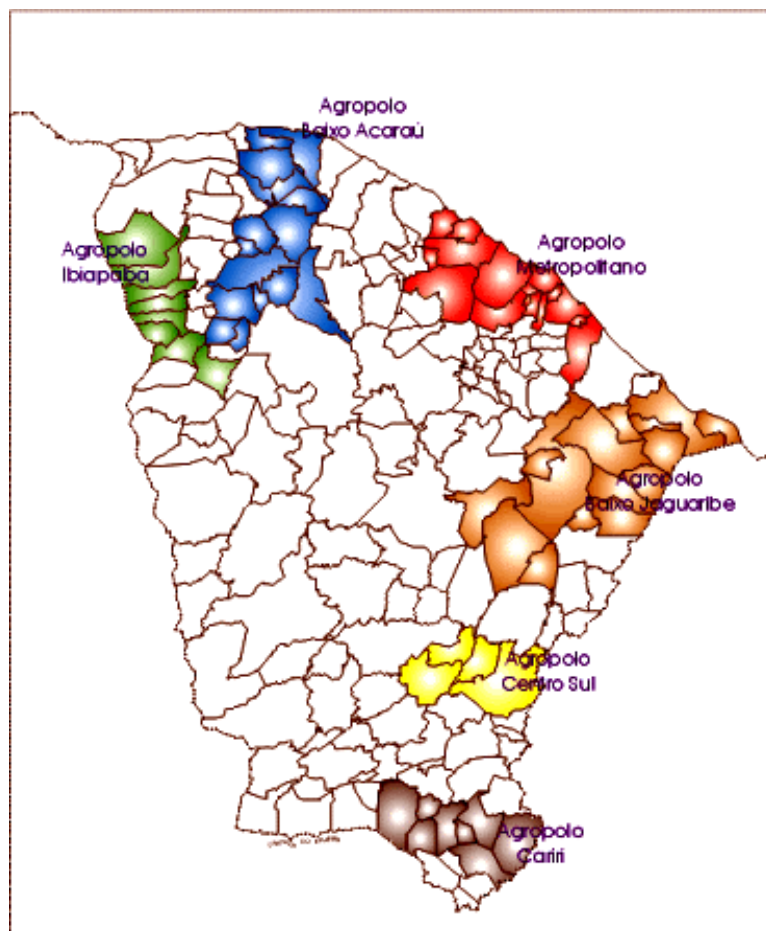


Figura 3.1: Mapa dos Agropólos existentes em 2001, quando da concepção destes no Ceará. (Fonte: SEAGRI, 2001a)

Foi, então, a partir do Plano de Desenvolvimento Sustentável de 1998 a 2002 que o atual quadro do agronegócio cearense começa a se configurar.

e) Ceará Cidadania – “Crescimento com Inclusão Social”: 2003 a 2006

Diferente dos planos anteriores, o plano de governo de Lúcio Alcântara, visa primordialmente o alcance de metas que promovam paralelamente ao crescimento econômico, à inclusão social da população. Contudo, de acordo com Gifone (2004), “o maior desafio do Estado do Ceará nos últimos anos é a mudança do perfil econômico”. Pois sua base econômica anterior era a agricultura. Contudo, ainda de acordo com Gifone:

“O estado enfrenta três grandes problemas: o problema geográfico; o problema da má distribuição de renda, sendo os 10% mais ricos detentores de 52% da renda do estado e os 50% mais pobres detentores somente de 12,5% dessa renda; e, a macrocefalia de Fortaleza, ou seja, Fortaleza hoje já é o terceiro município do Brasil em população e segundo em densidade geográfica, das capitais, só perdendo para Salvador. Assim, o Ceará, além de todos os outros problemas tem uma região metropolitana saturada, 42% da população do Estado, além de deter os maiores recursosw”.

Para isso, haverá, de acordo com o plano, o estímulo a descentralização, principalmente no sentido de reduzir a macrocefalia de Fortaleza que funciona como um imã, puxando praticamente tudo ao seu redor, não somente no Ceará, mas também de cidades de alguns estados do seu entorno. A apresentação de Gifone (2003) resume bem a situação de Fortaleza perante o Estado. Suas principais características são:

- Ter 30% da população;
- 2% da área;
- 78% da arrecadação de tributos;
- 51% dos equipamentos industriais;
- 39% do PIB;
- 76% dos empregos;
- 55% da frota;
- 45% do consumo de energia;
- 85% das operações bancárias;
- 2,5 vezes melhor colocado no IDH – Índice de Desenvolvimento Humano em relação ao 2º Município.

O autor ressalta que o processo de “macrocefalia” de Fortaleza, que teve início na década de 1970, quando o governo federal, como parte de suas decisões estratégicas, para elencar categoriais de cidades, institui nove Regiões Metropolitanas, nas quais Fortaleza se incluía como a terceira da região Nordeste. Esse processo de metropolização provocou desequilíbrios ainda maiores entre o urbano e o rural, fato confirmando por Oliveira Jr. (1996), quando diz que:

“Nos desequilíbrios existentes entre as capitais estaduais e os seus espaços polarizados, o interior vem sendo preterido ao longo das décadas e dos séculos. Isso acarreta um esvaziamento econômico crônico que produz, como resultante, elevados fluxos migratórios em direção a capital, ocasionados pelos desequilíbrios de renda, de qualidade de vida e de oferta de trabalho” (OLIVEIRA JR., 1996).

Ele acrescenta ainda;

“Já é hora de descentralizar e de desconcentrar as atividades econômicas pelo interior do espaço estadual, como forma de redirecionar fluxos migratórios e realizar o planejamento urbano e de transportes em cidades menores e, desta forma, atacar o problema na sua raiz, ou seja, tentar diminuir os desequilíbrios existentes entre a Capital hegemônica e o interior do Estado que, no caso do Ceará, possui cerca de 65% da população estadual.” (OLIVEIRA JR., 1996).

No caso desse plano de governo, o estímulo à descentralização será manifesto principalmente através do apoio ao desenvolvimento das vocações locais.

O Plano Ceará Cidadania deverá ser implementado através de quatro eixos de articulação: o Ceará Empreendedor; o Ceará Vida Melhor; o Ceará Integração; e o Ceará – Estado a Serviço do Cidadão. Desses, o Ceará Empreendedor é o que está mais diretamente ligado às questões do agronegócio e dos transportes. No entanto, o Ceará Integração também está correlacionado a esses dois setores, pois seu objetivo maior é o desenvolvimento regional e sustentável do Estado.

Em cada um dos eixos de articulação encontram-se objetivos estratégicos de setores específicos da ação governamental. Para cada um desses objetivos estratégicos são definidos objetivos-meio, que contêm por sua vez os programas estruturantes a que são aplicados durante a vigência do governo. É no Ceará Empreendedor que se encontram os dois objetivos estratégicos ligados ao agronegócio e aos transportes, que são: Promover o Desenvolvimento do meio Rural e Fortalecer a Infra-Estrutura.

De acordo com o plano, a Promoção do Desenvolvimento do Meio Rural “propiciará o aumento da renda, produtividade e competitividade no meio rural,

integrando o fortalecimento das atividades tradicionais com a introdução de novas atividades dinâmicas e a consolidação dos agropólos, como unidades territoriais de planejamento e intervenção governamental”.

Assim, os seus principais objetivos-meio são: o fortalecimento do agronegócio da agricultura irrigada, o aumento da competitividade das cadeias produtivas da agricultura de sequeiro, o incentivo a pecuária e a implantação de uma política de desenvolvimento das atividades ligadas a pesca e a aqüicultura.

A fim de atingir esses objetivos os principais projetos são: Programa de Implantação do Castanhão II, Consolidação dos Agropólos, Desenvolvimento do Agronegócio da Agricultura Irrigada, Desenvolvimento da Agroindústria, Capacitação dos Atores da Cadeia Produtiva, Desenvolvimento do Agronegócio da Agricultura de Sequeiro, Formação de Parcerias para o Desenvolvimento da Agropecuária, Promoção Comercial dos Produtos da Agropecuária Cearense, Promoção de Investimentos na Agropecuária Cearense, Garantia do Controle da Sanidade Animal e Vegetal, Desenvolvimento do Agronegócio da Pecuária e Desenvolvimento do Agronegócio da Pesca e da Aqüicultura.

Com relação ao Fortalecimento da Infra-Estrutura, mais especificamente de transportes, o plano diz que este objetivo será alcançado através da “implementação de um Plano Estratégico de Logística de Transporte, englobando os diversos modais existentes (rodoviário, ferroviário e aeroviário), de uma maior interação regional e nacional em relação à utilização de rodovias federais (...)”.

Os Objetivos Meio mais ligados à questão do agronegócio e dos transportes são: complementar, expandir a infra-estrutura hídrica e promover a integração das bacias hidrográficas; promover a preservação de áreas e de obras/serviços destinados à fixação do homem no campo; e a implementação do plano estratégico de logística de transportes.

Os dois primeiros objetivos tratam do fornecimento de infra-estrutura básica para manutenção e desenvolvimento das atividades no campo. O primeiro através de programas ligados a gestão e desenvolvimento de recursos hídricos no estado e o segundo através de programas que possibilitem a manutenção do homem no campo.

Já o terceiro objetivo tem a intenção de “ampliar a cobertura da malha de transporte interna do Estado, compreendendo a melhoria/implantação dos diversos modais existentes (rodoviário, ferroviário e aeroviário) e das ligações entre os pólos de desenvolvimento. Essa iniciativa contribuirá para viabilizar a política de reordenamento do espaço estadual pela estratégia de regionalização e descentralização”.

Os dois principais programas para implementação deste objetivo são: o Programa Rodoviário de Integração Social do Estado do Ceará – CEARÁ II e o Programa de Reestruturação da Rede Aeroportuária.

Vale destacar que, segundo Gifone (2004), com relação a atração de indústrias, hoje o estado está em um segundo estágio, ou seja, não é mais válido o investimento em qualquer indústria, tem-se uma proposta definida para quais tipos irão ser atraídos para se instalar na região. Assim, hoje, o que se quer é investir em siderurgia, em agronegócio, o *agrobusiness*, fazendo também com que as empresas que aqui chegarem fixem raízes de forma a permaneça por muito mais tempo. Para ele, “na hora que você começa a agregar valor ao processo, os empresários começam a se interessar e criam vínculos. O papel do governo do Estado é fazer com que esses empresários criem dependência do local e assim não o abandonem”.

3.1.3 Comentário Geral Sobre os Planos

Como pode-se averiguar, os primeiros planos de governo elaborados no Estado do Ceará tinham certa preocupação com o desenvolvimento regional e o crescimento do sistema de transportes.

Verifica-se, no entanto, que no campo do desenvolvimento regional, a despeito da elaboração de alguns planejamentos, não ocorreram avanços efetivos, pois os estudos acabaram não sendo aplicados a realidade existente, ficando, como é comumente dito nestes casos, “na prateleira”. Essa assertiva pode ser confirmada pela seguinte citação de Falcão (2004):

“Com relação às políticas, em si, de desenvolvimento regional, se for feito um levantamento do que o estado previa em termos de políticas através dos planos de governo vemos que evoluímos pouco na questão do foco regional. Foi feito um levantamento dos planos e já no primeiro plano de governo do Ceará, o PLAMEG, já falava na estrutura em regiões e na hierarquia das cidades. Ou seja, em termos de propostas políticas nós não podemos dizer ou nos queixar que elas não existiam, ou também que não existia conhecimento técnico para fazer isso, pois isso estava colocado no primeiro plano. Em 1975 já existiam trabalhos que diziam da necessidade regionalização do Estado”.

Vale destacar, no entanto, que há sempre nos planos, principalmente os elaborados após a segunda fase, uma atenção dispensada ao setor primário/agronegócio. Todavia, na prática, o que realmente acontece é uma real tendência a atração de investimentos externos de grande porte, seja no ramo da indústria ou da agroindústria.

Essas ações trazem resultados positivos e negativos para sociedade cearense. Dentre os positivos, tem-se: o aumento do emprego e renda. Dentre os negativos, tem-se: não compartilhamento dos recursos tecnológicos, exploração da mão-de-obra barata, instabilidade quanto à permanência.

No caso dos transportes pode-se dizer, de acordo com Oliveira Jr. (1996), que a evolução da malha rodoviária e ferroviária estaduais está fortemente vinculada às políticas federais e na maioria das vezes não estão em consonância com as reais necessidades do estado. A grande maioria das ações no âmbito dos transportes restringia-se a implantação de infra-estruturas viárias, principalmente rodoviárias por conta dos incentivos do governo federal, sendo então, a ferrovia posta às margens do processo de crescimento.

Assim, nas décadas de 60 e 70, no Ceará, a malha rodoviária federal pavimentada suplantava a malha rodoviária estadual que por sua vez, enquanto malha não pavimentada, suplantava toda a malha federal não pavimentada. Essa situação se inverte a partir dos anos 80, quando a malha rodoviária estadual pavimentada passa a ser duas vezes a malha federal pavimentada e a malha rodoviária estadual não pavimentada passa a ser maior que a malha federal não pavimentada.

Outra questão a ser abordada é a desvinculação tributária que ocorreu na primeira metade da década de 70. Antes da desvinculação 71% da alocação de recursos para os transportes no Ceará adivinha do governo federal, o estado participava somente com 13,3%. No entanto, com a desvinculação o valor alocado pelo governo federal foi diminuindo ano a ano, chegando em 1979 ao valor de 25,1%, ou seja, uma redução de mais de um terço dos recursos empregados no sistema de transportes cearense.

Assim, a partir do PLANDECE a infra-estrutura de transportes passa a ser financiada pelo Fundo de Desenvolvimento do Ceará – FDC e também pelo Consórcio Rodoviário, que somente se tornou viável depois da criação do POLONORDESTE.

Quanto ao modal ferroviário, seguindo a tendência nacional, pode-se dizer que ele foi abandonado. Ressalta-se, contudo, que esta não foi um estratégia proveitosa para o estado e nem para o país, pois os custos com grandes deslocamentos de transportes são hoje onerosos para toda população brasileira, aumentado cada vez mais o Custo Brasil – fruto das ineficiências públicas e privadas de nosso país. Sabe-se, no entanto, que essa “não-política” ferrovia é consequência do crescente *lobby* dos grupos empresariais automobilistas atuantes no Brasil.

No ano de 1987, estabelece-se um marco na história política cearense, pois é iniciada a “Era das Mudanças”. Nos primeiros anos de Governo de Tasso Jereissati houve uma maior preocupação na estabilização das contas públicas do Estado, o que perdurou praticamente durante todo o seu mandato. No governo seguinte, já com Ciro Gomes como Governador, dando continuidade a preparação realizada na administração anterior, foi dado início a uma nova era para o sistema de transportes cearense. Agora

este deveria ter como veio central mega-equipamentos de transportes, ou seja, vinculados principalmente a um sistema portuário e aeroportuário de excelência.

As rodovias, contudo, não foram esquecidas nos anos que se seguiram e programas para a construção de infra-estruturas rodoviárias foram concebidos. O CEARÁ I e o CEARÁ II são os principais programas de desenvolvimento rodoviário do Ceará, sendo responsáveis pelas principais infra-estruturas atualmente existentes. O CEARÁ II bem mais recente visa, de acordo com o Ceará Cidadania (2003), “adequar, ampliar e reconstruir a malha viária cearense, para permitir maior integração entre as regiões do Estado, o escoamento de produtos e de matéria-prima estaduais para os diversos fins, bem como a inter-relação com os estados vizinhos”.

3.2 AS GRANDES LINHAS DAS RECENTES POLÍTICAS DE AGRONEGÓCIO NO ESTADO DO CEARÁ: PERSISTÊNCIA NA ÊNFASE DE ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS EXTERNOS E NA POLARIZAÇÃO ESPACIAL

A mesma tendência revelada na forma de desenvolvimento, via crescimento industrial urbano, pode ser vista quando se analisa as grandes linhas das Políticas de agronegócio no Estado do Ceará. Percebe-se, então, a mesma ênfase na polarização e na atração de investimentos externos, agora, sob a forma agroindustrial. É tomada ainda como base, a teoria de pólos de crescimento de François Péroux e considerado ser o agronegócio polarizado e irrigado capaz de induzir o desenvolvimento agroindustrial. Aqui, no entanto, inicia-se através do aspecto da inclusão social, especificamente tratada pelo atual plano de governo do estado. Após contextualização, apresentada a seguir, prossegue-se estudando a atual política de agronegócios no estado do Ceará.

3.2.1 A Atual conjuntura do desenvolvimento rural cearense

Estando o agronegócio diretamente ligado as questões rurais, não se poderia, deixar de fazer uma breve explanação sobre em qual estágio está o desenvolvimento rural cearense e quais os programas que estão correlacionados a ele. Vale acrescentar,

que esta interconexão é importante, por que, sem um ambiente rural ajustado, a implantação e operação de outros sub-setores do agronegócio, como é o caso de uma agroindústria, tornam-se mais complexas. Dessa implantação, poderá resultar um maior desenvolvimento da região, havendo então uma relação simbiótica entre ambos os sub-setores.

Ainda sobre a questão rural no Estado, segundo Falcão (2004), foi contratado um estudo pela Universidade de Israel, comandado por Raphael Bahel. Esse estudo levou a conclusão de que a estrutura econômica e urbana que se tem no interior do estado, dificilmente conseguiria reduzir a pobreza rural. Acrescentou ainda que, somente este setor não irá resolver o problema da pobreza, levando-se em consideração, a quantidade de pessoas que ainda moram na área rural e dependendo do setor agrícola. Veremos então a seguir um pequeno histórico dos motivos e as ações do estado no sentido de promover o desenvolvimento rural.

Apesar desta reestruturação na máquina administrativa no período de 1986 a 1994, os desequilíbrios espaciais na economia e na sociedade cearenses ainda persistiam (e persistem), se revelando através de grandes centros de pobreza localizada, exigindo assim, novos esforços e novos investimentos para ultrapassar esses limites de subdesenvolvimento. Consciente dessa realidade o governo estadual concebeu o “Plano de Desenvolvimento Sustentável – 1995 - 1998”.

Neste documento percebe-se pela primeira vez uma maior preocupação em investi-se realmente no desenvolvimento rural do Estado (no início da década de 90, houve um grande investimento no Projeto Áridas, contudo, sua implantação acabou sendo inviabilizada, de acordo com Falcão (2004), esse projeto, na verdade foi o grande inspirador deste Plano), tanto que em dado momento é feito, no Plano, a seguinte afirmação: “(...) a dinâmica da agropecuária faz parte do desenvolvimento mais abrangente de todo o espaço rural, o qual, por sua vez, está interligado a todo o processo de desenvolvimento econômico”. Sabendo disso, foi tomada uma linha de ação no sentido de mudar o quadro em vigência no ambiente rural, dentre as soluções encontradas têm-se os seguintes programas:

a) Irrigação e Pólos Agroindustriais

Este programa visava “aumentar a produção e a produtividade agrícola, desenvolver a agroindústria e ampliar o abastecimento alimentar e a criação paralela de empregos estáveis na área rural”. Ressaltava também que, deveriam ser oferecidos incentivos à implementação de áreas com potencial para a irrigação (atualmente conhecidas como Agropólos), possibilitando o surgimento de agroindústrias. Também não era esquecida neste programa, a necessidade de melhorar a infra-estrutura de irrigação existente, bem como, a capacitação do capital humano.

b) Desenvolvimento da Agricultura de Sequeiro

O governo do estado pretendeu com este programa modernizar as atividades agrícolas no sequeiro do Ceará. Para que esse objetivo fosse atingido, o estado aumentou a oferta de sementes e de mudas, fiscalizadas de forma a amenizar os problemas de intermediação na comercialização dos produtos e insumos agropecuários.

Diante dos novos investimentos no setor agrícola cearense, tende-se a esperar grandes participações deste setor na composição do PIB estadual, contudo, na estrutura setorial do PIB cearense em 2002, somente 6,6% correspondiam a agropecuária, enquanto a indústria e o comércio, correspondem respectivamente a 36 e 57,3% do PIB total.

No entanto, vale ressaltar dois pontos que podem está mascarando essa situação: primeiro – em 2002 a despeito dos dias atuais, muitos dos investimentos realizados neste setor a partir do incentivo estadual ainda não tinham dado resultados econômicos relevantes para a composição do PIB; segundo – os investimentos e benefícios coletados na área de desenvolvimento agroindustrial são contabilizados no setor industrial.

c) Fortalecimento da Pecuária

Consistia no fortalecimento da pecuária embasada na alimentação, melhoramento genético e sanidade dos rebanhos, sem, contudo, esquecer a importância da parceria com o setor privado e necessidade de capacitação de pessoal.

Estes três programas foram os primeiros da “atual era governamental” a tratarem com maior seriedade a questão do desenvolvimento rural. Vale ressaltar, que o primeiro deles não é nada mais nada menos do que o primeiro passo para a atual política agroindustrial existente no Ceará.

Como parte dessa recente política voltada para o rural, criou-se a Coordenadoria Especial de Agricultura Irrigada, que tinha como objetivos a promoção do desenvolvimento agrícola sustentável, a definição de uma política de irrigação e a formação de uma cultura agrícola voltada para o agronegócio. As ações dessa coordenadoria passariam num futuro próximo a serem desempenhadas pela SEAGRI.

Orgão criado em meados de 1999, a SEAGRI deveria, dentre outras atividades, implementar o Programa Cearense de Agricultura Irrigada – PROCEAGRI. Esta Secretaria tinha como objetivo fornecer ao Estado “uma política própria de irrigação, voltada para investimentos em tecnologia e aumento de competitividade, visando à geração de emprego e renda e apoio ao desenvolvimento das atividades de agronegócio e de abastecimento alimentar” (SEPLAN, 1999).

d) Plano de Convivência com o Semi-Árido

Mais recentemente, foi elaborado um documento preliminar do Plano de Convivência com o Semi-Árido. A justificativa principal do plano é que “os Estudos sobre economia do Ceará indicam que a maior parte da população interiorana continua dependente, do emprego agrícola, que vem nos últimos anos declinando de forma bastante acentuada (...), gerando uma crescente diferença econômica entre o Interior e a Região Metropolitana de Fortaleza”. Acrescenta ainda que, a elaboração de um plano

trará melhores efeitos do que ações isoladas, implementadas de maneira pulverizada, pois não causam os impactos necessários a transformação do ambiente rural (Ceará, 2003c)

Os objetivos estratégicos desse programa são:

- Implantar ações concentradas em “manchas dinâmicas” de desenvolvimento, devidamente articuladas e integradas;
- Reduzir os diversos componentes da vulnerabilidade existentes no Semi-Árido cearense;
- Promover condições para o desenvolvimento dinâmico e estável com geração de riqueza no meio rural; e,
- Implantar um sistema de atendimento permanente às populações impactadas pelos efeitos do clima da região.

Por ser este plano bastante recente ainda não é possível se fazer uma análise dos seus efeitos positivos ou negativos, contudo, conclui-se que se for realmente trabalhado para atingir os seus macro-objetivos, certamente serão gerados grandes frutos para as populações rurais.

3.2.2 A Política Agroindustrial do Ceará

A atual política do agronegócio cearense tem suas origens no primeiro Governo Tasso, quando houve uma “atuação do governo estadual no sentido de promover um ajuste fiscal no início de 1987 – o que possibilitou o saneamento das contas públicas” (Vasconcelos et al, 1999), todavia esta preocupação estadual revelou “um descompasso em relação às questões sociais no estado” (Vasconcelos et al, 1999) em detrimento do considerável avanço no campo econômico.

É importante salientar que o crescimento do agronegócio regional vem se dando de forma positiva nos últimos anos, fato confirmado pelas informações da SEAGRI (2004), explicitadas a seguir:

- No ano de 2003, o Ceará foi um dos estados brasileiros que mais cresceram, sendo o 13º maior exportador brasileiro e 2º do Nordeste ;
- Ainda neste ano, houve um crescimento de 39,9% das exportações;
- Os 12 principais produtos do agronegócio cearense representam 49,3% do total de exportações;
- Dos 12 produtos mais importantes três deles perfazem praticamente 80% das exportações do estado, são eles: a castanha de caju, os couros e peles e os camarões.

A tabela a seguir forma o quadro atual de exportações do Ceará.

Tabela 3.1: Exportações dos principais agronegócios do Ceará em 2003 e classificação do Estado na região e no país.

12 Principais Agronegócios Cearenses		2003			
		US\$ Milhões	Participação %	Ceará/Nordeste	Ceará/ Brasil
1	Castanha de caju	109,9	29,3	1º	1º
2	Peles e Couros	107,4	28,6	1º	3º
3	Camarões	80,9	21,6	1º	1º
4	Lagostas	30,7	8,2	1º	1º
5	Frutas	21,2	5,7	4º	8º
6	Cera de Carnaúba	10,5	2,8	1º	1º
7	Mel de Abelhas	5,6	1,5	2º	4º
8	Sucos de Frutas	4,1	1,1	1º	2º
9	Extratos vegetais	2,3	0,6	1º	1º
10	Flores	1,1	0,3	1º	2º
11	Peixes	0,8	0,2	4º	10º
12	Hortaliças	0,6	0,2	1º	1º
Total		375,1			

Fonte: SEAGRI (2004).

Ao se analisar a tabela acima, bem como a apresentada a seguir, pode-se concluir que dos 12 produtos elencados como prioritários, apenas três apresentaram, em 2003, redução do seu percentual de exportações em relação a 2002.

Tabela 3.2: Comparativo das Exportações do Agronegócio Cearense de 2001 a 2003.

12 Principais Agronegócios Cearenses	2001	2002	2003	2002/ 2001	2003/ 2002
	US\$ Milhões	US\$ Milhões	US\$ Milhões		

Castanha de caju	87,9	80,0	109,9	-9,0	37,4
Peles e Couros	67,4	63,9	107,4	-5,1	68,0
Camarões	31,0	50,3	80,9	62,3	61,1
Lagostas	34,3	38,0	30,7	10,5	-19,2
Frutas	12,6	15,2	21,2	20,7	39,3
Cera de Carnaúba	17,7	14,9	10,5	-15,7	-29,5
Mel de Abelhas	1,1	3,5	5,6	224,5	63,0
Sucos de Frutas	0,2	4,1	4,1	1.610,5	0,9
Extratos vegetais	4,9	2,1	2,3	-56,7	8,2
Flores	0,1	0,4	1,1	237,4	146,2
Peixes	0,7	0,4	0,8	-37,1	80,2
Hortaliças	0,4	0,8	0,6	111,3	-22,9
A – Total 12 principais agronegócios	258,2	273,5	375,1	5,9	37,2
B – Total de Exportações do Ceará	527,0	543,9	760,9	3,2	39,9
A/B	49,0 %	50,3%	49,3%		

Fonte: SEAGRI (2004).

Ciente do capacidade do estado em termos de recursos naturais potenciais e de sua localização privilegiada diante dos mercados consumidores internacionais, esquematizada a seguir na figura 3.2, o governo do Estado do Ceará iniciou, como citado anteriormente, um processo de viabilização do desenvolvimento rural e agroindustrial da região.



Figura 3.2: Posição Estratégica do Ceará. (Fonte: SEAGRI, 2001a)

Desse processo resultou a criação da SEAGRI e a viabilização dos projetos ligados a ela. A seguir expõe-se uma descrição mais detalhada sobre estes. Vale

destacar, que com a mudança governamental no início do ano de 2003, os projetos no âmbito dos agropólos passaram a ser desenvolvidos pelo Instituto Agropólos, recentemente criado.

Embora não se saiba ao exato em qual data foi criada a Secretária (de acordo com a SEPLAN (1999) foi em dezembro de 1998 e de acordo com a própria SEAGRI (2001a) foi em meados de janeiro de 1999), sabe-se que tal evento ocorreu em meados de 1999 e resultou na criação de um órgão que tem como principais competências (SEAGRI, 2001a):

- a) A promoção da otimização dos recursos do solo e do sub-solo; da mão de obra; e do aproveitamento da água, objetivando a melhoria da produção e da produtividade da agricultura irrigada, com vistas à geração de emprego e renda e o apoio das atividades de agronegócio e abastecimento alimentar;
- b) O estímulo à fruticultura, a floricultura, a olericultura e a produção de grãos em bases empresariais e com os princípios dos agronegócios, envolvendo a produção, processamento e comercialização dos produtos nos mercados nacional e internacional.
- c) A promoção de pesquisas agrícolas e agroindustriais;
- d) A divulgação das potencialidades do Ceará, no Brasil e no exterior;
- e) O estímulo ao desenvolvimento de outros negócios ligados ao campo, de forma empresarial e intensiva.

A fim de bem desenvolver as atividades de sua competência, a SEAGRI atualmente trabalha mais diretamente com a estruturação e desenvolvimento dos pólos agroindustriais (Agropólos), os quais são diretamente controlados pelo Instituto Agropólos. Quanto aos projetos ligados ao pequeno produtor (Caminhos de Israel) tem-se uma parceria com a Ematerce.

Sobre a Agropólos e Caminhos de Israel, pode-se dizer o seguinte:

a) Agropólos

De acordo com a SEAGRI (2001a), “Agropólo é uma área geograficamente delimitada, envolvendo um número variável de municípios, com potencial para desenvolvimento da agricultura irrigada onde existe clima e situação de parceria entre o governo e a sociedade, objetivando o desenvolvimento da região”.

De acordo com entrevista com Antônio Augusto Pereira de Sousa³ (2004), a idéia de implementação dos Agropólos cearenses teve origem em “uma experiência coletada do Paraná. Foi feita uma visita lá por profissionais do governo do estadual cearense”. Após essa visita consultores da região e de Israel vieram ao Ceará. Foram eles que influenciaram no Projeto Caminhos de Israel, o qual já tinha tido um modelo similar implantado no estado do Paraná. Esse projeto também trata da agricultura irrigada, contudo, ele é voltado para pequenos produtores.

Dos seis primeiros Agropólos cearenses: Agropólo do Baixo Acaraú, Agropólo do Baixo Jaguaribe, Agropólo do Cariri, Agropólo do Centro-Sul, Agropólo da Ibiapaba e o Agropólo Metropolitano, cada um com potencialidades e características naturais próprias, destaca-se, o Agropólo do Baixo Jaguaribe. Esse destaque deve-se principalmente por sua grande proximidade com a Região Metropolitana de Fortaleza - RMF e conseqüentemente do novo grande portão de saída do estado, o Porto do Pecém, deve-se também por possuir agroindústrias de maior monta, destacando-se o caso da Del Monte Fresh Produce, agroindústria multinacional do ramo da fruticultura.

Hoje, de acordo com Bessa (2004), o Ceará tem 18 Agropólos divididos em toda a sua extensão territorial. Desses, somente quatro estão diretamente ligados ao desenvolvimento de grandes agronegócios, são: o Agropólo da Ibiapaba, o Agropólo Metropolitano, o Agropólo do Baixo Jaguaribe e o Agropólo do Cariri. Os outros estão sob o controle da Ematerce e têm o objetivo de desenvolver o pequeno produtor.

³ Antônio Augusto Pereira de Sousa é o Gerente de Atração de Investimentos e Agronegócio do Escritório do Instituto Agropólos, localizado na Serra da Ibiapaba. A citação refere-se a entrevista realizada no dia 14 de julho de 2004 na cidade de Ubajara.

b) Caminhos de Israel

Este projeto foi concebido com o objetivo geral de incentivar a agricultura irrigada a serviço do pequeno produtor cearense. Especificamente, deseja-se desenvolver a agricultura irrigada por meio de projetos que visem o agrupamento de produtores (associativismo) de forma que dentro de um curto prazo possam se sustentar sem a ajuda do estado, também se espera que haja um melhoramento das condições de vida destes produtores, através da profissionalização de sua atividade, o que trará para si equilíbrio financeiro e para a sua região, quando se olha de forma agrupada, desenvolvimento sustentável.

Além desses dois grandes projetos, houve o investimento em pesquisas diversas que levaram a elaboração dos Planos de Desenvolvimento Regionais, os PDR's, que ocorreram durante todo o ano de 2003.

Ao elaborar tais planos, o governo dividiu o estado em macro-regiões, que tivessem características regionais similares. O primeiro plano a ser elaborado foi o Plano de Desenvolvimento Regional do Maciço do Baturité - PDR do Maciço do Baturité, que serviu de protótipo para os outros feitos em momento posterior. Até agosto de 2004 existiam dois outros planos completamente prontos: o PDR do Baixo Jaguaribe e o PDIR – Plano de Desenvolvimento Inter-Regional do Vale do Acaraú/Ibiapaba.

Esses planos têm como foco caracterizar toda a área de estudo no que diz respeito a infra-estrutura e economia da região. As propostas estão diretamente ligadas às vocações de produção, principalmente no contexto do agronegócio.

Ao se estudar o agronegócio de uma região fica-se clara a sua íntima relação com as infra-estruturas básicas, motivo pelo qual os dois temas são abordados nos PDR's, acima comentados. No caso específico do estudo aqui apresentado, tentar-se-á responder, nos tópicos a seguir, como se articulam as atividades do agronegócio com os sistemas de transportes.

3.3 LINHAS GERAIS DAS POLÍTICAS DE TRANSPORTES NO ESTADO DO CEARÁ

De modo geral, até antes do governo das “Mudanças”, as políticas de transportes do estado seguiam as mesmas tendências das políticas de transportes nacionais.

Portanto, antes de 1987, a evolução das malhas rodoviária e ferroviária estaduais estava intimamente vinculada às políticas federais e na maioria das vezes desconectadas das reais necessidades de desenvolvimento do estado e suas regiões. Até a década de 60, o principal meio de transporte era o ferroviário. Após a mudança de ênfase para a rodovia, ocorrida no Governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1960), a ferrovia e os outros meios de transportes foram relegados ao segundo plano, o que também aconteceu no Ceará. Observe-se que diante do quadro atual, de certa forma, todos eles estão relegados à segundo plano.

As infra-estruturas de estradas no Ceará seguiram inicialmente a mesma tendência de configuração *radio concêntrica* que caracteriza o traçado das ferrovias estaduais (o que ainda pode ser percebido nos atuais mapas rodoviários estaduais, ver figura 3.3). Ambas não atendendo, portanto, às necessidades de ligações inter-regionais dentro do estado.



Figura 3.3: Principais pólos de crescimento e sistema rodoviário básico do Estado do Ceará. (Fonte: SEINFRA, *sp*)

No entanto, após 1987 deu-se início à ampliação e à modernização da infraestrutura de transportes estadual, preparando-a para o crescimento polarizado que caracteriza a política dita de desenvolvimento regional. Hoje o estado apresenta bom estado de conservação de rodovias, fruto de convênios na década de noventa entre este e o Banco Mundial. A seguir, apresentam-se as principais características dos vários modais existentes no Ceará, pois é a partir deles que se farão as ligações com a região da Ibiapaba, em estudo no capítulo seguinte. As principais fontes de pesquisa para o estudo deste tópico em particular, são trabalhos desenvolvidos no âmbito do DERT, do NUPELTD e PARENTE (2000).

3.3.1 Linhas Gerais das Políticas de Transporte Rodoviário no Estado do Ceará

Num panorama geral, pode-se dizer que antes dos governos das “Mudanças” apenas uma pequena parte da malha rodoviária do Estado do Ceará se apresentava em boas condições de conservação. Isso pode ser confirmado pelos dados divulgados no diagnóstico realizado pelo Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER, 1987 *apud* Parente, 2000), sobre as condições de conservação das rodovias estaduais pavimentadas. Ele reporta que apenas 16,4% se encontravam em boas condições de conservação, enquanto que 42,8% se apresentavam em estado regular e 40,8% em estado precário.

Segundo Parente (2000), por conta desse quadro desanimador das rodovias cearenses, foi firmado, em julho de 1990, entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID e o Estado do Ceará o contrato de empréstimos no valor total de US\$ 138.000.000,00 (cento e trinta e oito milhões de dólares), sendo US\$ 89.700.000,00 (oitenta e nove milhões e setecentos mil dólares) financiados pelo BID e o restante, de US\$ 48.300.000,00 (quarenta e oito milhões e trezentos mil dólares), corresponde à contrapartida do governo do Estado do Ceará.

O objetivo principal deste programa era a reabilitação de 1.400 km de rodovias pavimentadas, a aquisição de equipamentos para o treinamento de supervisores, a manutenção e controle operacional das vias, as construções e reformas das residências de manutenção e postos de polícia rodoviária. Esses objetivos foram atingidos e superados, principalmente no que se refere a reabilitação de rodovias, que ultrapassou em 35,7% a meta almejada, atingindo o número de 1.899,61 km de rodovias, sem alterar a meta financeira (Parente, 2000).

Este programa foi finalizado em 1996 e trouxe vários benefícios, como: a redução média no custo de manutenção das rodovias, a redução do custo operacional dos veículos que trafegam nelas, a redução do tempo de viagem dos usuários, e consequentemente, a redução do número de acidentes. A tabela 3.4, a seguir, demonstra

em números os resultados positivos deste programa. Veja que as más condições das vias foram reduzidas, enquanto as boas tiveram aumento considerável.

Tabela 3.3: Nível de serviço dos pavimentos no Estado do Ceará

Estado de Conservação	%
Ótimo	13
Bom	45
Regular	23
Ruim	13
Péssimo	06

Fonte: Adaptado de DERT (1997)

Ainda de acordo com os dados do DERT (1997), a malha rodoviária do Estado apresentava extensão total de 51.974 km, assim distribuídas:

- Rodovias federais: 5%;
- Rodovias estaduais: 20%; e,
- Rodovias municipais: 75%.

Desse total, apenas 6.535 km são pavimentados, portanto 45.439 km dessas rodovias ou não estavam pavimentadas, ou estavam implantadas em leito natural ou em revestimento primário, conforme mostra a Tabela 3.3, a seguir.

Tabela 3.4: Situação Física da Malha Rodoviária do Estado do Ceará em 1997.

SITUAÇÃO / REDE	Total	Acesso Federal	Federal	Acesso Estadual	Estadual	Municipal
Planejada	1.569,0	-	447,4	-	785,6	336,0
Em Obra de Implantação	159,2	-	80,9	-	78,3	
Não Pavimentada	43.569,6	-	210,3	6,0	5.173,8	38.179,5
Em Obra de Pavimentação	141,2	-	-	141,2	-	-
Pavimentada	6.535,0	27,4	1.972,9	92,8	4.068,8	373,1
TOTAL	51.974,0	27,4	2.711,5	240,0	10.106,5	38.888,6

Fonte: DERT (1997)

Pode-se constatar ainda, que, em 1997, a malha rodoviária pavimentada no Estado era composta de 62,26% de rodovias sob jurisdição estadual, 30,19% sob jurisdição federal e 5,71% sob jurisdição municipal.

Por outro lado, levando-se em conta a extensão total dessa malha, aproximadamente, 73% das rodovias federais, 40% das rodovias estaduais, além de 1% das rodovias municipais passaram por algum benefício de pavimentação asfáltica. Do total de 6.535 km de rodovias pavimentadas, 65,8 km (1,00%) encontravam-se duplicadas ou estavam em obras de duplicação.

Do total de rodovias sem revestimento, as federais participavam com menos de 1%, as estaduais com aproximadamente 12% e as municipais correspondiam com mais de 87%. Percebe-se, com isso, que as estradas municipais são as que se encontram em maior estado de precariedade, fato ocorrido principalmente pela falta de recursos dos órgãos municipais para arcar com o melhoramento da sua infra-estrutura viária. Ressalta-se, no entanto, que, mesmo tendo um percentual mínimo de rodovias não pavimentadas, isso não significa que a malha federal cearense apresenta bom estado de conservação.

Salienta-se ainda que, dos 184 municípios do Estado do Ceará, 154 possuem acesso através de rodovias pavimentadas, enquanto, outros 27 desses municípios tem acessos precários, construídos em rodovias não pavimentadas, tornando-os, na época invernal, inacessíveis, prejudicando o transporte de passageiros, mercadorias e produções agrícolas. Impedindo, assim, um melhor intercâmbio com os centros urbanos mais desenvolvidos (Parente, 2000).

Mesmo diante deste quadro, este Programa trouxe vários resultados positivos, e levando em isso em consideração, percebeu-se a necessidade de continuidade das ações neste sentido, para isso, foi concebido o Programa Rodoviário do Estado do Ceará, mais conhecido como Ceará II, que segundo Parente (2000), tinha como principais objetivos:

- Solucionar a questão dos segmentos descontínuos;
- Recuperar as superfícies de rolamento de algumas rodovias desgastadas;

- Necessidade de duplicação de alguns trechos de rodovias da Região Metropolitana de Fortaleza;
- Integração ao sistema rodoviário federal, para facilitar o escoamento e a capacidade do tráfego, corrigindo o estrangulamento existente;
- Dar continuidade a política de manutenção; e,
- Complementar o sistema de controle de cargas existente, coibindo o excesso de cargas no pavimento, aumentando, assim, a vida útil do pavimento.

Essas ações permitiram: dotar o Estado de infra-estrutura rodoviária integrada com as regiões norte-sul e leste-oeste do país, o escoamento da produção regional interna e facilitar o fluxo das mercadorias advindas de outros Estados. Permitiu também, a construção de 472 km de vias, principais acessos a vários municípios, adicionando-se faixas de rolamento, drenagem superficial e sinalizações.

O seu custo total foi de US\$ 230 milhões e envolveu recursos do BID e do Tesouro do Estado, 50% de cada. Desses, apenas 76% foram utilizados até o fim de 2002, assim, o programa teve seu prazo prorrogado para dezembro de 2004 (Ceará, 2003b). Vale ressaltar, que ação desse programa gerou um aumento considerável na malha rodoviária estadual pavimentada, além de outros benefícios. A seguir, apresenta-se tabela comparativa da situação da malha rodoviária estadual, municipal e federal do Ceará, entre os anos de 1997 e 2002.

Tabela 3.5: Situação da Malha Rodoviária Estadual, Federal e Municipal do Estado do Ceará, entre os anos de 1997 e 2002.⁴

Malha Rodoviária	1997	1998	1999/2000	2001/2002
Rodovia Não-Pavimentada (km)				
Estadual	5.173,8	5.173,8	5.636,1	5.713,7
Federal	210,3	210,3	199,4	244,8
Acesso Estadual	6,0	6,0	4,8	17,3

⁴ Diferente da Tabela 3.4, a Tabela 3.5 não apresenta os valores correspondentes a rodovias planejadas, em implantação, em obra de pavimentação e nem os acessos federais, justificando, assim as diferenças nos valores totais, não prejudicando, contudo, os valores percentuais globais.

Municipal	38.179,5	38.179,5	38.179,5	38.179,5
Total (1)	43.569,6	43.569,6	44.019,8	44.155,3
Rodovia Pavimentada (km)				
Estadual	4.068,8	4.068,8	4.507,8	4.839,9
Federal	1.972,9	1.972,9	2.095,7	2.143,2
Acesso Estadual	92,8	92,8	96,4	147,9
Municipal	373,1	373,1	373,1	373,1
Total (2)	6.507,6	6.507,6	7.073,0	7.504,1
Total Geral (1+2)	50.077,2	50.077,2	51.092,8	51.659,4

Fonte: CEARÁ (2003b)

Constata-se, que, entre 1997 e 2002, houve um aumento de mais de 3% na malha rodoviária total do Estado, onde o principal responsável por tal marca foi a implantação de rodovias pavimentadas, com um crescimento de mais de 15%, sendo a principal contribuição das rodovias estaduais, que teve um aumento próximo a 20%. Isso nos leva a afirmar que o Estado fez grandes contribuições no melhoramento da malha rodoviária da região.

Sob a perspectiva da malha total pavimentada, percebe-se que a de jurisdição estadual passou de 62,26% para 64,50%, a federal de 30,19% para 28,56% e a municipal de 5,71% para 4,97%. Isso nos leva a afirmar que, mesmo tendo um aumento de investimento na infra-estrutura rodoviária por parte do estado, houve um decréscimo na ação do governo federal na suas rodovias cearenses. O que certamente não é uma boa notícia, uma vez que as BR's são os principais meios de escoamento da produção agrícola e industrial do Estado.

O mapa abaixo, mostra o andamento e localização das principais obras desenvolvidas dentro do CEARÁ II. Ele leva a conclusão que, de uma maneira geral, praticamente todas as regiões do Estado foram beneficiadas com as ações do Programa.

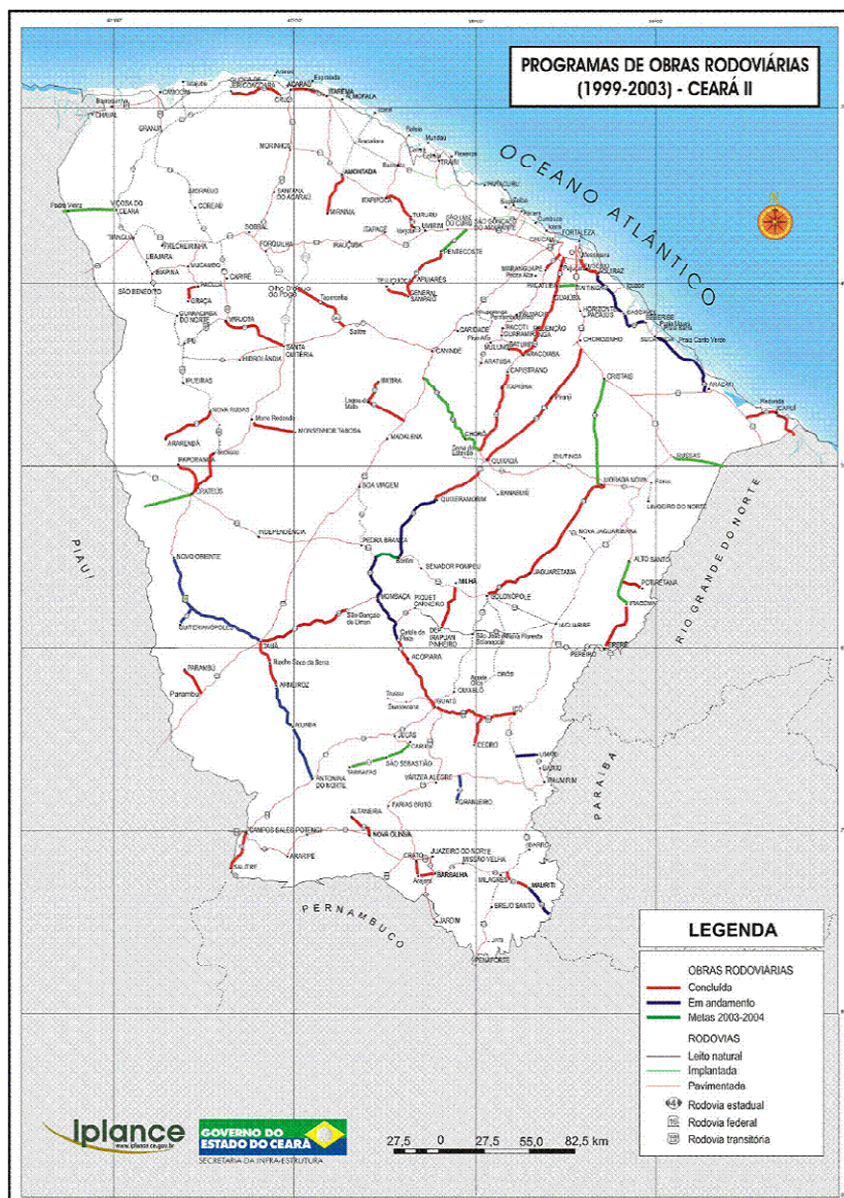


Figura 3.4: Malha Rodoviária do Ceará com destaque para as obras realizadas no âmbito do CEARÁ II entre 1999 e 2003. (Fonte: Ceará, 2003b)

Paralelo ao CEARÁ II, também foi desenvolvido o Programa de Rodovias Estaduais, que tinha como principal finalidade, a construção de edificações públicas, estradas e conservar as rodovias estaduais. No seu âmbito foram conservadas 7.966 Km de rodovias, das quais 5.575 km eram pavimentadas e 2.391 km não-pavimentadas. Grande parte do recurso empregado neste programa era do Tesouro Estadual, havendo em alguns casos, parcerias com outros órgãos, como a EMBRATUR (CEARÁ, 2003b). Como já havia o CEARÁ II, percebe-se que o Programa de Rodovias Estaduais tendeu a

direcionar os seus recursos para as rodovias de maior cunho turístico, dando assim, uma maior amplitude para ações em termos de infra-estrutura rodoviária no Estado.

3.3.2 Linhas Gerais das Políticas de Transporte Ferroviário no Estado do Ceará

Seguindo a mesma tendência nacional as ferrovias eram de responsabilidade do governo federal, e por isso o estado do Ceará, seguiu a mesma linha de atuação no que diz respeito à implantação e operação do sistema ferroviário, sendo este privatizado em 1996 e ora sob “responsabilidade” da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN. As análises apresentadas por Bastos, F.M. (2003) mostram as controvérsias do processo de privatização e controle deste sistema do qual faz parte a malha no estado, mostrada a seguir, na Figura 3.4.

O Ceará possui apenas 1.180 km de ferrovias entre linhas principais e ramais ferroviários, correspondentes a 4,21% de toda a malha ferroviária nacional ativa. Desse total, 1.134 km de está sob a responsabilidade da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, e 46 km estão sob a responsabilidade da Superintendência de Trens Urbanos de Fortaleza - STU-FOR, na grande Fortaleza.

A malha ferroviária de carga do Ceará permite a interligação e o abastecimento, a partir do Porto de Fortaleza, das principais cidades do Estado e de Teresina, capital do Estado do Piauí, estando em fase de planejamento a sua interligação com o Porto do Pecém.



Figura 3.5: Malha ferroviária de carga do Ceará. (FONTE: NUPELTD, 2002)

Conforme a figura acima, tanto pela sua extensão quanto pelo seu traçado, na malha ferroviária, existe um grande vazio nas regiões dos sertões (central e dos Inhamúns – posicionada na parte centro-esquerda da figura). Verifica-se que a ausência de ligações transversais, estando a longo tempo em fase de planejamento a ligação entre Crateús e Piquet Carneiro. Tal projeto faz parte da futura Ferrovia Transnordestina que integraria toda a malha ferroviária regional, proporcionando reduções significativas de distâncias e, conseqüentemente, de custos de transportes.

Os principais produtos transportados na malha ferroviária cearense são: derivados de petróleo, ferro gusa, cimento e gesso. O maior volume de carga transportado consiste nos derivados de petróleo para Teresina, Crato, Juazeiro do Norte e Sobral. A CFN movimentou em 1999, 728 mil TKU (Toneladas por Quilômetros Transportados), transportando cimento, álcool, derivados de petróleo e milho.

3.3.3 Linhas Gerais das Políticas de Transporte Aéreo no Estado do Ceará

Paradoxalmente, a Política de Transporte Aéreo no Brasil é de responsabilidade do Ministério da Defesa, através do Departamento de Aviação Civil – DAC, por trata-se

de questão de segurança nacional – questão esta, muito evocada no período da ditadura militar (1964 – 1985). Entretanto, ele se limita a operar aeroportos e terceirizar estacionamentos já implantados ou a serem implantados, através da Empresa de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, e deixa às “forças de mercado” a questão da oferta e nível de serviço das linhas aéreas.

O sistema aeroviário do Estado do Ceará é composto pelo Aeroporto Internacional Pinto Martins - gerenciado pela INFRAERO e de oito aeroportos regionais, sob gestão do DERT (Ver figura 3.6), além destes, também, podem ser visualizados aeródromos ou pontos de pousos locais. Em nenhum deles existe um terminal moderno de cargas e muito menos projeto de expansão. A ênfase é colocada no transporte aéreo de passageiro (turismo). Foram, aliás, recursos oriundos dessa fonte, através do Programa de Desenvolvimento do Turismo – PRODETUR, que financiaram o moderno aeroporto internacional (bem como rodovias turísticas) no estado.



Figura 3.6: Aeroportos e Aeródromos no Estado do Ceará (Fonte: DERT, 2004c)

A tabela a seguir mostra as principais características dos aeroportos e aeródromos cearenses. Confrontando-a com a figura anterior observa-se que a distribuição espacial é representativa das regiões administrativas do estado. Assim, se melhorados e adaptados ao transporte de carga, poderia fornecer importante contribuição ao escoamento de produtos regionais, como os dos agropólos, por exemplo. No entanto, o que se planeja é a expansão, com fins turísticos, do aeroporto de Camocim, situado próximo à Região de Ibiapaba, onde se situa um agropólo que tem nas flores para exportação um de seus principais produtos.

Tabela 3.6: Características dos aeroportos e aeródromos cearenses (Fonte: DERT, 2004c)

Municípios	Aeroporto	Ext. (m)	Larg. (m)	Revest.	Situação	Homol.	Facilidades
Aracati	Aracati	1.200	30,00	TST	Ótimo	S	BN
Crateús	Dr. Lúcio Lima	1.500	30,00	Asfalto	Ótimo	S	BN
Camocim	Pinto Martins	1.200	30,00	TST	Bom	S	
Campos Sales	Campos Sales	1.200	30,00	TST	Ótimo	S	BN
Iguatú	Fran. T. da Frota	1.410	30,00	TST	Ótimo	S	BN
Juazeiro	Reg. Do Cariri	1.800	45,00	Asfalto	Ótimo	S	BN, NDB, EPTA
Quixadá	Quixadá	1.200	30,00	TST	Ótimo	S	
Sobral	Virgílio Távora	1.145	30,00	Asfalto	Ótimo	S	BN

3.3.4 Linhas Gerais das Políticas de Transporte Marítimos no Estado do Ceará

No Ceará existem dois portos: um em Fortaleza, o Porto do Mucuripe, e outro no Pecém, dentro do Complexo Industrial e Portuário Mário Covas, localizado à 40 km de Fortaleza. O primeiro está sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes via

Companhia Docas e o segundo é gerenciado pela Ceará Portos, empresa de economia mista cuja maior parte das ações pertence ao estado do Ceará.

a) O Porto do Mucuripe

No Porto do Mucuripe, a Companhia Docas do Ceará - CDC, constituída como Autoridade Portuária segundo o que estabelece a Lei nº 8.630 de 25/02/93 – a chamada Lei de Modernização dos Portos, atualmente promove o processo de privatização dos serviços portuários.



Legenda:

Áreas: - 1 - Armazém A1; 2 - Armazéns A2; 3 - Pátios B1 E B2; 4 - Pátios Internos;
6 - Armazém A3; 7 - Armazéns A4 e A5; 8- Pátios A6; 9 - Pátios para Contêineres;
10 - Praia Mansa

Figura 3.7: Layout do Porto de Fortaleza (Fonte: Companhia Docas do Ceará)

A CDC é uma sociedade de economia mista, de capital autorizado, vinculada ao Ministério dos Transportes. Ela é regida pela legislação relativa às sociedades por ações, Lei 6.404/76, pela Lei 8.630/93 e pelo seu Estatuto Social. Sua principal missão é exercer as funções de Autoridade Portuária, regulamentando, coordenando e fiscalizando a adequada utilização dos recursos portuários, em sua área de competência,

de forma que os serviços oferecidos sejam competitivos, em termos de preços/tarifas e de qualidade.

Essa competitividade, no caso do Ceará, é saudável até o ponto em que a distribuição adequada dos diversos serviços entre os dois portos seja feita de maneira a favorecer ambos os lados e principalmente a população. Sendo, assim, com a existência do CIPP deve ser reavaliada a posição do porto de Fortaleza em relação ao transportes de cargas, principalmente, se for levado em consideração o seu estrangulamento. O ideal é que cada um deles se especialize numa atividade, o que possibilitaria a execução de melhores serviços.

b) O Complexo Industrial e Portuário Mário Covas

Este complexo industrial e portuário, cujo esquema do plano diretor aparece na Figura 3.8 mostrada a seguir, foi planejado para, dentre outros objetivos, suprir a deficiência até agora constatada da costa norte brasileira, com extensão aproximada de 3.500 km, entre os Estados do Amapá e do Rio Grande do Norte, no que tange a instalações portuárias com profundidades maiores que 15m, localizada fora dos centros urbanos e com retro-área contígua adequada para o comércio exterior.

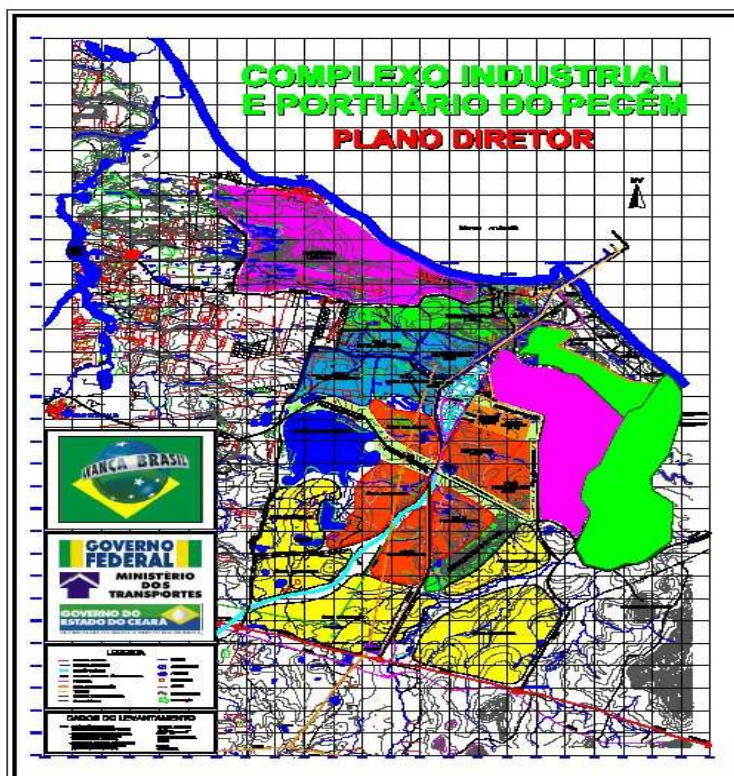


Figura 3.8: Complexo Industrial Portuário do Pecém/CE : Plano Diretor. (Fonte: NUPELTD, 2002)

O Terminal Portuário Privativo de Uso Misto do Complexo Industrial e Portuário do Pecém está apto a movimentar mercadorias próprias e de terceiros. As mercadorias a serem movimentadas pelas empresas-âncoras previstas a se instalarem na área industrial do Complexo Industrial e Portuário são definidas como próprias e as mercadorias de potenciais clientes da área de abrangência terrestre do terminal ou do exterior são definidas como de terceiros. Tem-se os seguintes comprimentos e calados máximos de navios e outros tipos de ou embarcações que poderão utilizar o terminal Portuário:

Tabela 3.7: Navios ou embarcações que poderão utilizar o terminal Portuário do Pecém/Ce: Valores máximos dos Parâmetros Caracterização

	Berço	Comprimento (m)	Calado Máximo (m)
PIER 1	Interno	240	12,7
	Externo	280	15,0
PIER 2	Interno	250	14,4
	Externo	310	17,0

Fonte: CEARÁPORTOS (sp)

O litoral do nordeste brasileiro caracteriza-se por apresentar baixas declividades. No Ceará, a Ponta do Pecém destaca-se como a região em que as curvas batimétricas de -15 m a 18 m - situam-se a distâncias inferiores a 2 km da costa. Além de permitir o acesso marítimo à grande maioria dos navios comerciais em operação, poderá abrigar em sua retro-área cadeias de produção industrial ancoradas em indústrias de base, do setor metal-mecânico e do setor de petróleo, além de apoiar outros centros industriais implantados em sua área de influência prioritária – o estado do Ceará.

Ele enquadra-se, portanto, no conceito moderno de porto-indústria-serviços, que corresponde à um porto de 3ª Geração, provendo facilidades portuárias eficientes, onde se pretende implantar uma plataforma logística integrada à área industrial a acessos rodo-ferroviários livres e independentes de confinamentos provocados pelos centros urbanos.

São portos cujo principal propósito é gerar o máximo de valor agregado à atividade econômica em suas áreas de influência. Para isto, são estrategicamente (re)estruturados para contemplar e integrar o máximo de atividades. Assim, abrangem e integram sub-setores industriais, comerciais e de serviços - inclusive marketing portuário. Supõem:

- Interrelação biunívoca dos Transportes à Economia, à partir de planejamento estratégico e integrado entre os Transportes e a Economia e de concepção de Desenvolvimento e de Políticas Públicas e Privadas implícita ou explicitamente declarados;

- Empreendimentos-âncora fomentando a proliferação das atividades econômicas no complexo, podendo ser indústrias de base e/ou centros de distribuição de um ou mais produtos;
- Organização espacial como indução e resposta às atividades dos (três) setores da Economia em constantes evoluções, e que se estende muito além de sua superfície interna, indo portanto muito além dos seus limites físicos, terrestres e marítimos;
- Conexões de transportes marítimas e terrestres que permitem um alto grau de acessibilidade ao porto; e,
- Gerência capacitada e dinâmica com ênfase na captação e manutenção de clientes dos distintos setores da economia.

3.3.5 As Políticas de Transporte e seus Reflexos no Agronegócio Cearense

Ao longo deste estudo, foi tratado de três questões chaves para a evolução econômico-social do Brasil, são elas: Desenvolvimento, Agronegócio e Políticas de Transportes. Essas questões estão intimamente ligadas e de uma maneira geral (não considerando os outros fatores econômicos) pode-se dizer que: uma política voltada para o agronegócio, tendo o suporte de políticas de transportes coerentes com as necessidades locais, contribui para promoção do desenvolvimento sócio-econômico, sustentável e integrado de uma região.

Dentro dessa lógica, os transportes são fatores determinantes no valor final e na decisão por compra de um produto, pois a sua ação em uma região pode onerar ou desonerar a atividade econômica. No que concerne aos produtos oriundos da atividade agrícola, especial importância deve ser dada, devido as suas características específicas: alta perecibilidade, mercado consumidor exigente (principalmente no caso internacional), necessidade de manutenção das características originais, necessidade de rapidez na entrega, baixo valor agregado, dentre outros.

É nesse contexto, que os transportes como infra-estrutura de apoio a produção é de especial importância na promoção do desenvolvimento de uma região. No caso do Ceará, devido ao seu histórico de lento avanço econômico e social, pode-se afirmar que

a ação dos transportes como apoio a produção é tão ou mais importante que em outras regiões já desenvolvidas.

Diante do exposto nos itens anteriores, percebe-se que nos últimos anos houve um considerável avanço no setor de transportes do Estado, com apreciável aumento da malha rodoviária e implantação de grandes infra-estruturas: o CIPP e o Aeroporto Internacional Pinto Martins. Ficando, aquém somente o modo ferroviário, que seguiu a tendência nacional de sucateamento, apesar de que com a concessão para empresas privadas, os trechos existentes passaram a ser recuperados, no intuito de serem utilizados para o transporte de cargas pesadas.

É inegável que, esses recentes investimentos na infra-estrutura de transportes, possibilitam um melhor escoamento da produção advinda da região metropolitana e do interior do Estado. No entanto, apesar deles, ainda se tem muito a fazer nesse sentido, pois nota-se que:

- É necessária uma reavaliação da participação do setor ferroviário, pois ainda existem muitas vias em estado de abandono e que poderiam servir como alternativas de escoamento para a produção do agronegócio, considerando que depois de implantando esse tipo de transporte tem uma relação custo benefício bastante alto, se considerado o escoamento de grandes produções;
- As infra-estruturas existentes ainda não estão ordenadas de maneira a otimizar o escoamento da produção, haja vista, não haver uma linha de ligação eficiente entre o Porto do Pecém e o Aeroporto, além deste também não esta ligado as principais infra-estruturas rodoviárias;
- As rodovias federais estão já alguns anos, em péssimo estado de conservação, prejudicando sobremaneira a distribuição da produção. Isso por que elas ainda são os principais eixos rodoviários de ligação para a região metropolitana do Estado, onde se encontra grande parte do mercado consumidor e os mega-equipamentos de transportes que permitem o envio das mercadorias para os mercados externos a região;

- Ainda é muito deficiente a infra-estrutura de transportes nas regiões produtoras de agricultura, pois a grande maioria das rodovias municipais do Estado não é pavimentada e certamente não apresenta adequada conservação para o transporte de origem agrícola, por gerar grandes tramitações no decorrer do percurso. Isso pode impossibilitar a exportação para os mercados europeus, que, por exemplo, não aceitam melões que tem suas sementes soltas dentro da fruta; e,
- Apesar do amplo investimento do Estado na implantação e conservação das rodovias sob jurisdição estadual, infelizmente, para o escoamento da produção essas ações, a partir da Resolução 207/2004 do DERT, não terão muito efeito, pois há a proibição de transporte de cargas por essas vias.

Conclui-se dessa maneira, que apesar dos crescentes avanços na infra-estrutura de transportes no Ceará ainda tem muito a se fazer, principalmente no que se refere ao uso de técnicas de planejamento, as quais devem possibilitar a otimização dessas infra-estruturas a serviço da produção do agronegócio.

No capítulo a seguir, será apresentado o estudo do caso de uma das regiões de produção de agronegócio do Ceará: O Agropólo da Ibiapaba.

CAPÍTULO 4

O AGRONEGÓCIO E OS TRANSPORTES NA REGIÃO DA IBIAPABA - CEARÁ

Neste Capítulo apresenta-se um exemplo de como se encontra, o agronegócio e os transportes em região específica do Estado do Ceará, sendo escolhido o Agropólo da Ibiapaba, em razão da atuação governamental em parte dele. As principais fontes de informação deste tópico foram os documentos gerados pelo governo do estado, notícias veiculadas na mídia e entrevistas com agentes governamentais e de empresas, relacionados a região.

4.1. CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO: ASPECTOS FÍSICOS E PROCESSO DE OCUPAÇÃO

4.1.1. Características Físicas e Geográficas

A Região da Ibiapaba localiza-se no oeste do estado do Ceará, na divisa com o Piauí, e compreende 9 (nove) municípios: Viçosa do Ceará, Tianguá, Ubajara, Ibiapina, São Benedito, Guaraciaba do Norte, Carnaubal, Croatá e Ipu, localizados conforme a Figura 4.1.

A região é homogênea no que concerne ao clima, à paisagem e a altitude. De acordo com a Secretaria de desenvolvimento Local e Regional – SDLR, núcleos urbanos do Planalto da Ibiapaba configuram-se como pequenas cidades interligadas por um eixo-rodoviário principal, a CE 187. Ao longo desse corredor, posicionam-se seis das nove sedes municipais da Ibiapaba, todas inseridas na sub-região da floresta úmida -

uma das três divisões físico-climáticas definida no Plano de Desenvolvimento Inter-Regional do Vale do Coreaú e Ibiapaba - PDIR. (SDLR, 2004b)



Figura 4.1: Disposição dos Municípios na Serra da Ibiapaba. (SDLR, 2004b)

As características físicas desse território são, de acordo com a SEAGRI (2001b), as seguintes:

- a) Altitude variando entre 700 e 980m;
- b) Temperaturas entre 16,5° e 31,5°C;
- c) De 2000 a 3000 horas de insolação, por ano;
- d) As precipitações pluviométricas estão entre 800 a 1500mm ao ano;
- e) Relevo plano;
- f) Umidade relativa que vai de 50 a 85%;

- g) Ventos que vão de 6 a 60 km/h;
- h) Ausência de Granizo;
- i) Neblina e nebulosidade baixas.

Devido a essas características, a Serra da Ibiapaba possui clima que propicia a formação de vegetação exuberante na região. Esse micro-clima, associado à solos férteis, permitem o aproveitamento agrícola intensivo, que vai da cultura de cana-de-açúcar à multiplicidade de outras culturas, tais como: flores, frutas, hortaliças e grãos.

A área compreendida pelos municípios desse território gira em torno de 3000 km² e é também propícia o desenvolvimento intensivo de atividades turísticas. Dentre essas pode-se, citar, de acordo com Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará - IPECE (2004a), o turismo ecológico/esportivo, o turismo cultural e rural. Esse último, o turismo rural, está intimamente ligado ao desenvolvimento do agronegócio na região, presente com agroindústrias e cultivo de outros produtos de consumo turístico, como as flores, frutas especiais e produtos orgânicos, principalmente hortaliças.

De acordo com as potencialidades típicas de cada município, pode-se identificar para cada um deles, a sua vocação específica, com potencialidades muito semelhantes, por estarem incrustados em um mesmo território e a distâncias próximas. Notando-se que, a maior distância entre eles é de 117 km entre Viçosa do Ceará e Ipu. De acordo com SDLR (2004a), a agropecuária tem se mostrado como atividade importante para aos municípios de Tianguá, Ubajara, Viçosa do Ceará e São Benedito, enquanto que para os demais, o foco é no agronegócio.

Foi esse último fator e o seu recente e rápido desenvolvimento que levou à escolha dessa região como estudo de caso da pesquisa aqui apresentada.

4.1.2. Processo de Ocupação

No sentido de contextualizar e melhor compreender a área de estudo, apresenta-se a seguir o processo de ocupação da região. Para isso, utilizou-se principalmente dos

dados constantes no Plano de Desenvolvimento Inter-Regional do Vale do Coreaú e Ibiapaba - PDIR.

A colonização do Ceará, e conseqüentemente da região da Ibiapaba, se deu de forma tardia, pois na época da ocupação brasileira a área correspondente ao atual estado do Ceará, localizava-se entre dois outros estados de maior importância, que ofuscavam a sua presença: o estado do Grão-Pará e Maranhão, que tinha como capital Belém, e o estado do Brasil, que tinha como capital Salvador. O Ceará ora pertenceu a um, ora a outro, contudo, em ambos os casos, ele era visto com desinteresse. Além dessa situação específica a sua ocupação foi dificultada também devido à difícil penetração do território.

“Somente no século XVIII, com a introdução da pecuária nos sertões, verificou-se um processo de ocupação demográfica ampla e generalizada, porém com população rarefeita e marcada pela baixa rentabilidade econômica. Entretanto, esse processo foi responsável pela aculturação, expulsão e extermínio dos índios que ocupavam o interior do Estado” (SDLR, 2004a).

Isso levou a população indígena remanescente a se instalar, conforme a condução missionária em aldeamentos que geraram as futuras cidades. No entanto, ainda de acordo com o PDIR da Ibiapaba, até 1590, os portugueses não haviam se instalado no território cearense. Nesse meio tempo os franceses que haviam se estabelecido no Maranhão “...estenderam seus interesses até o Ceará, mais especificamente a Viçosa do Ceará, na região serrana da Ibiapaba ...”

Registram-se então, as primeiras informações da ocupação humana na região de estudo, também conhecida como Serra Grande. Por conta dos interesses franceses na região, Portugal enviou expedição que tinha como função expulsá-los, o que de fato ocorreu.

A partir daí, iniciam-se tentativas mais contundentes de ocupação do território. Primeiro e sem sucesso, em 1604 (através padres Francisco Pinto e Luís Filgueiras).

Segundo, com o Jesuíta Antônio Vieira, que firmou a ocupação na região. Em 1700, é fundada a Vila de Nossa Senhora de Assunção, a atual Viçosa do Ceará.

Outras cidades também surgiram: Tianguá, Ubajara, Ibiapina, São Benedito, Guaraciaba do Norte, Ipu, Carnaubal e Croatá. No entanto, somente a partir de 1939 é que a região passou a ter municípios, cujo ano de instalação e população estão mostrados na Tabela 4.1. Isto, entretanto, não caracteriza, o surgimento dos povoados, que foram bem anteriores.

Tabela 4.1: Ano de Instalação e População dos Municípios Componentes da Serra da Ibiapaba

Item	Município	Ano de Instalação	População em 2000
01	Carnaubal	1957	15.411
02	Croatá	1989	16.197
03	Guaraciaba do Norte	1939	35.569
04	Ibiapina	1939	22.396
05	Ipu	1939	39.460
06	São Benedito	1939	40.254
07	Tianguá	1939	59.653
08	Viçosa do Ceará	1939	45.941
09	Ubajara	1939	27.514

Fonte: IBGE (2004). Elaboração Própria.

Segundo SDLR (2004b), a região da Ibiapaba “é marcada também pela singeleza arquitetônica das várias igrejas e edificações anexas, como as das fazendas e as do casario de variadas dimensões e usos em suas cidades, assim como na forma de ocupação das áreas rurais”.

4.2. O AGRONEGÓCIO NA REGIÃO DA IBIAPABA

4.2.1. A Atividade Econômica

Até recentemente, esta região apresentava fraca participação na formação do PIB do estado. Em 1996, por exemplo, somente 1,86% do PIB do Ceará eram gerados na região. Com a política de agropólos do Governo do Estado este quadro sofreu mudança considerável, passando o PIB a ser em 2001, de aproximadamente 2,35 % do PIB total do estado, que neste mesmo ano foi de 21.581 bilhões de reais. Tendo assim, um importante aumento, se comparado a produção local de antes. A Tabela 4.2, apresentada a seguir, mostra as taxas de crescimento do PIB nos municípios da Região da Ibiapaba, em 1997 e 2002.

Tabela 4.2: Taxa de Crescimento do PIB dos municípios da Ibiapaba de 1997 a 2002

Item	Município	PIB 1997 (R\$ 1.000))	PIB 2002 (R\$ 1.000)	% de Crescimento Acumulado
01	Carnaubal	14.890	22.625	51,9
02	Croatá	16.768	25.108	49,7
03	Guaraciaba do Norte	38.348	54.077	41,0
04	Ibiapina	36.036	43.269	20,1
05	Ipu	42.219	64.744	51,4
06	São Benedito	47.394	69.456	46,6
07	Tianguá	77.297	110.747	43,3
08	Ubajara	41.514	52.240	25,8
09	Viçosa do Ceará	43.485	65.843	51,4

Fonte: IPECE – Instituto de Pesquisa e Informação do estado do Ceará (2004b).

Elaboração Própria

A política de polarização agrícola, aí implantada, levou em conta a propensão para a produção de rosas, de produtos orgânicos e de outros oriundos do agronegócio. Contudo, é importante salientar que até 2002 a produção de rosas na Ibiapaba ainda não compunha verdadeiramente o PIB da região, pois as primeiras safras não representavam grandes valores comerciais, por serem ainda pilotos. É somente a partir desse ano que, os verdadeiros resultados positivos com exportação de rosas começam a aparecer.

A tabela 4.3, mostra a estrutura do PIB por setor da atividade econômica e por município da região da Ibiapaba em 2002. Nela, se nota o peso do setor agrícola. Contudo, é sempre útil lembrar que, tão importante quanto o crescimento do PIB - que reflete somente o crescimento da atividade econômica, é a sua distribuição pela população economicamente ativa – PEA, que reflete a apropriação de benefícios econômicos pelo conjunto da população, isto é: a distribuição da renda gerada pela atividade econômica.

Na Ibiapaba, as cidades de São Benedito, Ubajara e Tianguá, dentre todas deste agropólo são as que vêm demonstrando maior “dinamismo” e assim recebendo maior número de novos investimentos nos últimos anos, a citar: CeaRosa, Reijers e Nutriorgânica - agroindústria filial da empresa norte americana Amway.

Tabela 4.3: Estrutura Setorial do PIB por Município da Região da Ibiapaba - 2002

Item	Município	Agropecuária (%)	Indústria (%)	Serviços (%)
01	Carnaubal	17,6	1,7	80,7
02	Croatá	20,8	1,8	77,4
03	Guaraciaba do Norte	17,1	1,9	81,0
04	Ibiapina	34,0	2,8	63,2
05	Ipu	15,5	3,1	81,4
06	São Benedito	19,3	2,2	78,4
07	Tianguá	20,5	5,9	73,6
08	Ubajara	26,6	5,9	67,4
09	Viçosa do Ceará	18,7	1,6	79,7

Fonte: IPECE – Instituto de Pesquisa e Informação do estado do Ceará (2004b).
Elaboração Própria

Apesar de esses novos investimentos girarem principalmente em torno da floricultura e agroindústria da fruticultura, a Ibiapaba produz também outras culturas como as hortaliças. Um importante representante desse setor é a APOI (Associação dos Produtores de Orgânicos da Ibiapaba), que está investindo na produção de orgânicos, gerando emprego no campo (em torno de 3 a 4 trabalhadores por ha), como também na cidade de São Benedito com a empresa embaladora.

Hoje, os principais produtos oriundos da Serra da Ibiapaba, de acordo com o técnico da SEAGRI, Antônio Augusto Pereira de Sousa (2004), são: maracujá, cana-de-açúcar, tomate, pimentão, rosas e acerola. Ainda segundo ele, a maior área de produção pertence a cana-de-açúcar, com 5000 ha. Vindo em seguida o maracujá com área aproximada de plantação de 1000 ha.

A tabela a seguir apresenta os principais mercados consumidores desses produtos.

Tabela 4.4: Mercados Consumidores dos principais produtos do Agropólo da Ibiapaba

Produto	Principais Mercados Consumidores
Maracujá	Ceará, Piauí, Pernambuco, Rio de Janeiro e São Paulo.
Cana-de-açúcar	30% Usina de álcool na Ibiapaba (Agroserra), 30% para pequenas empresas de cachaça e rapadura da região e 40% para a Ypióca em Ubajara.
Tomate	Ceará, Piauí, Maranhão e Belém.
Pimentão	-
Rosas	80% da produção da Reijers é exportado para a Holanda e o resto mais a produção da CeaRosa ao para o mercado interno nacional.
Acerola	Grande parte da produção de acerola é absorvida pela Amway, mas a sua produção esta muito grande e é preciso adquirir o produto em outras regiões inclusive outros estados, como Paraná, Rio Grande do Norte, Bahia e Pernambuco.
Flores (rosas+outros)	Os pequenos produtores estão vendendo ou para as grandes empresas ou para o mercado interno.

Fonte: Sousa (2004). Elaboração Própria

Segundo os dados coletados no *site* da SEAGRI, acessado em fevereiro de 2004, a plantação de maracujá ocupava uma área de 774 ha, o que difere um pouco do dado fornecido pelo gerente, mas que deve refletir a realidade atual e englobar os dados dos pequenos produtores. É importante ressaltar que os dados da SEAGRI incluem somente os dados de agricultura irrigada, não levando em conta a produção dos pequenos agricultores. A Tabela 4.5, apresentada a seguir, mostra a área plantada e os principais produtos do setor primário oriundos da Região da Ibiapaba.

Tabela 4.5: Área plantada dos principais produtos da Região da Ibiapaba

Produto	Área Plantada na Ibiapaba (ha)	Área Plantada no estado (ha)	Área Plantada em relação ao Estado (%)
Acerola	250,0	979,8	25,5
Banana	540,0	6123,5	8,8
Coco	183,0	7026,4	2,6
Goiaba	20,0	650,0	3,1
Limão	160,0	323,5	49,5
Mamão	37,0	1201,0	3,1
Manga	64,0	922,8	6,9
Maracujá	774,0	1023,5	75,6
Melancia	15,0	612,0	2,5
Rosas	20,3	21,6	94,0
Outras Flores	7,6	103,0	7,4

Fonte: Adaptado da SEAGRI – Dados de 2003 (2004).

Além destes, para Sousa (2004), a região ainda tem potencialidade para produzir produtos para o mercado interno como batata inglesa e soja e para o mercado externo como, cenoura, beterraba, feijão de vagem e batata doce. Há também, grandes possibilidades no cultivo de morangos.

No que se segue, apresenta-se visão global dos principais produtos, atualmente produzidos na Serra da Ibiapaba, na qual se enfatiza o caso especial das rosas.

a) Produção de Rosas

Segundo a SEAGRI (2004), a cultura das flores, atualmente composto em sua maioria pelas rosas produzidas na Ibiapaba, é uma das mais promissoras do Ceará. Somente entre 2002 e 2003, segundo O Povo (2004), as exportações desse setor apresentaram crescimento de 146,2%, passando de US\$ 442 mil para US\$ 1,88 milhões, sendo este o produto que mais cresceu na pauta de exportações estadual. Ele apresenta perspectivas de expansão, não negligenciáveis, pois pertence a um setor com enorme potencial, de acordo com os dados da Empresa de Pesquisa Agropecuária do Brasil - Embrapa (2003), apresentados a seguir:

- O mercado mundial de flores ultrapassa US\$ 50 bilhões/ano;
- O mercado brasileiro está estimado em US\$ 2 bilhões/ano;
- Em 2002 o Brasil exportou US\$ 13 milhões em flores;

Note-se que o Brasil participou em 2002 apenas com US\$ 13 milhões dos US\$ 50 bilhões/ano, que representa o mercado existente no mundo. Considerando participação esta participação promissora do Ceará, imagina-se que este número ira crescer bastante nos próximos anos, passando o Estado a ser detentor de maior fatia desse bolo.

Segundo dados do Governo do Estado e Marreiros (2004), a produção de rosas, na Região da Ibiapaba iniciou-se efetivamente, em dezembro de 1999, no Município de São Benedito, fruto da iniciativa do empresário gaúcho, Paulo Selbach. Vendo as potencialidades da região para esse tipo de cultivo, ele fundou a CeaRosa, a primeira empresa produtora de rosas da Região da Ibiapaba. A figura 4.2, mostrada a seguir, demonstra no âmbito da globalização a produção de rosas no Ceará.

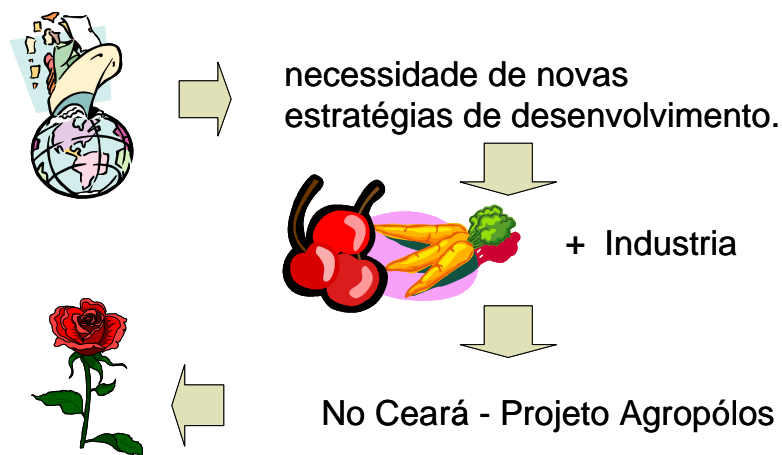


Figura 4.2: Esquema dos Efeitos da Globalização no Setor Agrícola – O caso da Rosas (Elaboração Própria).

De acordo com o gerente de produção da CeaRosa, Marreiros (2004), as primeiras mudas foram plantadas somente em agosto de 2000, para que a produção saísse a tempo de ser distribuída em 08 (oito) de março de 2004, dia Internacional da

mulher. A produção da CeaRosa, iniciou-se através de projeto piloto, em área de produção de 2 ha. Em apenas quatro anos (2000 e 2004), esta área mais que duplicou (4,5 há, sendo 3,5 em estufa e 1,0 em campo aberto).

Além desta empresa, implantou-se, em meados de 2001, na região, o Grupo Reijers, maior produtor de flores do país e oriundo da região de Holambra, grande centro nacional de produção de rosas localizado em São Paulo. Quando da sua implantação, este grupo arrendou cerca de 200 ha entre os municípios de São Benedito e Ubajara. Segundo Paiva (2004), as perspectivas eram de direcionar sua produção para o mercado externo, ainda não incluso no seu escopo de mercados consumidores, assim, as pretensões do grupo eram de fazer novos investimentos e o Estado do Ceará foi escolhido para estas novas implantações.

Em notícia publicada no dia 08 de junho de 2004, na Folha de São Paulo, intitulada “Flores do Ceará ganham o exterior”, fala-se do rápido crescimento deste produto no estado e diz que “A expectativa é que a exportações totalizem US\$ 2 milhões este ano (2004)”, sendo as rosas um dos principais produtos. Para saber qual o destino e a quantidade por tipo de produto, seguem os quadros a seguir.

Tabela 4.6: Resumo por destino das Exportações de Flores do Ceará em 2003

RESUMO POR DESTINO		
DESTINO	VALOR US\$	%
Holanda	853.512	78,4
EUA	81.655	7,5
Alemanha	66.160	6,1
Portugal	65.560	6,0
Inglaterra	10.313	0,9
Dinamarca	8.006	0,7
França	3.557	0,3
Total Geral	1.088.764	100,0

Fonte: SEAGRI (2004)

Percebe-se por esta tabela que o principal mercado consumidor das rosas do Ceará é a Holanda, com 78,4%, este país é também o principal comprar de flores e rosas

do mundo, sendo por isso, o mais exigente na qualidade do produto adquirido. Isso torna mais importante, o fato de que, segundo Serpa (2004), é a primeira vez, em 15 anos, que um estado do Brasil exporta para este país.

Figura 4.7: Resumo por Tipo Exportado de Produtos do Ceará em 2003

RESUMO POR TIPO EXPORTADO		
PRODUTO	VALOR US\$	%
Flores Tropicais	317.404	29,2
Folhagens	87.956	8,1
Plantas	67.671	6,2
Bulbos de Amarílis	115.263	10,6
Rosas	500.469	46,0
Total Geral	1.088.764	100,0

Fonte: SEAGRI (2004)

Do ponto de vista do mercado de trabalho, a produção de rosas é capaz de produzir até 16 empregos diretos por ha, principalmente por que esta é uma cultura que demanda muitos cuidados, pois tem um produto final delicado e de alto valor agregado (se considerado diante de outros produtos com origem no agronegócio). No caso da CeaRosa, espera-se que no futuro a produção esteja gerando em torno de 1000 empregos, bem mais dos que os 52 existentes em 2001 e do que os 70 em 2004, essa perspectiva futura será possível quando forem cultivados os 70 ha pertencentes a empresa e ainda não cultivados.

Quanto a Reijers, atualmente esta gerando na fazenda de São Benedito, 168 empregos diretos, o que equivale a aproximadamente 15 empregos/ha. Com as pretensões de crescimento da área de produção, quando cultivado os 200 ha adquiridos, o número de empregos gerados poderá chegar a 3000.

As taxas de geração emprego dessa cultura configuram-se como um dos principais fatores para investimentos que apóiem o seu desenvolvimento.

b) Produção de Cana-de-açúcar e seus Derivados

A produção de cana-de-açúcar em toda a Serra da Ibiapaba, corresponde a uma área aproximada de 5.000 ha.

Segundo Sousa (2004), esse produto é insumo para dois importantes produtos da serra, a aguardente (cachaça), produzido pelo Engenho Santa Inês, filial da Ypióca na Ibiapaba, e a rapadura, produzida pela Agroserra.

A cana-de-açúcar tem uma safra por ano, que começa a ser cortada a partido do segundo semestre, quando já tem passado o período invernos. É nesse período que se iniciam, “a todo o vapor”, a atividade da filial da Ypióca que passa a funcionar 24 horas por dia. Nessas condições são produzidos 8.000 litros/mês. (Farias, 2004)

Uma característica importante dessa produção de aguardente é que, segundo Farias (2004), os insumos são todos terceirizados de produtores de cana-de-açúcar da região, aproximadamente 267, variando de ano a ano. Do ponto de vista sócio-econômico essa ação é importante porque há um envolvimento do produtor rural dentro da cadeia produtiva do agronegócio em questão.

c) A produção de Frutas

As principais frutas produzidas na região da Ibiapaba são a acerola e o maracujá, respectivamente com 250 e 1000 ha de área plantada por ano. No que se refere a produtos orgânicos toda a produção é absorvida pela Nutriorgânica.

Mesmo assim, segundo Lima (2004), a empresa ainda adquire grande parte dos seus insumos em outros estados, pois a produção de orgânicos na serra ainda é insipiente. Hoje, esta empresa é uma grande representante da produção agroindustrial propriamente dita na Serra da Ibiapaba.

É também uma representante do forte capital internacional, sendo filial da Amway Nutrilite, grupo americano com grande *background* em beneficiamento e processamento de orgânicos.

A unidade de beneficiamento de Ubajara é capaz de processar até 45 toneladas de frutas por dia, sendo hoje, o fruto de seu maior interesse a acerola orgânica (Lima, 2004), pois os seus principais produtos, são: o suco concentrado e o extrato botânico de acerola. Dependendo da disponibilidade da fruta a sua produção mensal chega a 800 toneladas.

d) As Hortaliças

De acordo com SDLR (2004b), “destaca-se na Ibiapaba a produção de hortaliças (tomate, pimentão, chuchu, repolho)...”. Na verdade, esse é um reflexo da presença de pequenos produtores que procuram cultivar os produtos que tem menores exigências tecnológicas para a produção.

Segundo informações de Sousa (2004), a produção de hortaliças na Ibiapaba é pulverizada entre vários produtores, ver o caso, por exemplo, do tomate e do pimentão que tem respectivamente, mais de 60 e em torno de 50 produtores, em pouco mais de 800 ha produzidos ao ano.

Vale destacar, a crescente produção de orgânicos, cujos produtores já se encontram organizados em associações e vendem para grandes redes de supermercado no Ceará, como é o caso do Pão-de-Açúcar. Sendo representados fortemente pela Associação de Produtores de Orgânicos da Ibiapaba – APOI, que já tem uma empresa embaladora especificamente para os produtos de seus associados, fortificando, dessa maneira, a sua marca junto ao mercado consumidor.

e) O Turismo

Apesar dessa não ser uma atividade produtiva em si, o turismo se configura como um importante meio econômico para a região, mesmo hoje não sendo explorado adequadamente, tendo uma movimentação turística inexpressiva. Segundo SDLR (2004b), “a região da Ibiapaba dispõe de um equipamento ímpar como o Parque

Nacional de Ubajara, com trilhas, Mirante e teleférico, mas não tem oferta hoteleira suficiente nem condizente com o turismo que se quer implantar”.

Além, desse turismo ecológico a região apresenta outras possibilidades, como: o turismo rural e de aventura. A presença das empresas de flores e outros tipos de produtos facilita a implantação destas outras atividades.

4.2.2. As Políticas de Agronegócio para a Região da Ibiapaba

a) Atuação da SEAGRI

Conforme foi visto no capítulo anterior, o governo do estado, a partir de 1998, passou a se interessar pelas atividades do agronegócio. Como parte desse interesse ele criou inicialmente 06 pólos de crescimento agroindustrial, das quais, um é o atual Agropólo da Ibiapaba, localizado na região serrana da Ibiapaba.

Ter sido escolhida como uma das seis regiões de amplo investimento, no que diz respeito ao agronegócio, é fruto do grande potencial da Serra da Ibiapaba para produção rural de produtos de alta qualidade, como hortaliças e frutas especiais.

Esses investimentos possibilitaram a evolução da região para o atual quadro econômico-financeiro, configurando-se em uma das regiões de maior desenvolvimento no estado. Contudo, muito ainda deve ser feito, fato confirmado pela própria SEAGRI, através do Instituto Agropólos (2002), quando expõe alguns desafios que devem ser ultrapassados. Estes se encontram listados a seguir e são resultado da consolidação das informações coletadas para elaboração do Relatório de Planejamento Estratégico das Áreas de Agricultura Irrigada do Ceará.

- 1º Desafio – Implantar pólo de produção orgânica;
- 2º Desafio – Tornar a Ibiapaba pólo competitivo no cultivo de maracujá, flores e hortaliças;
- 3º Desafio – Implantar serviços de apoio a comercialização;

- 4º Desafio – Elevar o nível de capacitação; e,
- 5º Desafio – Implantar novas culturas.

Dos desafios listados, configura-se como um dos mais importantes a questão do estímulo às capacitações, pois a população da região não é capaz de atender as demandas das empresas que lá estão se instalando, justificando, assim, a procura de mão-de-obra em outros locais, inclusive fora do estado.

Ainda com relação a esses desafios, percebe-se que em nenhum deles é destacada a importância do processamento e beneficiamento dos produtos de origem primária produzidos na região. Ressalte-se que esse tipo de atividade econômica impossibilita o real desenvolvimento sustentado, além de ser fator de enfraquecimento da atividade econômica, pois o que acaba ocorrendo é a produção de *commodities* - produtos sem valor agregado.

Assim, pode-se afirmar, que o cultivo de *commodities* em nada contribuí para fortalecer a o desenvolvimento local, e muito menos na inserção da PEA neste processo. Isto seria diferente, se o governo em suas políticas públicas mudasse o foco de sua ação na região e passasse a integrar a produção agrícola à industrial, através da agroindustrialização e estimulasse a formação e atuação de organizações formadas pelos pequenos produtores locais. Sem esta abrangência inter-setorial e populacional, não se pode caracterizar “Desenvolvimento”, mas apenas crescimento econômico, não havendo assim, mudança da mesma tendência de modernização conservadora observada desde o início dos “Governos das Mudanças”. Acrescente-se à isso, a fixação na atração de investimentos externos, que em sua maioria são muito pouco comprometidos com as regiões onde se instalam.

No caso da região da Ibiapaba, segundo Sousa (2003), depois de implantado o Agropólo, através da atuação governamental, pode-se detectar os pontos de atração de investimentos, a seguir:

- A produção de flores na Ibiapaba foi incentivada pelo Governo do Estado através da Secretaria de Agricultura Irrigada, hoje Secretaria de Agricultura e Pecuária;
- A Secretaria através da Célula de Atração de Investimentos, atraiu investidores divulgando as potencialidades da região, acrescidas de incentivos de infra-estrutura e fiscais, partindo de feiras e eventos, nacionais e internacionais;
- A CeaRosa foi a primeira empresa a se instalar na região em 2000. A primeira exportação foi realizada pela empresa Reijers, em 2002. Atualmente estão instaladas na região 07 empresas produtoras de rosas, 01 em processo de instalação, 02 de produção de estufas, 02 com áreas compradas, e constantes visitas de investidores;
- Na produção de hortaliças (cenoura, batata inglesa, beterraba), esta instalada a Comercial Agrícola Sem Fronteiras, com área superior a 800 ha, e a Kato produção de Hortaliças;
- Atualmente a floricultura tem área plantada de 20,51 ha gerando 232 empregos diretos;
- A região dispõe de clima, solo, infra-estrutura bancária, hospitalar, telefonia, Internet, e malha rodoviária de boa qualidade, o que facilita o escoamento da produção.

Esta pesquisa considera que:

- Assim como em outras regiões do Estado, repete-se na Ibiapaba a atração de investimentos através incentivos fiscais. Essa metodologia não é, de acordo com muitos estudiosos, positiva para o desenvolvimento sustentado da região, pois a grande maioria das empresas que se instalam em troca desse tipo de incentivos geralmente não aceita a sua retirada. Nesses casos a população fica a mercê dos “caprichos” dessas empresas;

- São poucos os investimentos em outros tipos de produção, sendo priorizado a questão do cultivo de flores. É certo que esse cultivo é bastante importante para a população da região, devido ao alto percentual de geração de empregos, e por conseqüência, renda. Contudo, manter uma região dependente somente um tipo de cultura não tem demonstrado através da experiência de vários territórios, inclusive do próprio Estado do Ceará (com o algodão), ser uma estratégia proveitosa para o desenvolvimento econômico sustentável;
- Com relação a infra-estrutura rodoviária existente é importante lembrar aqui, apesar deste assunto ser tratado mais profundamente no próximo tópico, que as rodovias estaduais da região encontram-se em bom estado de conservação. Entretanto, as rodovias federais de acesso estão em péssimo estado.

b) Atuação da SDLR

Além da ação da SEAGRI, revelada a partir dos dados fornecidos pelo Instituto Agropólos antes relatados, também deve ser destacada a ação da Secretaria de Desenvolvimento Local e regional - SDLR.

Esta Secretaria foi criada no atual governo e tem como objetivo prioritário promover ações que estimulem o desenvolvimento regional do Estado. Para isso, adotou-se como estratégia a estruturação de escritórios nas regiões consideradas prioritárias. Na Região da Ibiapaba, o escritório regional localiza-se na cidade de São Benedito, cidade onde também está instalado o escritório do Instituto Agropólos.

Uma das primeiras atividades da SDLR, na região foi coordenar os trabalhos desenvolvidos para a formulação do Plano de Desenvolvimento Inter-Regional – PDIR do Vale do Coreaú e Ibiapaba.

Este plano, assim como os outros desenvolvidos em outras regiões do estado tem como meta identificar as principais potencialidades econômicas da região a que se destina. É também meta do plano, identificar outras deficiências, principalmente em termos de infra-estruturas, que possam vir a inviabilizar o desenvolvimento sustentado da atividade econômica regional.

O plano apresenta como produto sete relatórios finais:

- Configuração final das regiões do Vale do Coreaú e Ibiapaba;
- Caracterização das regiões do Vale do Coreaú e Ibiapaba;
- Plano Estratégico das regiões do Vale do Coreaú e Ibiapaba;
- Plano de Estruturação Inter-Regional das regiões do Vale do Coreaú e Ibiapaba;
- Projetos Estruturantes Regionais e Inter-Regionais das regiões do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;
- Estratégias de Implementação e Gestão das regiões do Vale do Coreaú e Ibiapaba; e,
- Sumário Executivo.

Nestes documentos, interligados entre si, declara-se que a intenção é chegar a uma “conclusão final o mais próximo possível da realidade e dos anseios da população local”. De acordo com SDLR (2004a), “visando a implementação do PDIR, foram estabelecidas 06 (seis) Áreas-Programa que absorvem as linhas estratégicas e os projetos estruturantes, associando-os aos seus respectivos conteúdos programáticos.”

- Área-Programa 01 – Uso do Solo;
- Área-Programa 02 – Recursos Naturais de Importância Inter-regional;
- *Área-Programa 03 – Desenvolvimento Econômico;*

- *Área-Programa 04 – Acessibilidade e Transporte Inter-regional;*
- *Área-Programa 05 – Infra-estruturas e Equipamentos Inter-Regionais de Suporte Humano; e,*
- *Área-Programa 06 – Preservação da História e da Cultura.*

Cada um destas áreas programas engloba projetos estruturantes, a serem implantados nos próximos 20 anos, totalizando 56 projetos. Desses projetos os relacionados ao desenvolvimento do agronegócio estão na Área programa 3, que trata do desenvolvimento econômico da região. Os principais projetos são:

- Implantação e Desenvolvimento dos Perímetros Irrigados do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;
- Recuperação e Expansão das Culturas Potencialmente Competitivas do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;
- Incentivos à Agricultura Orgânica e Apoio à Associação de Produtores Orgânicos;
- Incentivo a Ovinocaprinocultura;
- Implantação do Centro de Referência Agropecuária da Ibiapaba;
- Implantação do Centro de Referência da Atividade Pesqueira no Vale do Coreaú;
- Atração e Formação Local de Empresas Agroindustriais;
- Central de Embalagem e Armazenamento (Packing House) de Produtos Agrícolas – Camocim e Tianguá; e,
- Criação de Cooperativas para o Desenvolvimento das Regiões do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;

Destaca-se como prioritário, a implantação dos Centros de Referência e a formação de empresas agroindustriais locais, o que evita a dependência da região do capital externo, além de aumentar o valor agregado dos produtos locais. Contudo, não foi abordada a questão da capacitação da população da região para as novas atividades econômicas que se vislumbram. Estaria ela negligenciada nos planos de desenvolvimento desta secretaria de desenvolvimento?

Além disso, pôde-se perceber que embora esses projetos sejam de grande importância para a viabilização do crescimento econômico sustentado da região, eles não garantem o Desenvolvimento, no sentido amplo. Para este, o crescimento é condição *sine qua non*, mas não a única, ou seja, é necessária, mas não suficiente. É preciso tornar mais abrangentes esta ação, em termos de inclusão da PEA, dos produtores locais, bem como, avaliar o risco de crescimento embasado na atração de investimentos externos, cuja mobilidade e falta de compromisso são notórios e historicamente observáveis.

c) A Visão dos Agentes Produtivos locais sobre a ação governamental

Este tópico relaciona-se a visão dos agentes produtivos da Ibiapaba, coletada através de entrevistas com produtores da região e do representante do Instituto Agropólos. O questionário utilizado para realização de tais entrevistas, encontra-se no apêndice 1 deste documento.

Foram entrevistados, em 2004, representantes de quatro empresas de forte atuação econômica na região da Ibiapaba:

- Reijers - Paulo César Paiva e Danilo Serpa;
- CeaRosa - Eirivan Marreiros e Gabriela Selbach;
- Ypióca – Evaristo Farias e Antônio Francisco Chaves; e,
- NutriOrgânica – Gilberto Lima.

De uma forma geral, a grande maioria dos produtores fundamentou suas queixas no que diz respeito à infra-estrutura de transportes existente na região, assunto o qual será abordado no item seguinte.

As empresas de flores sentem falta de um programa de capacitação implementado pelo governo, pois geralmente quando se deseja incremento de pessoal é necessário que a própria empresa elabore e forneça o curso de capacitação básica.

Entende-se aqui que a empresa deve ter co-participação nesse processo de capacitação de forma a se configurar como entidade de responsabilidade social. Contudo, também há necessidade de incentivos por parte do governo para que tais capacitações estejam vinculadas a outras atividades educativas, possibilitando a maior permeabilidade da informação na sociedade. Outro fator contribuinte para esse processo é o incentivo a criação de pequenos produtores, que podem acabar se tornando empresas satélites das maiores já existentes, apoiando e expandindo a ação da cadeia produtiva.

Destaca-se, que essas capacitações devem ocorrer não somente no âmbito da produção de flores, mas também em todas aquelas produções novas ou outras já existentes, mas que precisem de melhoramentos, a fim de se tornarem mais competitivas nos mercados.

Mesmo diante dessas necessidades, é importante salientar que não existe um descontentamento por parte das empresas em relação a ação governamental, no que diz respeito a incentivos de uma forma geral. As preocupações são com relação a problemas pontuais ou de transportes. Danilo Serpa (2004), Gerente Administrativo da Reijers, confirma essa assertiva ao dizer que o governo do Estado é um grande parceiro.

Essa parceria pode ser vista em vários momentos e no caso das rosas, pode ser exemplificada pela criação e divulgação das marcas “Flores do Ceará” e “Rosas do Ceará”. Estas são divulgadas sempre que possível em eventos nacionais e internacionais.

Um outro ponto abordado, agora no caso da Ypióca, foi com relação a pequena quantidade de produtores na área em que está inserido, para o Gerente de Produção do Engenho Santa Inês, Evaristo Farias (2004), é necessário que o governo estimule os produtores de cana-de-açúcar a se instalem próximos do engenho, diminuindo os seus custos com transportes e possibilitando o aumento de empregos diretos.

Finalmente, de acordo com Sousa (2004), é necessário aumentar o volume de produção de produtos que sejam insumos de agroindústrias locais, bem como a formulação de uma política financeira que permita: acesso ao crédito, assistência técnica, formação de parceiras e outros meios de apoio a produção do produtor local.

4.3. OS TRANSPORTES NA REGIÃO DA IBIAPABA

4.3.1. A Infra-Estrutura de Transportes Existente

Na região serrana da Ibiapaba podem ser encontrados três tipos de modais: o ferroviário, o aeroviário e o rodoviário. Sendo as principais movimentações, tanto de passageiros quanto de mercadorias, realizados através deste último modo. A seguir faz-se uma breve descrição da atual situação de cada um deles.

a) O Modo Ferroviário

Passando pela cidade de Ipú existe um trecho de ferrovia da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN. No entanto, esse trecho encontra-se estagnado, existindo até pretensões de eliminá-lo completamente. Essa é a única ligação por meio ferroviário que existe para a região da Ibiapaba. Ou seja, se forem necessários os transportes por via ferroviária é necessário fazer o embarque na estação de Sobral, município mais próximo com estação na ativa.

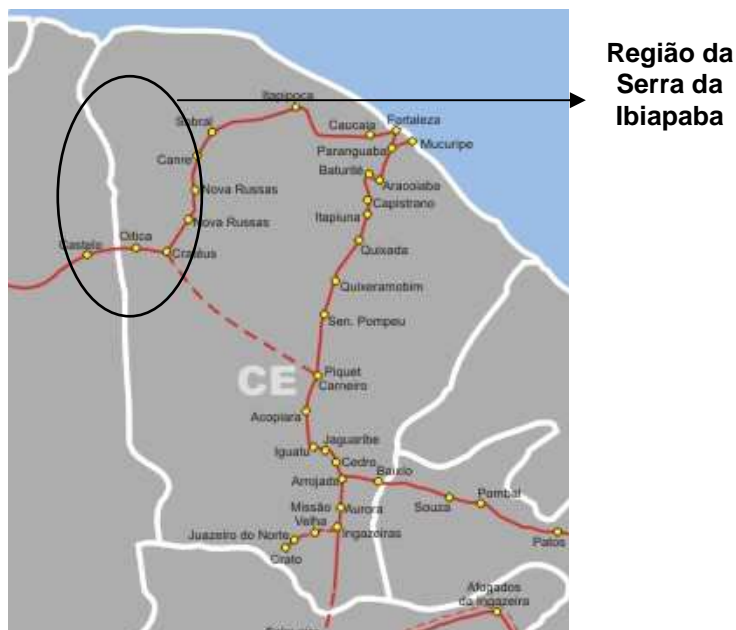


Figura 4.3: Malha Ferroviária da CFN no Ceará. (Adaptado do site do Ministério dos Transportes, 2005)

b) Aeroviário

Na região não existe nenhum aeroporto regional e dos aeródromos existentes, o de São Benedito apresenta capacidade razoável de pouso e decolagem. Mesmo assim, só comportando aviões de porte inferior aos bi-motores, que tem utilização somente no que se refere ao transporte de passageiros.

c) Rodoviário

Este modal é o mais importante para a região em estudo, pois praticamente 100% das movimentações realizadas são por meio terrestre, especificamente rodoviário.

A malha rodoviária de apoio a região, pode ser melhor visualizada através da figura 4.4, a seguir.

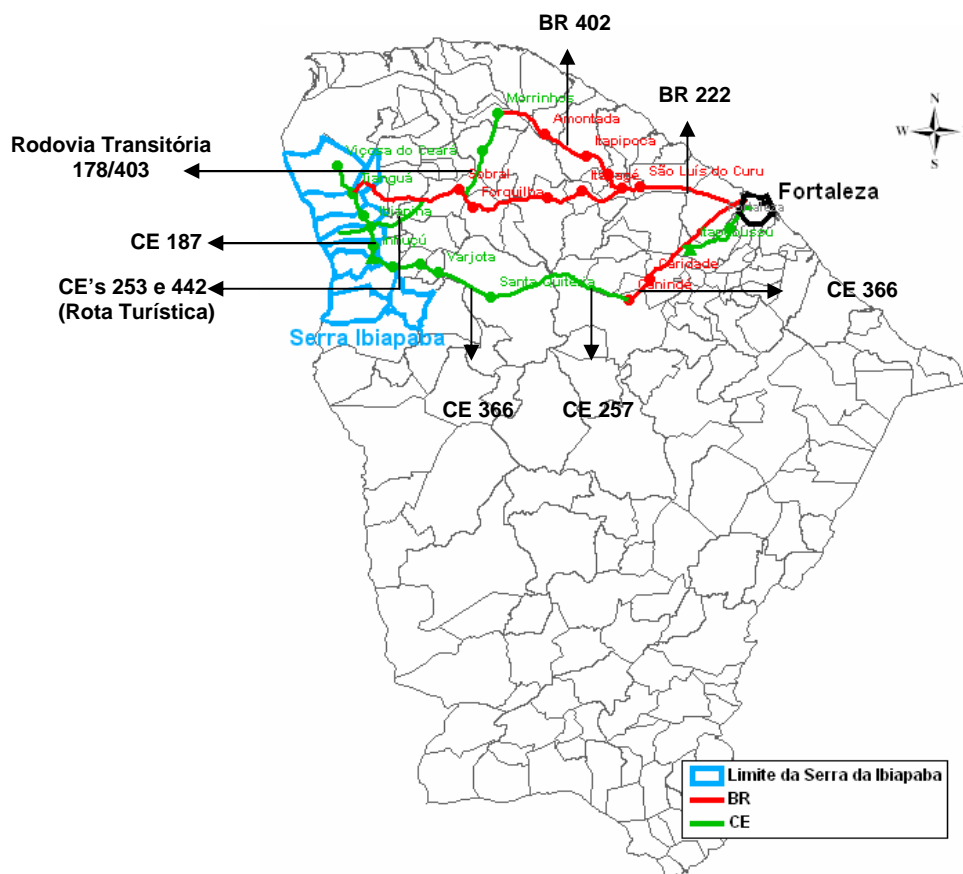


Figura 4.4: Principais Rodovias de Acesso a Região da Ibiapaba. (Elaboração Própria).

Estes acessos localizam-se, ou estão contidos entre os seguintes municípios:

- BR 020 – Localiza-se entre Fortaleza e Canindé;
- BR 222 – Com origem Fortaleza passa por Itapajé e Sobral e segue até Tianguá;
- BR 402 – Entre Umirim e Entrada de Morrinhos, passando por Itapipoca
- Rodovia Estadual Transitória 178/403 – Entre Sobral e saída de Morrinhos até BR 402;
- CE 187 – Entre Viçosa do Ceará e Guaraciaba do Norte, indo em direção a Ipú. Corta toda a extensão da Serra da Ibiapaba, passando praticamente por todos os municípios que a compõem;
- CE 366 – Entre Guaraciaba do Norte e Santa Quitéria;

- CE 257 – Entre Santa Quitéria e Canindé;
- CE 442 – Entre Aprazível (Distrito de Sobral) e Mucambo;
- CE 253 – Entre Mucambo e Ibiapina. Essa rodovia é para uso exclusivo de carros de passeios, sendo utilizada primordialmente para fins turísticos.

Dessas vias, as principais são as BR's, as quais permitem o escoamento mais rápido entre a região e a capital. No entanto, as são próprias, que se encontram em pior estado de degradação física, tornando-se intransitáveis. Assim, a grande maioria das empresas tem de procurar caminhos alternativos para o escoamento de sua produção.

De acordo com estudo da CNT (2003a), o Ceará é o detentor “do maior percentual de trechos em péssimas condições de todo o país, com 22% do total de suas rodovias federais apresentando péssimas condições de trafegabilidade”. Acrescenta ainda, o fato da sinalização também está em estado crítico, pois 88,9% das vias apresentam algum tipo de defeito de sinalização. Para maiores detalhes ver anexos 2, que contém todos os trechos pesquisados.

Vale ressaltar, que esta pesquisa envolve em sua grande maioria, e no caso do Ceará, na sua totalidade, dados de rodovias federais. Para o caso específico da Ibiapaba a pesquisa é de grande proveito, pois trata com detalhes das duas vias federais que dão apoio a distribuição da produção local, ou seja, a BR 020 e a BR 222.

Se forem verificadas as tabelas 01, 02 e 03 do anexo 2, chega-se a um resultado alarmante, praticamente todos os trechos se encontram em péssimas condições, independente dos critérios adotados.

Na BR 222, os piores trechos encontram-se entre Itapajé e Forquilha e entre Sobral e Aprazível. Nesses, a situação física impossibilita tráfego seguro. O mesmo ocorrendo quando se considera o trecho entre Fortaleza e Canindé na BR 020.

Ao contrário do que ocorre com as rodovias federais, as rodovias estaduais cearenses apresentam um nível de qualidade do pavimento bem superior, sendo em muito utilizadas como meio alternativo nos transportes, na tentativa de evitar as rodovias federais. No entanto, mesmo estando em condições bem melhores que aquelas, não apresentam sinalização suficiente e nem geometria adequada a boa trafegabilidade.

Para o caso específico da Ibiapaba, a rodovia estadual 187 é o principal meio de escoamento dentro da própria região. Ela funciona como uma espinha dorsal, fazendo a inter-ligação entre os principais municípios e destes com vias de ligação externa. Algumas fotos de trechos dessa via podem ser encontradas no Apêndice 2.

Além destas, existe ainda a CE 253 que tem fins puramente turísticos. No entanto, mesmo sendo constituída para fins turísticos, ou seja, para tráfego de veículos de pequeno porte, essa rodovia não apresenta requisitos mínimos de segurança, sendo, dessa forma, pouco utilizada.

No que se refere mais especificamente a políticas de transportes o sub-item a seguir discorrerá mais apropriadamente sobre o assunto.

4.3.2. As Políticas de Transportes para a Região da Ibiapaba

No que se refere às políticas de transportes, as ações do governo do estado não têm como base um Plano de Transportes de Carga, embora em 2002, o governo estadual tenha assinado convênio para a Elaboração dos Termos de Referência para o Plano Estratégico dos Transportes de Carga no Estado do Ceará, que, entretanto, não saiu do papel até o momento. Para região da Ibiapaba, até bem pouco tempo não havia plano regional de transporte. Assim, não se registra histórico de políticas específicas de transportes para a região e nem para o próprio estado.

Recentemente, o governo Lúcio Alcântara (2002 – 2006), dentro de uma visão de desenvolvimento regional, iniciou a elaboração de planos para regiões específicas do Estado, são os Planos de Desenvolvimento Regional - PDR's. Neles, políticas de

transportes, inclusive da Ibiapaba, foram constituídas. Como as recentes políticas voltadas para o agronegócio, também as políticas voltadas para os transportes estão alocadas em área programa específica do documento da SDLR. Têm-se, assim, como projetos estruturantes vinculados à área de transportes, os seguintes:

- Plano Inter-regional de Transportes do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;
- Sistema Estruturante de Acessibilidade Regional e Inter-regional;
- Equipamentos de Suporte à Implantação e Manutenção do Sistema de Acessibilidade Regional e Inter-regional;
- Terminais Municipais de Passageiros;
- Reestruturação do Porto de Camocim para Apoio à Atividade Pesqueira e ao Turismo Internacional;
- Implantação do Aeroporto Internacional de Parazinho;
- Modernização do Aeroporto Regional do Vale do Coreaú – Camocim; e,
- Modernização do Aeroporto Regional da Ibiapaba – São Benedito.

No que diz respeito aos aeroportos, não se tem informação precisa se a modernização proposta inclui o incentivo ao transporte de cargas. Recomendamos, então, devido à proximidade com os produtores de rosas, que sejam realizadas benfeitorias no Aerodrómodo de São Benedito e também a criação de um moderno terminal de cargas no Aeroporto Internacional de Fortaleza.

Esse último ponto é de vital importância, pois atenderia à necessidades de escoamento de cargas delicadas de todo o estado. É claro que para isso seria necessário também que fossem melhorados os acessos federais que se encontram em péssimas condições, segundo a CNT. Vendo pelo lado dos produtores de rosas isso seria bastante benéfico, que transportam a grande maioria das suas cargas para fora do estado por meio de avião, devido à delicadeza e perecibilidade do produto.

A intenção do Governo do Estado em construir o Aeroporto Internacional de Parazinho, sendo visto sob as perspectivas do transportes de cargas, poderá ser de grande valia para os produtores regionais, principalmente os produtores de rosas com foco no mercado internacional. Sabe-se, entretanto, a importância de se levar em conta o conceito de custo de oportunidade, e que esta, é uma solução de longo prazo e no horizonte atual, algumas ações de caráter imediato devem ser realizadas, particularmente no que diz respeito à melhoria das rodovias federais que servem à região e ao estado.

Uma medida estadual contrária à intenção de apoio a distribuição foi a recente proibição, por parte do DERT, do trânsito de cargas pelas Rodovias Estaduais. Estranho paradoxo, em um estado que precisa produzir.

Esta proibição esta legalizada pela Resolução 207/2004 – DERT, onde basicamente se quer dizer o seguinte:

“Todos os veículos utilizados nos transportes de cargas com capacidade superior a 4750 KG, carregados ou não e que necessitem trafegar pelas rodovias estaduais do Ceará, somente poderão fazê-lo, mediante uma Autorização Especial de Trânsito - AET expedida pelo DERT ou seus Distritos Operacionais no interior.” (DERT, 2004b)

Uma das justificativas para a adoção dessa medida é a baixa capacidade das vias em receberem trânsito pesado. Assim, como solução para aqueles veículos que no seu trajeto tem de passar necessariamente por uma rodovia estadual estão sendo emitidas as AET's, referenciadas na citação acima.

Essa ação estadual tem prejudicado bastante os produtores da região serrana da Ibiapaba que a partir da nova resolução devem necessariamente passar pelas BR 020 ou BR 222, principalmente esta última, pois tem ligação direta com Fortaleza. A situação parece mais agravada quando se vê a questão sob a perspectiva da Pesquisa Rodoviária CNT de 2003, onde esta última BR apresenta praticamente todos os seus trechos em péssima situação.

Para uma visão mais ampliada da situação dos produtores da Serra da Ibiapaba, o item a seguir trata mais detalhadamente de suas diversas opiniões.

4.3.3. As Políticas de Transportes e a Visão dos Agentes Produtivos locais

Na prática, a distribuição total da produção da região é realizada via transporte rodoviário. Contudo, existe uma grande queixa com relação a qualidade desses acessos, principalmente em relação as rodovias federais, que como já foi abordado no item anterior estão em péssimo estado de conservação.

Até mesmo para empresas de produção de rosas, cujo peso bruto das cargas é bem inferior ao de outras empresas localmente atuantes, a má qualidade das vias é economicamente prejudicial. Pois, é necessário o constante gasto com manutenção preventiva dos carros, sobretudo no que se refere a suspensão, balanceamento, qualidade dos pneus, além do aumento do consumo de combustível. Trazendo custos cumulativos altos (Paiva, 2004) e (Marreiros, 2004).

Além disso, a distribuição de rosas é prejudicada pelo tempo de viagem que aumenta, tanto quando são adotados caminhos alternativos, como quando seguem pelas BR's, mas com velocidades bem inferiores as ideais. A CeaRosa, adotou como alternativa a esse problema e a redução dos seus custos, fazer o transporte dos seus produtos até Fortaleza através de ônibus de transporte intermunicipal. Segundo Selbach (2004), gerente de vendas da empresa:

“A distribuição das rosas da serra hoje esta sendo feita de forma terceirizada por que esta saindo mais vantajoso financeiramente para a empresa. Nós fizemos um cálculo aqui e percebemos que só é viável o uso do nosso caminhão quando vamos trazer por viagem mais de 100 caixas, senão mandamos pelo ônibus de passageiros que sai da serra as 22:30”.

No entanto, a Reijers não pode adotar esse tipo de alternativa, pois a sua produção é bem maior, e como exporta para o mercado europeu, especificamente Holanda, tem necessariamente de seguir determinadas regras de distribuição, as quais devem estar sob o seu controle direto.

Já para a Ypióca, os custos com transportes são bem superiores, pois é feito envio de aguardente para as processadoras em Fortaleza, diariamente, duas vezes por dia. Cada carreta transporta mais de 30.000 litros, o que agrava os problemas com o material rodante em vias com má qualidade do pavimento.

Para essa empresa era ideal que houvesse investimentos para a utilização da via ferroviária que passa por Ipú, o seu material seria transportado com maior qualidade, mais rapidez e a menores custos. Entretanto, percebem que não existe interesse do governo nessa situação, para o Sr. Francisco Chaves (2004), Gerente de Produção, não é interessante “investir nessas infra-estruturas atualmente (para o governo, pois) é uma rota de colisão (com as empresas automobilísticas)”.

Como a empresa transporta para diversos mercados consumidores, também é importante o investimento em transporte marítimo (partindo de Fortaleza ou proximidades), no sentido de reduzir os custos com as grandes distâncias. Esse investimento parte da desburocratização dos serviços portuários oferecidos.

Já para o Gerente de produção local, o Sr. Evaristo Farias (2004), devem também ser feitos investimentos, ou estímulo a investimentos nas infra-estruturas rodoviárias secundárias entre os municípios da Serra. Por trabalhar diretamente com produtores de cana-de-açúcar em diversos municípios da região, esse se torna um grave problema no escoamento dos insumos da produção do Engenho Santa Inês, pois como trabalha 24 por dia e utilizando 500 ton de cana-de-açúcar, para superar a demora na entrega do insumo para processamento, é necessária a contratação de um número bem maior de caminhões, pois 80% dos seus fornecedores encontra-se em municípios a maiores distâncias.

Para Gilberto Lima (2004), Analista Financeiro da Empresa Nutriorgânica, o grande desejo é transportar grandes volumes de produtos a menores preços, o que não ocorre hoje. Acrescenta ainda que os principais problemas referente a infra-estrutura de transportes na sua distribuição são:

- Falta de modernização/ ampliação das rodovias;
- Precária manutenção das estradas existentes;
- Altos preços dos fretes oriundos da alta do combustível e da manutenção dos caminhões; e,
- Seguros obrigatórios, devido a falta de segurança das estradas.

Acrescenta ainda, que são fundamentais para o crescimento da produção, políticas governamentais no sentido de:

- Ampliar e melhor conservar as rodovias,
- Criar uma rede ferroviária, facilitando o escoamento da produção até os portos, diminuindo, assim, os gastos com fretes e manutenção dos veículos, sobrando mais recursos para investimento no aumento da produção;
- Aumentar a frequência de navios para os principais portos dos Estados Unidos e Europa; e,
- Verificar e analisar as cargas tributárias que incidem nas transportadoras e nas exportações.

Por fim, os produtores de uma forma geral e principalmente os de rosas tem grande interesse em uma reestruturação do aeroporto regional, não somente para a viabilização de transporte de cargas, mas também para ser utilizado para o transporte de passageiros, permitindo visitas de investidores.

Vale ressaltar, que no Aeroporto Pinto Martins, em Fortaleza, foi inaugurada em 2003 uma Câmara Frigorífica para ser utilizada especialmente para o armazenamento de rosas. No entanto, ela somente pode ser utilizada para rosas que tem como destino o mercado internacional, ou seja, as rosas que são produzidas pela Reijers. Esse é um ponto de impasse, pois a CeaRosa que tem no mercado nacional o seu principal mercado consumidor, não pode utilizar a Câmara Frigorífica. Algumas vezes a empresa chegou a perder quantidade considerável do produto por estarem mal acondicionados no departamento de cargas do Aeroporto.

Isso também ocorre porque, como não existe um estímulo governamental ao transporte de cargas por via aérea, a maioria desses escoamentos para o mercado interno é feito por meio de Vôos Comerciais.

Assim, conclui-se que a grande queixa dos produtores da Região da Ibiapaba é com relação a infra-estruturas de transportes, principalmente, a rodoviária federal, que se encontra em péssimo estado de conservação. Isso, numa perspectiva de aumento de produção, já que se está investindo no intuito de promover o desenvolvimento da área é um fator bastante negativo.

Dessa maneira, faz-se necessário uma maior atenção do Estado, no intuito de promover as infra-estruturas básicas como apoio a crescente produtividade da região, não somente do ponto de vista de transporte, mas também das outras como é o caso das telecomunicações. Ainda hoje, por exemplo, não existe rede para instalação de telefones em algumas áreas de produção.

CAPÍTULO 5

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

5.1. CONCLUSÕES GERAIS E ESPECÍFICAS

“Em nenhum país do mundo, quer de economia liberal, mista ou socialista, conseguiu-se que as atividades tendessem, por si mesmas, a distribuir-se harmonicamente. Ocorre, em geral, o contrário: os processos acumulativos do crescimento atuam a favor de uma incessante concentração, tanto de unidades de produção como de consumo. O processo enquadra automaticamente uma distribuição desigual da atividade econômica e, junto aos pólos de atração, surgem as zonas de “repulsão”, condenadas ao estancamento e até mesmo a retração.” (Leite, 1983)

Esta afirmação de Pedro Sisnando Leite diz claramente que, qualquer que seja a forma em que são constituídos, os pólos de crescimento, não conseguirão promover o desenvolvimento. Isto porque, fatalmente, gerarão ao seu redor zonas excluídas deste processo o descaracteriza o processo de desenvolvimento integrado.

Quer dizer também, que nem as regiões nas quais os pólos estão inseridos serão beneficiadas pela sua implantação, a não ser que elas se confundissem com o pólo e, neste caso, não seriam mais pólos, mas sim, regiões de desenvolvimento.

É verdade que François Perróux nunca afirmou e nem desenvolveu sua teoria de pólos de crescimento para uso na promoção de desenvolvimento, mas sim, para a promoção do crescimento. Portanto, constitui-se grave erro conceitual a utilização dessa teoria para tentar justificar ações de desenvolvimento quando, na verdade, e de fato, se trata de crescimento econômico.

Mesmo que o atual governo considere importantes as questões referentes à inclusão social, que constam no seu próprio plano de governo - que também criou a Secretaria de Inclusão Social – SIM, o que se pôde perceber no decorrer desta pesquisa

é que a era dos “governos de mudanças”, iniciada em 1987, no primeiro governo do Sr. Tasso Jereissati, na verdade, adota o modelo econômico neo-liberal, baseado na industrialização da região, no qual confunde-se crescimento com desenvolvimento.

Não se pode negar é claro que houveram importantes avanços neste período, como: a regularização das contas públicas; investimentos em algumas infra-estruturas básicas, como foi o caso dos transportes; políticas de atração de investimentos industriais e ultimamente agroindustriais, gerando assim, um considerável crescimento econômico. Contudo, apesar do último plano de governo ter este tema como principal, nota-se que as ações de governo não buscam, na prática, a inclusão massiva da PEA do Estado, que, assim, permanece majoritariamente excluída dos benefícios advindos do aumento de riqueza gerada através da atividade econômica.

E mais, o modelo privilegia a atração de investimentos externos ao Estado, cujo compromisso e mobilidade são perigos reais, inclusive reconhecidos pelos agentes de governo, como foi citado por Francisco Gifone, nesta pesquisa. Assim, pode-se constatar, que os pequenos produtores ficam a margem de todo esse processo, sendo inclusos em poucos projetos que, em muitos casos, não são desenvolvidos a contento, ou seja, idéias boas existem, existe também o reconhecimento da fragilidade dessa população, no entanto, quando parte-se para ação efetiva no sentido de promover a real melhora das condições rurais é que os problemas aparecem.

Ao longo do trabalho, foi ficando cada vez mais claro a importância das políticas públicas e seu correto planejamento a fim de promover o desenvolvimento de uma região. Somente hoje, se vislumbra tímido interesse do Governo de Lúcio Alcântara na elaboração de políticas regionais. Esse interesse, se manifesta pela elaboração de planos de desenvolvimento regionais e proposição de projetos a eles relacionados. No caso específico da Ibiapaba, através da elaboração do Plano de Desenvolvimento para Vale do Coreaú e Ibiapaba - PDIR, onde são encontrados programas importantes para o crescimento da região.

Resta saber se esses eixos ou projetos estruturantes serão realmente implantados ou se serão, como ocorreu em outros momentos da história cearense, esquecidos no governo seguinte.

Para a Ibiapaba, devido as suas potencialidades, houve o interesse em transformá-la em um “centro de desenvolvimento”, baseando sua economia no Agronegócio. Todavia, um aspecto de importância primordial para esse desenvolvimento foi relegado a segundo um plano: a questão dos transportes. Com relação ao desenvolvimento deste setor, a prioridade está na viabilização de mega-equipamentos, não ocorrendo, no entanto, a preocupação relevante em integrá-los entre si e nem com a malha rodoviária existente, hoje, principal meio de escoamento da produção cearense.

Também, é importante ressaltar que algumas ações pontuais do Estado vão contra no estímulo que ele mesmo faz para o desenvolvimento de determinadas culturas em diversas regiões. É o caso da Resolução 207/2004 do DERT, em que o trânsito de veículos de carga pelas vias estaduais é proibido.

Sabe-se que o Estado não deve assumir sozinho pelo ônus da negligência do governo federal com as vias federais, no entanto, é preciso que as ações para solucionar este problema não recaiam somente no produtor, que é o alimentador da economia local. É, no mínimo, necessário que o Estado estude estratégias de negociação com o governo federal, de forma a estimulá-lo a manter e recuperar as vias sob sua jurisdição.

Com relação à promoção do desenvolvimento, o próprio Banco Mundial afirma que o Governo do Estado deve começar a investir *maciçamente* em setores que realmente possam promover o desenvolvimento igualitário da população; dentre estes estão a educação e a promoção do desenvolvimento sustentável.

E, como isso deve ser feito? É inegável que, “embora imperfeito, o planejamento fornece indicações seguras para nortear a formulação, análise e implantação de linhas de ação e de políticas públicas e privadas” (Bastos, M.M.M., 2001). As decisões tomadas

somente com base política não serão capazes de responder às ânsias de desenvolvimento sustentável de toda a população cearense. Assim, é necessária uma verdadeira mudança de foco na tomada de decisão nos “Governo das Mudanças”, de forma a se procurar o maior benefício possível para a população como um todo. Empregando para isso, os modernos conceitos de desenvolvimento sócio-econômico, sustentável e integrado.

Percebe-se que, no discurso, as ações do Governo do Estado começam a tentar ir na direção certa; todavia, quando se avaliam os setores separadamente, muitas disparidades são verificadas. Isto leva à conclusão de que uma avaliação geral das ações e dos investimentos do Estado deve ser processada, sem ufanismo e medo, e que suas linhas de ações devem visar o equilíbrio entre os três setores da atividade econômica, bem como à capacitação dos recursos humanos.

Diante do quadro de competição econômica mundial, essa ação de avaliação transparente, torna-se primordial para que possamos garantir um futuro sustentável para a população cearense, já tão desgastada por todo seu histórico de misérias e fome.

É necessário, também, que o governo cearense perceba que o crescimento econômico é somente uma das premissas para o desenvolvimento econômico de uma região. Ao escolher pólos de crescimento como estratégia de desenvolvimento local, ele corre o risco de contribuir para a exclusão, pois fatalmente serão formadas regiões no seu entorno estagnadas e sem possibilidades de desenvolvimento em horizontes aceitáveis.

Assim, é necessário que o governo estadual avalie as suas ações no sentido de integrar a atividade econômica com recursos locais, de modo a não tornar esse processo dependente de capitais externos, e mais excludente ainda. E se mesmo assim, foi concluído que há necessidade deste tipo de investimento, que ele seja feito mediante medidas inteligentes que protejam a população e o Estado de futuras evasões.

O estudo do caso chinês pode ajudar neste sentido, pois lá existem instrumentos que utilizam as indústrias externas como meio capacitador da população, ou seja, se a

indústria por algum motivo não permanecer na região, a população que trabalhava no setor poderá dar continuidade a atividade, pois já se encontra capacitada para fazê-lo. Isso poderá ocorrer através de incentivos financeiros do governo para a criação de empresas locais. Além da manutenção do emprego e renda, essa ação ainda possibilita a diversificação da atividade econômica da região.

Outro ponto que se viu ao longo do estudo foi que, o planejamento global e integrado necessário ao desenvolvimento, não vem ocorrendo. O que se tem, na verdade, são estudos setoriais que visam solucionar ou propor paliativos para problemas específicos. Diante disto, diversos planos foram elaborados, mas a implantação de suas políticas e propostas, se ocorreram, muitas vezes não foi integral e corretamente.

Vale ressaltar ainda, outro grave problema: por conta da mudança de equipe governamental, de quatro em quatro anos, mesmo sendo candidatos de mesma linha política, o foco de ação nas diversas problemáticas do Estado muda conforme a vontade do novo gestor. Assim, os recursos alocados em estudos ou mesmo em projetos já em andamento são perdidos, por que passam a não ser mais de interesse governamental. Para um estado pobre como o Ceará, os prejuízos são incalculáveis.

Associado a isso, as criação de políticas globais ficam também comprometidas, pois elas geralmente devem ter como horizonte de ação o longo prazo, aproximadamente 20 anos, o que passa, mesmo com re-eleição, dos períodos de governo no Brasil.

Conclui-se dessa maneira, que a geração de políticas de transportes, como apoio as políticas de agronegócio, no intuito de promover o real desenvolvimento, são, como políticas de longo prazo, bastante difíceis de serem empregadas dentro da realidade política existente hoje no Brasil e no Ceará. Pois infelizmente essa realidade é baseada na vontade de poucos em contraponto aos interesses da população como um todo.

5.2. RECOMENDAÇÕES GERAIS E ESPECÍFICAS

Baseado no exposto ao longo da pesquisa faz-se as seguintes recomendações.

1. Que se dê atenção especial a estratégias de desenvolvimento do semi-árido e setor rural cearense, de maneira que, as populações dependentes deste tipo de produção não fiquem a margem do atual processo de crescimento econômico do Estado. Dentro dessas estratégias devem ser estudadas soluções, no intuito, de modernizar essas produções e colocá-las dentro da cadeia produtiva do agronegócio cearense;
2. Promover o capital humano para que, cada vez mais, as comunidades se empoderem¹ de suas vidas e do processo de desenvolvimento de suas regiões de origem, diminuindo, assim, as grandes necessidades de incentivos fiscais, hoje primordiais na atração de investimentos e dos índices de êxodo para os centros urbanos mais próximos;
3. A constituição de políticas de estimular ao desenvolvimento da produção de produtores locais. O que pode ser feito através das várias maneiras de gerenciamento conjunto de pequenos produtores e empresas, ou seja, geração de redes de produtores, associativismo, cooperativismo, etc. Fortalecendo, assim, os pequenos produtores na competição diante de empresas de maior porte;
4. Estimular a instalação ou revitalização de empresas, primordialmente locais, para o processamento e beneficiamento dos produtos da região, no caso da Ibiapaba, por exemplo, na produção de sucos. Aumentando, dessa maneira, o valor agregados dos produtos cearenses e gerando mais renda e emprego;
5. Evitada a produção de *commodities*, sem gerar, ainda, no estado beneficiamento destes produtos. Pois ao se exportar produtos sem beneficiamento, gera-se, os empregos que deveriam esta aqui, nos países

¹ Empoderamento: Termo utilizado nas Ciências Sociais para caracterizar a tomada de posse, por parte da comunidade, dos seus reais direitos.

de destino, além dos produtos beneficiados voltarem ao mercado consumidor local em situação contrária, ou seja, com alto valor agregado;

6. A formulação de um plano de transportes de cargas para todo o estado, evidenciando as particularidades de cada região e procurando adaptá-lo as demandas dos setores produtivos, principalmente, o agronegócio.
7. Recomenda-se que dentro deste plano sejam feitas propostas de financiamento para a implantação de infra-estruturas de transportes, como é o caso das PPP's. Criação de tributos, ou readequação dos já existentes para criação de novas infra-estruturas;
8. Intervenção do governo estadual no sentido de atuar positivamente na questão da qualidade das vias de escoamento de cargas, investindo, principalmente, no gerenciamento de pavimentos e possibilitando a otimização na aplicação dos recursos financeiros;
9. Pressionar o Governo Federal a promover a manutenção adequada das rodovias sob sua jurisdição, inclusive dando soluções alternativas, no caso de haver impossibilidade dessas manutenções por parte do DNIT;
10. A integração urgente dos mega-equipamentos de transportes, portos e aeroporto, à infra-estrutura rodoviária, e desta entre si. No caso do Ceará, a infra-estrutura rodoviária é a mais importante para o escoamento de cargas, devendo ser vista com a devida atenção. Compensando, dessa forma, os altos investimentos nas implementações realizadas pelo Estado;
11. Fazer estudo que procurem formas de melhor utilizar, não somente do ponto de vista de produção estadual, os mega-equipamentos de transportes para o transporte de carga. Haja visto, a sub-utilização do Porto do Pecem que tem capacidade de escoamento de grandes produções e tem localização privilegiada em relação a outros portos do NE.

12. Que o PDR's, sejam realmente implantados nas várias regiões em que eles foram alvo de estudo, pois tem uma forte tendência de integralizar as ações voltadas para o desenvolvimento do estado. Dentro desse processo de implementação, que sejam feitas, avaliações constantes junto com a sociedade, de modo a captar sua opinião sobre o processo e corrigir falhas de execução;
13. Implantar ou estimular, na Região da Ibiapaba, a criação de infra-estruturas básicas mais próximas as regiões de produção, principalmente, no que concerne as telecomunicações;
14. Por fim, estimular financeiramente as prefeituras locais, na manutenção e implementação de infra-estrutura rodoviária, principalmente, nas regiões de produção direta. Para isso, também poderia ser montado um plano de apoio técnico, onde se encontrariam as principais soluções de baixo custo para essa implementação/manutenção. Dessa maneira, seria dado maior capilaridade a todo o sistema rodoviário do estado.

A fim de serem realizadas pesquisas futuras, recomenda-se, o seguinte:

1. Num futuro próximo, dá continuidade a pesquisa aqui desenvolvida, apresentando os dados de então e verificando se houve ou alterações profundas na estrutura da atividade econômica;
2. Criar metodologia de caracterização da região de modo que se possa avaliar a sua ação antes e depois da aplicação da política;
3. Realizar estudos de *bench-mark* no setor de criação de políticas públicas de transportes e comparar com uma região específica do Ceará;
4. Pesquisa que relacione as várias instâncias relacionadas a tomada de decisão em transportes no estado do Ceará. Respondendo a perguntas, como: Quais os seus raios de ação? Em que sentido têm maior influência? Que ações podem ser realizadas, de modo a dirimir o seu efeito negativo?

Referências Bibliográficas

- ARAGÃO, J.J.G., MARAR, J.R., SANTOS, E.M. e BRASILEIRO, A. (2003a) Parcerias Público-Privadas: Pontos para a Adequação da Legislação Brasileira. In: XVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes: Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes 2003. ANPET, 2003. V. 2. p. 1361. Rio de Janeiro.
- ARAGÃO, J.J.G., OLIVEIRA, S.R.M. e YAMASHITA, Y. (2003b) Metodologia para determinar a necessidade de informação nas Parcerias Público-Privadas em Infra-estrutura de Transportes. In: XVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes: Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes 2003. ANPET, 2003. V. 2. p. 1373. Rio de Janeiro.
- ARRUDA, J.B.F. (2001) Planejamento, Políticas Públicas e Tomada de Decisão em Transportes. Notas de Aula da disciplina Planejamento, Políticas Públicas e Tomada de Decisão em Transportes do ano de 2001. Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes. PETRAN/UFC. Fortaleza.
- ARRUDA, J.B.F. e BASTOS, M.M.M (2001) Contribuição para a definição de uma política orientada para o desenvolvimento socioeconômico nacional em uma economia globalizada: o caso do subsetor portuário brasileiro. *In*: Nassi, C., Brasileiro, A., Kawamoto, E. et Lindau, L.A. (Orgs.) Transportes Experiências em Rede. RECOPE Transportes. FINEP. Rio de Janeiro.
- ARRUDA, M.M.M.B (1979) O processo de Planejamento dos Transportes Urbanos: Análise de Casos Brasileiros, Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes. COOPE/UFRJ. Rio de Janeiro.
- BARRETO, R.C.S. (2004) Políticas Públicas e o Desenvolvimento Rural Sustentável no Estado do Ceará: Estudo de Caso. Dissertação do Mestrado em Economia Rural. Departamento de Economia Agrícola. UFC. Fortaleza.
- BASTOS, F.M. (2003) Neoliberalismo e a Recente Política de Privatização no Brasil: O Caso da Malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA.

Dissertação de Mestrado, Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, Ceará.

BASTOS, M.M.M (2004) Contribuição para Definição de Políticas de Desenvolvimento e de Transportes Voltadas para o Desenvolvimento Sócio-Econômico Regional Integrado: O Caso do Estado do Ceará. Revista Engenharia. Centro de Tecnologia/UFC. Fortaleza.

BASTOS, M.M.M (2005) Contribuição do Setor Transporte ao Desenvolvimento Agroindustrial no Estado do Ceará. In: Revista Conjuntura e Planejamento. V. 128, p. 23-30. Salvador.

BASTOS, M.M.M. (1994) Croissance Economique et Crise des Transports Publiques Urbains au Brésil – Etude du Cãs de l’glomération Urbaine de Fortaleza. Tese de Doutorado. CRET-LOG, Université de la Mediterranée d’Aix-Marseille II. Aix-em-Provence. França.

BASTOS, M.M.M. (2001) Planejamento, Políticas Públicas e Tomada de Decisão em Transportes. Notas de Aula da disciplina Planejamento, Políticas Públicas e Tomada de Decisão em Transportes do ano de 2001. Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes. Vol. I e II. PETRAN/UFC. Fortaleza.

BATALHA, M. (1997) Sistemas Agroindustriais: Definições e Correntes Metodológicas. In Batalha, M. et al (Orgs). Gestão Agroindustrial. GEPAI: Grupo de Estudos e pesquisas Agroindustriais. Ed. Atlas. São Paulo.

BESSA, F. E. H. (2004) Planta Ceará. Irriga Ceará 2004 – Encontro Estadual do Agronegócio Cearense: Aquaceará, Horticultura, Pasto Verde, Planta Ceará, Workshop, Mamona, Agricultura Familiar e Macro Painéis (Palestras). CD II. Secretaria da Agricultura e Pecuária, Governo do Estado do Ceará, Fortaleza.

BIELSHOWSKY, R. (1988) O Pensamento Econômico Brasileiro: O Ciclo Ideológico do Desenvolvimento. Instituto de Pesquisas econômicas Aplicadas – IPEA, Brasília.

- BNB (2001) Planejamento Estratégico para o Desenvolvimento do Nordeste. Francisco Mavignier Cavalcante França – Vol. 1 a 5 .Banco do Nordeste do Brasil. Fortaleza.
- BOECHAT, C. (sp) Planejamento de Transportes, Cap. 01: Gênese do Planejamento Racional e da Política de Transportes. In: Bastos, M.M.M. (2001) Planejamento, Políticas Públicas e Tomada de Decisão em Transportes. Notas de Aula da disciplina Planejamento, Políticas Públicas e Tomada de Decisão em Transportes do ano de 2001. Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes. Vol. I. PETRAN/UFC. Fortaleza.
- BRUTON, M.J. (1979) Introdução ao Planejamento de Transportes. Ed. Interciência LTDA. São Paulo.
- CÂNDIDO JR., J.O. (2001) Os Gastos Públicos no Brasil são produtivos?. In: Planejamento Público e Políticas Públicas - PPP 23. IPEA. Site: www.ipea.gov.br/pub/ppp. Acesso em 10/09/2004.
- CDC (sp) Companhia Docas do Ceará. Site: <http://www.docasdoceara.com.br>. In (NUPELDT (2002) Termos de Referência para o Plano Estadual de Transportes de Cargas. ASTEF/UFC. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (1963) Plano de Metas do Governo 1963 a 1966. PLAMEG. Governo Virgílio Távora. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (1964) Diagnóstico sócio-econômico do Ceará. SUDEC/IPE/UFC. V. 2. Fortaleza apud Oliveira Júnior, J. A. (1996) Planejamento, Política de Transportes e Desenvolvimento Regional. Série Teses & Monografias 3. IPLANCE. Fortaleza. Ceará.
- CEARÁ, Governo (1967) Plano de Ação Integrada de Governo 1967 a 1971. PLAIG. Governo Plácido Castelo. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (1971) Plano de Governo do Estado do Ceará 1971 a 1974. PLAGEC. Governo César Cals. 2v. ASPLAN/LVVM. Fortaleza.

- CEARÁ, Governo (1975) I Plano Quinquenal de Desenvolvimento do Estado do Ceará 1975 a 1979. PLANDECE. Governo Adauto Bezerra. 2v. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (1979) II Plano de Metas Governamentais 1979 a 1983. PLAMEG II. Governo Virgílio Távora. 2v. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (1983) Plano Estadual de Desenvolvimento 1983 a 1987. PLANED. Governo Gonzaga Mota. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (1987) Plano de Mudanças. Governo Tasso Jereissati. Vol. 1, 2 e 3. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (1992) Plano Ceará Melhor. Governo Ciro Gomes. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (1995) Plano de Desenvolvimento sustentável 1995 – 1998. Governo Tasso Jereissati. SEPLAN. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (2000) Consolidando o Novo Ceará - Plano de Desenvolvimento sustentável 1999 – 2002. Governo Tasso Jereissati. SEPLAN. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (2003a) Ceará Cidadania – Crescimento com Inclusão Social - Plano 2003/2006. Governo Lúcio Alcântara. SEPLAN. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (2003b) Mensagem a a Assembléia Legislativa 2003: Abertura da Sessão Legislativa. Governo Lúcio Alcântara. SEPLAN. Fortaleza.
- CEARÁ, Governo (2003c) Plano de Convivência com o Semi-Árido: documento preliminar para discussão. Governo Lúcio Alcântara. SEAGRI. Fortaleza.
- CEARÁPORTOS (sp) Companhia de Integração Portuária do Ceará. Secretaria de Infra-Estrutura. Governo do Estado do Ceará. Site: <http://www.cearaportos.ce.gov.br>.
- CEPAL (2004) Desarrollo productivo en economías abiertas. CEPAL. Santiago-Chile.

- CHADDAD, F.R., SPERS, E. E. et MACHADO Filho, C.P. (1996) O Ambiente Institucional e Comercial Europeu. In MACHADO FILHO et al (orgs) Agribusiness Europeu. Ed. Pioneira, São Paulo.
- CHAVES, A.F.O (2004) (Informação Verbal) Entrevista e respostas ao Questionário de Empresas. Gerente de Transportes da Empresa Ypióca Agroindústria LTDA. Entrevista realizada em: 11 de Setembro de 2004. Fortaleza.
- CHAVES, A.F.O. (2004) (Informação Verbal) Entrevista e respostas ao Questionário de Empresas. Gerente de Transportes da Empresa YPIÓCA Agroindustria LTDA. Entrevista realizada em: 11de Setembro de 2004. Fortaleza.
- CMMAD - Comissão Mundial sobre Meio-Ambiente e Desenvolvimento (1991), Nosso Futuro Comum. FGV. Rio de Janeiro. Apud Barradas, M. N. (1999), O Contexto dos Novos Paradigmas de Pesquisa. In Barradas, M.N. (Org.) Desenvolvimento Sustentável em busca da operacionalização. UFC/Casa José de Alencar. Fortaleza.
- CNT - Confederação Nacional dos Transportes (2003a) Pesquisa Rodoviária 2003. Relatório Gerencial. Brasília.
- CNT (2003b) Pesquisa Rodoviária 2003. Relatório de Trechos Críticos em Rodovias sob Gestão Estatal. Brasília.
- CNT (2004) Transportes de Carga no Brasil. Site: www.cnt.org.br. Acesso em 24 de julho de 2004.
- DAER - Departamento Autônomo de Estradas e Rodagens (1987) Programa de Reabilitação de Rodovias do Estado do Ceará. DAER/CE. Fortaleza. In PARENTE, F.E.M. (2000) Rodovias de Baixo Volume de Tráfego em Revestimento Asfáltico (TCP - Tratamento Contra Pó). Monografia de Especialização. 62 p. Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, Ceará.
- DEPT - Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes (1997) "Informativo Gerencial" 1997. Secretaria dos Transportes, Energia, Comunicações e Obras (SETECO). Governo do Ceará. Fortaleza.

- DERT (2004a) Programa Rodoviário do Estado do Ceará - Ceará II. Relatório Mensal nº 73. Elaboração: CSL - Consultoria de Engenharia e EconomiaS/C Ltda. Secretaria de Infra-Estrutura - SEINFRA. Governo do Ceará. Fortaleza.
- DERT (2004b) Autorização Especial de Trânsito. Site: <http://www.dert.ce.gov.br>. Acesso em Fevereiro de 2005.
- DERT (2004c) Aeroportos e Aeródromos no Estado do Ceará. Site: <http://www.dert.ce.gov.br>. Acesso em 01 julho de 2004.
- DUCAN, P.D apud BOECHAT, C. (sp) Planejamento de Transportes, Cap. 01: Gênese do Planejamento Racional e da Política de Transportes. In: Bastos, M.M.M. (2001) Planejamento, Políticas Públicas e Tomada de Decisão em Transportes. Notas de Aula da disciplina Planejamento, Políticas Públicas e Tomada de Decisão em Transportes do ano de 2001. Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes. Vol. I. PETRAN/UFC. Fortaleza.
- ELIAS, D. (2002) A Integração Competitiva do Semi-árido Cearense. In ELIAS, Denise; FURTADO, J.L.S (orgs) Modernização Excludente. Edições Demócrito Rocha, (p.15-43) (coleção Paradigmas da Agricultura Cearense). Fortaleza.
- EMBRAPA (2003) Agronegócio flores. Agroindústria Tropical (Jornal). Editado pelo Centro Nacional de Pesquisa de Agroindústria nº 94. Fortaleza.
- FALCÃO, F.C.B. (2004) (Informação Verbal) Entrevista. Coordenadora de Desenvolvimento Regional da Secretaria de Desenvolvimento Local e regional do Governo do Estado do Ceará. Entrevista realizada em: 08 de Julho de 2004. Fortaleza.
- FARIAS, E.S.R. (2004) (Informação Verbal) Entrevista e respostas ao Questionário de Empresas. Gerente de Produção da Empresa Ypióca Agroindústria LTDA: Destilaria Sta. Inês. Entrevista realizada em: 25 de Setembro de 2004. Ubajara.
- FERREIRA, A. (1986) Esboço de um Perfil Sócio Econômico do Estado do Ceará. CAEN/UFC. Fortaleza.

- FERREIRA, A.B.H (1975) Novo Dicionário Aurélio: Novo Dicionário da Língua Portuguesa. 1ª Edição. 10ª impressão. Ed. Nova Fronteira. Rio de Janeiro.
- FOLHA DE SÃO PAULO ONLINE (2004) Flores do Ceará Ganham o Exterior. Site: <http://www.folha.com.br>. Acesso em 08 de junho de 2004.
- FURTADO, C. (1961) Desenvolvimento e Sub-Desenvolvimento. Companhia Editora Nacional. São Paulo.
- FURTADO, C. (1982) Análise do Modelo Brasileiro. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro.
- GALVÃO, O.J.A. (1997) Tendências Recentes do Comércio Internacional: Impactos sobre o Brasil e a Região Nordeste. In Galvão, O.J.A., Barros, A.R. et Hidalgo, A.B. (Elab.) Comércio Internacional e MERCOSUL: Impactos sobre o Nordeste Brasileiro. ETENE – BNB. Fortaleza.
- GEIPOT (2001) Anuário Estatístico de 2000. Site: <http://www.geipot.gov.br> . Acesso: 30 de Dezembro de 2001.
- GIFONI, F.J.M. (2001) Logística Espacial, Transporte e Desenvolvimento: A Contribuição do Complexo Industrial Portuário do Pecém. Dissertação de Mestrado da UFSC. Fortaleza.
- GIFONI, F.J.M. (2003) (Informação Verbal) Síntese da Cidade de Fortaleza e da RMF. Secretaria de Planejamento do Estado do Ceará. Auditório da Escola de Saúde da Família. Sobral.
- GIFONI, F.J.M. (2004) (Informação Verbal) Entrevista. Coordenador de Planejamento da Secretaria de Planejamento e Coordenação do Governo do Estado do Ceará. Entrevista realizada em: 26 de Abril de 2004. Fortaleza.
- GIFONI, F.J.M., Rodriguez, C.M.T., Arruda, J.B.F., Bastos, M.M.M., Mayorga, M.I.O. (2002) A Contribuição da Logística e dos Transportes no Desenvolvimento Econômico Regional do Estado do Ceará. XL Congresso Brasileiro de

Economia e Sociologia Rural. Equidade e Eficiência na Agricultura Brasileira. V. 01. p. 01-25. Passo Fundo-RS.

HUBERMAN, L. (1936) História da Riqueza do Homem. Tradução de Waltensir Dutra. 21ª Edição, revista. LTC Editora. Rio de Janeiro.

HUERTAS, F. (1996), Entrevista com Carlos Matus – O Método PES. Ed. FUNDAP. São Paulo.

IBGE (2004) Estimativa de Populações Municipais. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Site: www.ibge.gov.br. Acesso em: julho de 2004.

INSTITUTO AGROPÓLOS DO CEARÁ (2002) Relatório de Planejamento Estratégico das Áreas de Agricultura Irrigada. Relatório de Planejamento Estratégico da Área de Agricultura Irrigada do Agropólo de Ibiapaba. Relatório Consolidado. Grupo Prática Engenharia. Fortaleza.

IPECE (2004a) Identificação de Arranjos Produtivos Locais no Ceará: Arranjo Produtivo Local do turismo na Serra da Ibiapaba. Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. Site: www.ipece.ce.gov.br. Acesso em: 09 de Julho de 2004.

IPECE (2004b) Produto Interno Bruto Municipal: 1997-2002. Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. Secretaria de Planejamento. Governo do Estado do Ceará. Site: www.ipece.ce.gov.br. Acesso em: 09 de Julho de 2004.

LAKATOS, E.M. et MARCONI, M.A. (2001) Fundamentos de Metodologia Científica. 4ª Edição rev. e ampl.. Ed. Atlas. São Paulo.

LEITE, P.S. (1983) Novo Enfoque do Desenvolvimento Econômico e as Teorias Convencionais. Ed. UFC. Fortaleza.

LIMA, G.C.M. (2004) (Informação Verbal) Entrevista e respostas ao Questionário de Empresas. Analista Financeiro da Empresa NUTRIORGÂNICA: Fazenda Amway Nutrilite do Brasil LTDA. Entrevista realizada em: 06 de Outubro de 2004. Ubajara.

- LODI, J. B. (1986) Lobby, Os Grupos de Pressão. Editora Pioneira (Biblioteca Pioneira de Administração e Negócios). São Paulo.
- MANHEIM, M.L. (1980) Fundamentals of Transport System Analysis – Vol. 1: Basic Concepts . MIT Press. Boston, Massachusetts.
- MAQUIAVEL, Nicolau. O Príncipe. Trad. Lívio Xavier. Os Pensadores. 2. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1979 apud Matus, C. (1997) Política, Planejamento e Governo. 3ª edição. Tomo I. Série IPEA 143. Ed. IPEA. Brasília.
- MARREIROS, E.O. (2004) (Informação Verbal) Entrevista e respostas ao Questionário de Empresas. Gerente de Produção da Empresa CeaRosa Comercio Exportação Importação e Produção de Flores LTDA. Entrevista realizada em: 03 de Julho de 2004. São Benedito.
- MATUS, C. (1997) Política, Planejamento e Governo. 3ª edição. Tomo I. Série IPEA 143. Ed. IPEA. Brasília.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (2005) , Mapas e Informações. Site: <http://www.transportes.gov.br>. Acesso em fevereiro de 2005.
- NEVES, M. F. e SPERS, E. E. (1996) Agribusiness: A Origem, Os conceitos e Tendências na Europa. In MACHADO FILHO et al (orgs) Agribusiness Europeu. Ed. Pioneira, São Paulo.
- NUPELDT (2002) Termos de Referência para o Plano Estadual de Transportes de Cargas. ASTEF/UFC. Fortaleza.
- OLIVEIRA JR., J. A. (1996) Planejamento, Política de Transportes e Desenvolvimento Regional. Série Teses & Monografias 3. IPLANCE. Fortaleza. Ceará.
- OLIVEIRA, F (1981) A Economia Brasileira: Crítica Razão Dualista. CEBRAP/VOZES. Rio de Janeiro.
- ONU (2004) Relatório de Desenvolvimento Humano: Cultural Liberty in Today's Diverse World. Site: <http://www.undp.org>. Acesso: 2004

- ONU/PNUD (2001) Relatório Anual sobre Desenvolvimento: A World of Development Expece. Site: <http://www.undp.org>. Acesso em: 15 de Dezembro de 2003.
- O POVO, Jornal (2002) Eficiência econômica com justiça social? Por Flávio Ataliba Barreto. Em: 27/01/2002. Fortaleza.
- O POVO, Jornal (2004) Serras são berço das rosas para exportação. Por Thais Aragão. Site: www.noolhar.com.br. Acesso em: 11 de junho de 2004.
- PAIVA, P.C.M. (2004) (Informação Verbal) Entrevista e respostas ao Questionário de Empresas. Gerente Administrativo da Empresa Reijers Produção de Rosas. Entrevista realizada em: 03 de Julho de 2004. São Benedito.
- PARENTE, F.E.M. (2000) Rodovias de Baixo Volume de Tráfego em Revestimento Asfáltico (TCP - Tratamento Contra Pó). Monografia de Especialização. 62 p. Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, Ceará.
- PAPACOSTAS, C.S. e PREVEDOUROS, P.D. (1993) Transportation Engineering and Plannig – Prentice Hall International Inc. New Jersey.
- PAULILLO, L. F. (1997) Sobre o desenvolvimento da Agricultura Brasileira: Concepções Clássicas e Recentes. In Batalha, M. et al (Orgs). Gestão Agroindustrial. GEPAI: Grupo de Estudos e pesquisas Agroindustriais, Ed. Atlas, S. Paulo.
- PÉRROUX, F. (1977) O Conceito de Pólo de Crescimento. In: Schwartman, Jacques. Economia Regional. CEDEPLAR. Belo Horizonte.
- PINHO, D.B. e VASCONCELOS, M.A.S (1993) Manual de economia. Editora Saraiva. São Paulo.
- ROMANO, J.O. (2002) “empowerment”. Enfrentaremos primeiro a questão do poder para combater juntos a pobreza. Internacional Workshop “empowerment” and Rights Based Approach in Fighting Poverty Together, 4th to 6 th September. Rio de Janeiro. Apud Barreto, R.C.S. (2004) Políticas Públicas e o Desenvolvimento Rural Sustentável no Estado do Ceará: Estudo de Caso.

Dissertação do Mestrado em Economia Rural. Departamento de Economia Agrícola. UFC. Fortaleza.

ROSA, A.L.T e ALVES, F.F (2001) Efeitos da Globalização Sobre a Economia Cearense. Ed. IPLANCE. Fortaleza.

ROSA, A.L.T. (1996) Desempenho Industrial das Regiões Sul, Sudeste e Nordeste do Brasil. IPLANCE/CORECON-CE. Fortaleza. Apud ROSA, A.L.T e ALVES, F.F (2001) Efeitos da Globalização Sobre a Economia Cearense. Ed. IPLANCE. Fortaleza.

ROSSETTI, J.P (1997) Introdução à Economia. 17ª Edição, reest., atual. e ampli.. Ed. Atlas. São Paulo.

SACHS, I. (1985) A Questão Alimentar e o Eco-desenvolvimento. In: MINAYO, M.C.S. (Org.) Raízes da Fome. Ed. Vozes. P. 135-141. Petrópolis. Apud Barreto, R.C.S. (2004) Políticas Públicas e o Desenvolvimento Rural Sustentável no Estado do Ceará: Estudo de Caso. Dissertação do Mestrado em Economia Rural. Departamento de Economia Agrícola. UFC. Fortaleza.

SDLR (2004a) Plano de Desenvolvimento Inter-Regional – Vale do Coreau e Ibiapaba. Produto 02. Caracterização das Regiões do Vale do Coreau e Ibiapaba. Secretaria de Desenvolvimento Local e Regional. Governo do Estado do Ceará. Fortaleza.

SDLR (2004b) Plano de Desenvolvimento Inter-Regional – Vale do Coreau e Ibiapaba. Secretaria de Desenvolvimento Local e Regional. Governo do Estado do Ceará. Site: <http://www.sdlr.ce.gov.br>. Acesso em: Agosto de 2004.

SEAGRI (2001a) Secretaria de Agricultura Irrigada. Governo do Estado do Ceará. Site: <http://www.seagri.ce.gov.br>. Acesso em: 01 de Junho de 2001.

SEAGRI (2001b) Rosas do Ceará Brasil, Natural, Produção o ano todo de 180 rosas por m² (Folder). Secretaria de Agricultura Irrigada. Governo do Estado do Ceará. Fortaleza.

- SEAGRI (2004) As Exportações do Agronegócio Cearense em 2003. Assessoria de Desenvolvimento Institucional. Grupo de Informações Agrícolas. Sistema de Informação Gerencial Agrícola – SIGA. Fortaleza.
- SEINFRA (sp) Secretaria de Infra-Estrutura. Governo do Estado do Ceará. Site: <http://www.seinfra.ce.gov.br>. In NUPELDT (2002) Termos de Referência para o Plano Estadual de Transportes de Cargas. ASTEF/UFC. Fortaleza.
- SELBACH, G. (2004) (Informação Verbal) Entrevista e respostas ao Questionário de Empresas. Gerente de Vendas da Empresa CeaRosa Comercio Exportação Importação e Produção de Flores LTDA. Entrevista realizada em: 22 de Julho de 2004. Fortaleza.
- SEPLAN (1999) Secretaria de Planejamento. Governo do Estado do Ceará. Site: <http://www.seplan.ce.gov.br>. Acesso em: 23 de Julho de 1999.
- SERPA, D. (2004) (Informação Verbal) Entrevista e respostas ao Questionário de Empresas. Gerente Administrativo da Empresa Flora Reijers Distribuidora de Produtos para Floricultura. Entrevista realizada em: 19 de Julho de 2004. Fortaleza.
- SILVA, L.I.L. (Coord.) (2004) Custo Brasil: mitos e realidade. Mantega, G. e Vanuchi, P. (Orgs.). Ed. Vozes. Petrópolis-Rj.
- SILVEIRA, J. D. (1990) Estudos Sobre a agroindústria no Nordeste: análise macroestatística da agroindústria. Secretária Nacional de Irrigação/ BNB. ETENE, v.3, Fortaleza.
- SINGER, P (1982) A Crise do Milagre. Ed. Paz e Terra. Rio de Janeiro.
- SMITH, A (1983) Riqueza das Nações, Abril Cultural, São Paulo. Apud BASTOS, F.M. (2003) Neoliberalismo e a Recente Política de Privatização no Brasil: O Caso da Malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA. Dissertação de Mestrado, Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, Ceará.

- SOUSA, A.A.P. (2003) Agropólo da Ibiapaba (Histórico de Atração de Investimentos). Instituto Agropólos do Ceará. Ubajara.
- SOUSA, A.A.P. (2004) (Informação Verbal) Entrevista e respostas ao Questionário de Governamental. Gerente de Atração de Investimentos e Agronegócios do Instituto Agropólos do Ceará. Entrevista realizada em: 14 de Julho de 2004. Ubajara.
- SOUZA, N.J. (1997) Desenvolvimento Econômico. 3a Edição. Ed. Atlas. São Paulo.
- TAVARES, M.C. (1996/1997) Planejamento em Economias Mistas. In Ritmmo MBA (Org.) A Visão Estratégica – Síntese de Diversos Artigos sobre Estratégia.
- VASCONCELOS, J. R., ALMEIDA, M. B. e SILVA, A. B. (1999) Ceará: Economia, Finanças Públicas e Investimentos nos Anos de 1986 a 1996. IPEA / SNT, Brasília.

APÊNDICES

APÊNDICE 1

**PESQUISA DE CAMPO: INFORMAÇÕES SOLICITADAS ÀS
EMPRESAS**



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
PROGRAMA DE MESTRADO EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES

INTERFACES ENTRE DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS DE AGRONEGÓCIO E POLÍTICAS DE TRANSPORTES: O CASO DA REGIÃO DA IBIAPABA NO ESTADO DO CEARÁ			
QUESTIONÁRIO – EMPRESA			
Entrevistado:			
Órgão/Empresa:			
Cargo:			
Telefone:	()	Celular:	()
Fax:	()	E-mail:	
Data:	/ /		

Dados Gerais da Empresa

1. Qual a origem de sua empresa?
2. Quais os principais produtos produzidos? Quais as variedades e a percentagem de produção?
3. Qual o percentual desses produtos na produção total da empresa, no Ceará?
4. Qual a área total de produção, no Ceará?
5. Qual a sua produção mensal (ton e/ou und)?
6. Qual valor de venda médio dos produtos?
7. Qual o faturamento anual da empresa, no estado do Ceará, por produto?
8. Quais os principais insumos utilizados na sua produção?
9. Qual a mão-de-obra envolvida na produção, hoje?
10. Quais os seu(s) principal(ais) mercado(s) consumidor(es)?
11. Quais as principais exigências desses mercados consumidores?
12. Quais as principais perdas ocorridas na sua cadeia produtiva, por produto (em ton ou und) e sua correspondência, em real (R\$)?

13. A empresa possui departamento de logística?
14. A empresa trabalha com sistema que se chama, na logística, empresas satélites, ou seja, pequenas empresas que atraídas pelo porte de uma empresa maior, e firmando acordo com esta, passam a produzir produtos com padrão de qualidade específico que serão vendidos somente para empresa contratante?
15. Na sua opinião, em termos logísticos, quais as vantagens e desvantagens desse sistema?
16. Preencher a tabela abaixo com a parcela de sua produção absorvida por mercado consumidor e o valor de venda (unitário) neste mercado. Considerar todos os mercados, interno (para outros estados do Brasil) ou externo (para outros países do mundo).

Mercado	Nome do Produto 1		Nome do Produto 2		Nome do Produto 3		Nome do Produto 4		Nome do Produto 5	
	%	R\$	%	R\$	%	R\$	%	R\$	%	R\$
1 -										
2 -										
3 -										
4 -										
5 -										
6 -										
7 -										
8 -										
9 -										
10 -										

17. Para a empresa, quais políticas governamentais são imprescindíveis para o crescimento da produção (focar em infra-estruturas de transportes)? Quais ações seriam mais benéficas financeiramente?

Dados da Infra-Estrutura

18. Que problemas são referentes à infra-estrutura de transportes (focar em infra-estrutura de estradas e transporte de carga) na distribuição do(s) seu(s) produto(s), hoje, no Ceará?
19. Quais os meios de transportes utilizados na cadeia completa de distribuição dos seus produtos (rodoviários, ferroviários, aéreos, portuários)?
20. Existe algum modo de transporte que seria necessário na sua distribuição, mas não pode ser utilizado?
21. Quais os impedimentos para a adoção desse(s) modo(s) de transporte?
22. Dos impedimentos relatados na questão anterior, existe algum de origem governamental?
23. Quais seriam os benefícios para a empresa quando da sua adoção?
24. Quais os atores envolvidos na cadeia produtiva do pós-colheita ao consumidor final?
25. Quais as rotas utilizadas para distribuição de insumos e dos produtos finais (em todos os meios de transportes utilizados)?
26. Quais as distâncias em km de cada uma dessas rotas?
27. Quais os tempos envolvidos em cada trecho da cadeia, considerando também a etapa antes da produção - distribuição de insumos, até o produto chegar ao consumidor final?
28. Quais os principais custos referentes a distribuição de insumos e produtos finais? No caso de distribuição terceirizada, qual o frete por km para todos os modos de transportes envolvidos na cadeia?
29. No caso de ineficiências nas estradas, apontar o estado de conservação atual e/ou necessidade de novas infra-estruturas.
30. Na hipótese de deficiências das estradas, considerando a sua melhoria, qual seria o

tempo reduzido no recebimento de insumos e na entrega do produto final?

31. Havendo investimentos nas estradas, de quanto e quais seriam os benefícios para a empresa?

Dados Gerais do Sistema de Distribuição

32. A distribuição dos insumos e do produto final é terceirizada ou própria?
33. No caso de distribuição não terceirizada, qual o custo total dos transportes, incluindo abastecimento, pessoal, manutenção (listar os principais problemas de manutenção)?
34. Quantos caminhões são usados na distribuição de insumos e distribuição do produto final?
35. Quantos e quais os tipos de cada um desses veículos (incluir marca, tara, número de eixos, se veículo aberto ou fechado)?
36. Existe balança para veículos na empresa? Se sim, o veículo é pesado na saída e na entrada, ou seja, antes e depois de descarregado e carregado?
37. Quantas viagens são realizadas por dia (incluindo chegada de insumos e saída de produtos)?

APÊNDICE 2

**PESQUISA DE CAMPO: INFORMAÇÕES SOLICITADAS AO
GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ**



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
PROGRAMA DE MESTRADO EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES

INTERFACES ENTRE DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS DE AGRONEGÓCIO E POLÍTICAS DE TRANSPORTES: O CASO DA REGIÃO DA IBIAPABA NO ESTADO DO CEARÁ			
QUESTIONÁRIO – AGENTE GOVERNAMENTAL			
Entrevistado:			
Órgão/Empresa:			
Cargo:			
Telefone:	()	Celular:	()
Fax:	()	E-mail:	
Data:	/ /		

Levantamento Geral de Dados

1. Quais os principais produtos de origem agroindustrial produzidos no Agropólo? Em quais Municípios são produzidos?
2. Quais os principais produtores? Qual a sua origem?
3. No caso específico da multinacionais, quais são os incentivos que recebem para se instalar no Estado?
4. Qual a produção e distribuição de cada uma dessas empresas?
5. Qual o seu mercado consumidor alvo: mercado interno e/ou externo?
6. Qual o atual preço de venda mensal desses produtos?
7. Atualmente quais são os principais mercados consumidores dos produtos cearenses?
8. Quais idéias influenciaram o governo estadual na criação dos sete Agropólos cearenses, os agropólos instituídos pelo BNB – Banco do Nordeste do Brasil tiveram alguma influência? Se sim, quais?
9. Quais as principais dificuldades da equipe governamental em formular as políticas relacionadas a agroindústria?
10. Sabe-se que a agroindústria é uma solução para altas quantidades de produção e grandes empresas. Quais, então, as soluções do Governo Estadual para os pequenos

produtores?

11. Quando começou, na realidade, o interesse do Governo Estadual na agroindústria?
Por que tal interesse?
12. Hoje a estrutura de administração governamental dos Agropólos é descentralizada, ou seja, cada um destes territórios tem um gerente geral e uma equipe técnica de suporte. Como esta equipe é constituída, quantos e quais tipos de profissionais?
13. Essa estrutura descentralizada de administração traz que vantagens para o governo e produtores locais?

Especificidades do Agropólo em Estudo

14. Quais as principais dificuldades que os produtores locais enfrentam? Quando passam por tais dificuldades, procuram logo o auxílio governamental? Quando procuram, suas requisições são geralmente atendidas? Quando não são, qual ou quais os motivos da negativa?
15. Que outros parceiros do governo existem no sentido de impulsionar o desenvolvimento agroindustrial ou o agronegócio como um todo? (BNB, BB, Governo Federal, SENAI, SEBRAE, etc).
16. Qual a posição em termos de quantidade de produção e arrecadação que o Agropólo da Ibiapaba ocupa no *ranking* estadual?
17. Quais os principais problemas enfrentados na região com relação a infra-estrutura de transportes?
18. Quais as principais potencialidades da região? Elas estão sendo exploradas com eficiência?

Dados Gerais das Empresas

19. Qual a percentagem de produção pra exportação e para o mercado interno (pra que estados)?
20. Quais meios de transportes são utilizados para fazer a sua distribuição e em que trechos da cadeia de distribuição?

APÊNDICE 3

REGISTRO FOTOGRÁFICO



Figura 01: Entrada da Fazenda da CeaRosa



Figura 02: Via de acesso a CeaRosa saída para Inhuçu



Figura 03: Detalhe do pavimento – via de acesso a CeaRosa x Via de acesso Carnaubal



Figura 04: CE187 – Trecho Inhuçu ► São Benedito



Figura 05: Entrada da Fazenda da Reijers – São Benedito



Figura 06: Via principal de acesso interno a Reijers



Figura 07: Via de acesso secundário a Reijers



Figura 08: Via de acesso secundário a Reijers trecho em pedra tosca



Figura 09: Entrada para São Benedito: início trecho urbano



Figura 10: CE 187 – Trecho São Benedito ► Ibiapina Trecho 1



Figura 11: CE 187 – Trecho Ibiapina ► Ubajara



Figura 12: CE 187 – Trecho Urbano Ubajara



Figura 13: Caminhão com Cana-de-Açúcar



Figura 14: Entrada do Engenho Santa Inês



Figura 15: Via de Acesso secundário ao Engenho



Figura 16: Via de acesso secundário ao Engenho

ANEXOS

ANEXO 1

**PROJETOS ESTRUTURANTES INTER-REGIONAIS QUE
INTEGRARÃO O PDIR DO VALE DO COREAÚ E IBIAPABA
DIVIDOS POR ÁREA PROGRAMA**

PROJETOS ESTRUTURANTES INTER-REGIONAIS QUE INTEGRARÃO O PDIR
DO VALE DO COREAÚ E IBIAPABA DIVIDIDOS POR ÁREA PROGRAMA

a. Área-Programa 01 – Uso do Solo

a.1 Elaboração de Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano dos Municípios do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;

a.2 Levantamento Aerofotogramétrico das Regiões do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;e

a.3 Levantamento Cadastral dos Imóveis Urbanos e Rurais dos Municípios das Regiões do Vale do Coreaú e da Ibiapaba.

b. Área-Programa 02 – Recursos Naturais de Importância Inter-regional

b.1 Consolidação de Unidades de Conservação Ambiental;

b.2 Expansão do Programa de Educação Ambiental Inter-regional;

b.3 Gestão Ambiental Inter-regional;

b.4 Recuperação de Áreas Degradadas no Vale do Coreaú e na Ibiapaba;

b.5 Elaboração da Agenda 21 para os Municípios do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;

b.6 Disciplinamento das Áreas de Vazantes e Recuperação de Matas Ciliares no Vale do Coreaú e na Ibiapaba; e

b.7 Implantação do Sistema de Parques Regionais – Vale do Coreaú / Ibiapaba.

c. Área-Programa 03 – Desenvolvimento Econômico

c.1 Atividades Agropecuárias e Pesqueiras

c.1.1 Implantação e Desenvolvimento dos Perímetros Irrigados do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;

c.1.2 Recuperação e Expansão das Culturas Potencialmente Competitivas do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;

c.1.3 Incentivos à Agricultura Orgânica e Apoio à Associação de Produtores Orgânicos;

c.1.4 Incentivo a Ovinocaprinocultura;

c.1.5 Implantação do Centro de Referência Agropecuária da Ibiapaba; e

c.1.6 Implantação do Centro de Referência da Atividade Pesqueira no Vale do Coreaú.

c.2 Atividades Industriais, Comércio e Serviços

c.2.1 Atração e Formação Local de Empresas Agroindustriais;

c.2.2 Central de Embalagem e Armazenamento (Packing House) de Produtos Agrícolas – Camocim e Tianguá;

c.2.3 Criação de Cooperativas para o Desenvolvimento das Regiões do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;

c.2.4 Pólo de Atratividade de Negócios nos Municípios de Camocim e Tianguá;

c.2.5 Atração à Formação Local de Indústrias de Calçados e Confecções;

c.2.6 Desenvolvimento do Cluster da Indústria Moveleira;

c.2.7 Formação Local de Artesãos e Desenvolvimento de Canais de Comercialização; e

c.2.8 Shoppings Regionais – Vale do Coreaú e Ibiapaba.

C.3 Turismo

c.3.1 Rotas Turísticas Temáticas;

c.3.2 Território-Museu Terra dos Tabajaras – Região da Ibiapaba;

c.3.3 Master Plan de Configuração da Infra-estrutura Turística no Vale do Coreaú e Ibiapaba;

c.3.4 Gestão da Atividade Turística;

c.3.5 Implantação de Pólos de Ecoturismo; e

c.3.6 Produção, Imagem, Promoção e Comercialização dos Produtos e Destinos Turísticos do Vale do Coreaú e da Ibiapaba.

d. Área-Programa 04 – Acessibilidade e Transporte Inter-regional

d.1 Plano Inter-regional de Transportes do Vale do Coreaú e da Ibiapaba ;

d.2 Sistema Estruturante de Acessibilidade Regional e Inter-regional;

- d.3 Equipamentos de Suporte à Implantação e Manutenção do Sistema de Acessibilidade Regional e Inter-regional;
- d.4 Terminais Municipais de Passageiros;
- d.5 Terminal Intermodal de Passageiros e Cargas de Granja;
- d.6 Reestruturação do Porto de Camocim para Apoio à Atividade Pesqueira e ao Turismo Internacional;
- d.7 Implantação do Aeroporto Internacional de Parazinho;
- d.8 Modernização do Aeroporto Regional do Vale do Coreaú – Camocim; e
- d.9 Modernização do Aeroporto Regional da Ibiapaba – São Benedito.

e. Área-Programa 05 – Infra-estruturas e Equipamentos Inter-Regionais de Suporte Humano

- e.1 Ampliação de Sub-estações Abaixadoras e Expansão da Rede de Distribuição Elétrica nas Áreas Preferenciais para Investimentos do PDIR;
- e.2 Inventário da Disponibilidade de Água Subterrânea nas Regiões do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;
- e.3 Plano Inter-regional de Recursos Hídricos, Estruturação do Comitê Inter-regional de Bacias do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;
- e.4 Ampliação dos Sistemas Urbanos de Abastecimento de Água no Vale do Coreaú e na Ibiapaba (sedes municipais, sedes distritais e localidades);
- e.5 Infra-estrutura Hídrica de Suporte à Operação dos Perímetros Irrigados do Vale do Coreaú e da Ibiapaba (açudes, canais e adutoras);
- e.6 Plano Inter-regional de Esgotamento Sanitário;
- e.7 Recuperação e Expansão dos Sistemas de Esgotamento Sanitário (Redes e Sistemas Simplificados) existentes no Vale do Coreaú e na Ibiapaba;
- e.8 Plano Inter-regional de Resíduos Sólidos;
- e.9 Implantação do Sistema Regionalizado de Coleta e Destino Final de Lixo (domiciliar, hospitalar e industrial) no Vale do Coreaú e na Ibiapaba;
- e.10 Implantação do Sistema de Telefonia Fixa e Móvel em Distritos e Vilas do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;
- e.11 Expansão e Integração dos Sistemas de Suporte à Telefonia Fixa e Móvel e à Transmissão de Sinal de TV ;
- e.12 Implantação da Universidade do Planalto da Ibiapaba;

e.13 Ampliação e Reequipamento da Estrutura Hospitalar Inter-regional – Camocim e São Benedito; e

e.14 Ampliação e Reequipamento da Estrutura de Segurança Pública Inter-regional – Camocim e Tianguá.

f. Área-Programa 06 – Preservação da História e da Cultura

f.1 Inventário das Edificações, Sítios Arqueológicos, Paisagens Naturais e Manifestações Culturais Significativas nas Regiões do Vale do Coreaú e da Ibiapaba;

f.2 Instrumentos Legais de Preservação e Demarcação de Zonas de Preservação;e

f.3 Restauro das Edificações e Ambiências Urbanas de Interesse Histórico nas Regiões do Vale do Coreaú e da Ibiapaba.

ANEXO 2

TRECHOS CRÍTICOS DO CEARÁ EM TERMOS DE: ESTADO GERAL DA VIA, PAVIMENTAÇÃO E SINALIZAÇÃO

(Dados da Pesquisa Rodoviária CNT 2003)

Tabela 01: Estado Geral das Rodovias Federais Cearenses Estudadas na Pesquisa CNT de 2003

Estado Geral

UF	Rodovias	Km		Extensão	Posição do início do trecho		Classif.
		Inicial	Final		Latitude	Longitude	
CE	BR-020	40	50	10	6° 31' 22"	40° 47' 22"	Péssimo
CE	BR-020	80	90	10	6° 7' 25"	40° 27' 22"	Péssimo
CE	BR-020	90	100	10	6° 11' 48"	40° 30' 32"	Péssimo
CE	BR-020	30	40	10	6° 27' 22"	40° 44' 20"	Péssimo
CE	BR-020	20	30	10	6° 23' 18"	40° 40' 53"	Péssimo
CE	BR-020	0	10	10	6° 15' 6"	40° 34' 21"	Péssimo
CE	BR-020	10	20	10	6° 19' 6"	40° 37' 30"	Péssimo
CE	BR-020	70	80	10	6° 4' 32"	40° 22' 56"	Péssimo
CE	BR-020	380	390	10	4° 1' 27"	38° 59' 8"	Péssimo
CE	BR-020	390	400	10	4° 5' 11"	39° 2' 57"	Péssimo
CE	BR-116	366	356	10	6° 14' 86"	38° 41' 39"	Péssimo
CE	BR-116	286	276	10	6° 5' 1"	38° 39' 23"	Péssimo
CE	BR-116	464	454	10	7° 27' 54"	38° 58' 48"	Péssimo
CE	BR-116	346	336	10	6° 22' 35"	38° 48' 5"	Péssimo
CE	BR-116	426	416	10	6° 30' 83"	38° 51' 69"	Péssimo
CE	BR-116	236	226	10	5° 41' 60"	38° 29' 72"	Péssimo
CE	BR-116	494	484	10	7° 15' 99"	38° 50' 78"	Péssimo
CE	BR-116	449	439	10	7° 7' 80"	38° 46' 83"	Péssimo
CE	BR-116	386	376	10	6° 50' 45"	38° 44' 25"	Péssimo
CE	BR-116	376	366	10	6° 10' 1"	38° 39' 60"	Péssimo
CE	BR-116	406	396	10	6° 41' 21"	38° 48' 64"	Péssimo
CE	BR-222	38	48	10	3° 40' 16"	39° 13' 28"	Péssimo
CE	BR-222	118	128	10	3° 42' 22"	39° 23' 21"	Péssimo
CE	BR-222	128	138	10	3° 40' 20"	39° 18' 39"	Péssimo
CE	BR-222	98	108	10	3° 44' 27"	39° 32' 29"	Péssimo
CE	BR-222	108	118	10	3° 45' 23"	39° 27' 47"	Péssimo
CE	BR-222	158	168	10	3° 44' 6"	39° 50' 18"	Ruim
CE	BR-222	88	98	10	3° 41' 37"	39° 36' 0"	Ruim
CE	BR-230	0	7	7	6° 51' 45"	38° 40' 74"	Péssimo
CE	BR-304	30	40	10	4° 35' 26"	38° 7' 24"	Ruim
CE	BR-304	52	62	10	4° 47' 31"	37° 27' 37"	Ruim
CE	CE-422	0	10	10	3° 36' 44"	38° 50' 54"	Bom

Tabela 02: Estado do Pavimento das Rodovias Federais Cearenses Estudadas na Pesquisa CNT de 2003

Pavimento

UF	Rodovias	Km		Extensão	Posição do início do trecho		Classif.
		Inicial	Final		Latitude	Longitude	
CE	BR-020	80	90	10	6° 7' 25"	40° 27' 22"	Péssimo
CE	BR-020	90	100	10	6° 11' 48"	40° 30' 32"	Péssimo
CE	BR-020	0	10	10	6° 15' 6"	40° 34' 21"	Péssimo
CE	BR-020	10	20	10	6° 19' 6"	40° 37' 30"	Péssimo
CE	BR-020	20	30	10	6° 23' 18"	40° 40' 53"	Péssimo
CE	BR-020	30	40	10	6° 27' 22"	40° 44' 20"	Péssimo
CE	BR-020	40	50	10	6° 31' 22"	40° 47' 22"	Péssimo
CE	BR-020	70	80	10	6° 4' 32"	40° 22' 56"	Péssimo
CE	BR-020	280	290	10	4° 43' 35"	39° 28' 2"	Péssimo
CE	BR-020	350	360	10	3° 51' 12"	38° 47' 4"	Ruim
CE	BR-116	554	544	10	7° 32' 36"	39° 0' 60"	Péssimo
CE	BR-116	464	454	10	7° 27' 54"	38° 58' 48"	Péssimo
CE	BR-116	426	416	10	6° 30' 83"	38° 51' 69"	Péssimo
CE	BR-116	406	396	10	6° 41' 21"	38° 48' 64"	Péssimo
CE	BR-116	396	386	10	6° 46' "	38° 46' 57"	Péssimo
CE	BR-116	386	376	10	6° 50' 45"	38° 44' 25"	Péssimo
CE	BR-116	366	356	10	6° 14' 86"	38° 41' 39"	Péssimo
CE	BR-116	356	346	10	6° 19' 41"	38° 44' 7"	Péssimo
CE	BR-116	346	336	10	6° 22' 35"	38° 48' 5"	Péssimo
CE	BR-116	336	326	10	6° 25' 76"	38° 51' 47"	Péssimo
CE	BR-116	286	276	10	6° 5' 1"	38° 39' 23"	Péssimo
CE	BR-222	98	108	10	3° 44' 27"	39° 32' 29"	Péssimo
CE	BR-222	108	118	10	3° 45' 23"	39° 27' 47"	Péssimo
CE	BR-222	118	128	10	3° 42' 22"	39° 23' 21"	Péssimo
CE	BR-222	128	138	10	3° 40' 20"	39° 18' 39"	Péssimo
CE	BR-222	38	48	10	3° 40' 16"	39° 13' 28"	Péssimo
CE	BR-222	88	98	10	3° 41' 37"	39° 36' 0"	Ruim
CE	BR-222	148	158	10	3° 44' 25"	39° 55' 17"	Deficiente
CE	BR-222	158	168	10	3° 44' 6"	39° 50' 18"	Deficiente
CE	BR-230	0	7	7	6° 51' 45"	38° 40' 74"	Péssimo
CE	BR-304	20	30	10	4° 35' 10"	38° 1' 89"	Ruim
CE	BR-304	30	40	10	4° 35' 26"	38° 7' 24"	Ruim
CE	CE-422	0	10	10	3° 36' 44"	38° 50' 54"	Ótimo

Tabela 03: Estado da Sinalização das Rodovias Federais Cearenses Estudadas na Pesquisa CNT de 2003

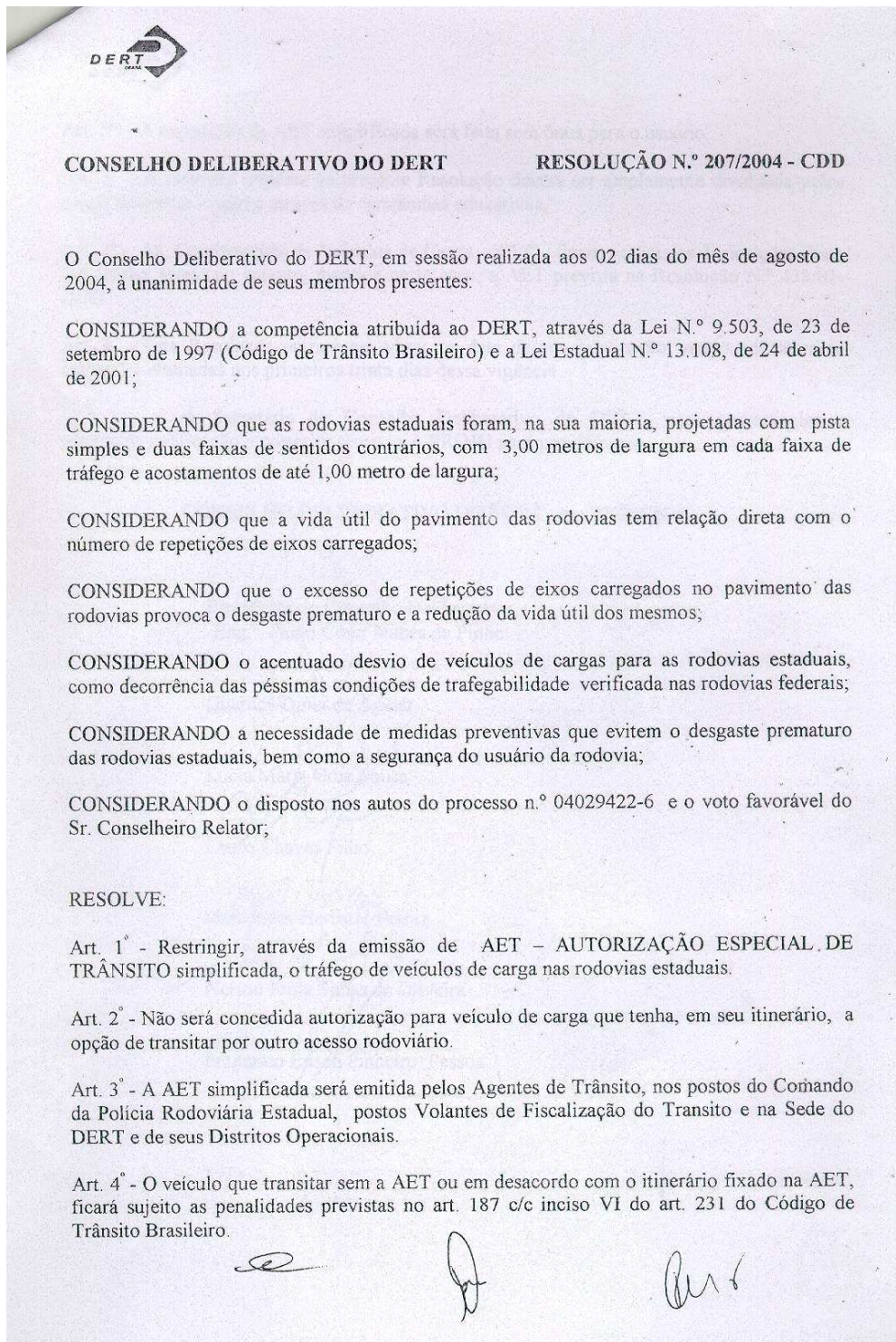
Sinalização

UF	Rodovias	Km		Extensão	Posição do início do trecho		Classif.
		Inicial	Final		Latitude	Longitude	
CE	BR-020	80	90	10	6° 7' 25"	40° 27' 22"	Péssimo
CE	BR-020	90	100	10	6° 11' 48"	40° 30' 32"	Péssimo
CE	BR-020	30	40	10	6° 27' 22"	40° 44' 20"	Péssimo
CE	BR-020	40	50	10	6° 31' 22"	40° 47' 22"	Péssimo
CE	BR-020	70	80	10	6° 4' 32"	40° 22' 56"	Péssimo
CE	BR-020	20	30	10	6° 23' 18"	40° 40' 53"	Péssimo
CE	BR-020	0	10	10	6° 15' 6"	40° 34' 21"	Péssimo
CE	BR-020	10	20	10	6° 19' 6"	40° 37' 30"	Péssimo
CE	BR-020	220	230	10	5° 0' 29"	39° 40' 5"	Péssimo
CE	BR-020	230	240	10	5° 5' 18"	39° 42' 29"	Péssimo
CE	BR-116	366	356	10	6° 14' 86"	38° 41' 39"	Péssimo
CE	BR-116	346	336	10	6° 22' 35"	38° 48' 5"	Péssimo
CE	BR-116	286	276	10	6° 5' 1"	38° 39' 23"	Péssimo
CE	BR-116	376	366	10	6° 10' 1"	38° 39' 60"	Péssimo
CE	BR-116	426	416	10	6° 30' 83"	38° 51' 69"	Péssimo
CE	BR-116	356	346	10	6° 19' 41"	38° 44' 7"	Péssimo
CE	BR-116	494	484	10	7° 15' 99"	38° 50' 78"	Péssimo
CE	BR-116	236	226	10	5° 41' 60"	38° 29' 72"	Péssimo
CE	BR-116	464	454	10	7° 27' 54"	38° 58' 48"	Péssimo
CE	BR-116	544	534	10	7° 37' 26"	39° 1' 88"	Péssimo
CE	BR-116	449	439	10	7° 7' 80"	38° 46' 83"	Péssimo
CE	BR-222	148	158	10	3° 44' 25"	39° 55' 17"	Péssimo
CE	BR-222	158	168	10	3° 44' 6"	39° 50' 18"	Péssimo
CE	BR-222	138	148	10	3° 45' 15"	40° 0' 39"	Péssimo
CE	BR-222	38	48	10	3° 40' 16"	39° 13' 28"	Ruim
CE	BR-222	288	298	10	3° 47' 38"	4° 4' 21"	Deficiente
CE	BR-222	298	308	10	3° 44' 18"	40° 0' 18"	Deficiente
CE	BR-222	168	178	10	3° 45' 5"	39° 45' 46"	Deficiente
CE	BR-230	0	7	7	6° 51' 45"	38° 40' 74"	Péssimo
CE	BR-304	30	40	10	4° 35' 26"	38° 7' 24"	Ruim
CE	BR-304	82	92	10	4° 35' 60"	37° 41' 16"	Ruim
CE	CE-422	0	10	10	3° 36' 44"	38° 50' 54"	Ótimo

ANEXO 3

RESOLUÇÃO N.º 207/2004 – CD - DERT

Govorno do Estado do Ceará: Resolução N.º 207/2004 – CD – DERT
Proibição do Trânsito de Transportes de Carga pelas Rodovias Estaduais))
(Parte 1)



Governo do Estado do Ceará: Resolução N.º 207/2004 – CD – DERT
Proibição do Trânsito de Transportes de Carga pelas Rodovias Estaduais))

(Página 2)

