

A importância do transporte florestal

O transporte sempre foi uma atividade diária na vida do ser humano, seja de pessoas ou de cargas e, para o setor florestal brasileiro, não poderia ser diferente.

Esta atividade é muito antiga, pois desde os primórdios, o homem, após a derrubada de uma árvore e seu processamento em forma de pequenas toras, realizava a simples tarefa de transportá-la.

No Brasil, a atividade florestal teve início após seu descobrimento, porém com o ciclo econômico do pau-brasil a economia da então colônia portuguesa teve seu crescimento. Com o passar dos anos, aumentou a utilização de madeira, principalmente com a descoberta de outras espécies de valor econômico, além da necessidade de abrirem-se fronteiras para a agricultura e a pecuária, contribuindo decisivamente para a devastação das florestas naturais brasileiras.

Tempos mais tarde, o país voltou a ter um ciclo florestal caracterizado pelos incentivos fiscais, estabelecidos com a entrada em vigor da Lei nº 5.106, no ano de 1966, a qual foi criada em função da escassez de recursos energéticos e da exploração descontrolada dos recursos florestais naturais existentes, além dos planos de desenvolvimento da indústria brasileira com a instalação de plantas industriais de celulose e papel. Para isso, foram implantados florestamentos de espécies exóticas, principalmente *Pinus sp.* e *Eucalyptus sp.* Todavia, a má utilização dos recursos financeiros não resultou no desenvolvimento desejado para o setor. Em vista disso, em 29 de dezembro de 1988, é extinta a Lei nº 5.106 dos incentivos fiscais aos reflorestamentos.

Como qualquer atividade, o transporte de madeira possui uma

dinâmica em seu processo que gera além de soluções, novas questões a serem corrigidas e solucionadas de forma a otimizar a produtividade. O estudo da influência do sistema viário no rendimento energético do transporte de madeira é requisito básico à adequação de qualquer empresa do setor florestal para a maximização da produtividade e sobrevivência no mercado florestal mundial nos dias atuais. A relação rendimento versus tipo veicular, bem como, sua adequação às diferentes realidades de cada empresa de base florestal, são itens que necessitam respostas.

Com a crescente demanda de madeira para os mais diversos fins e as restrições ao uso de florestas nativas e do solo, as indústrias consumidoras de madeira tiveram que melhorar a produtividade de suas florestas plantadas para suprir a demanda. Devido aos altos custos de aquisição da terra, as plantações florestais estão localizadas a distâncias cada vez maiores dos centros consumidores, elevando o custo do transporte até a planta fabril. Em Santa Catarina essa realidade não é diferente.

Sabendo-se que o transporte florestal rodoviário pode representar até 50% do custo total da madeira posta na unidade consumidora, entende-se por quê este torna-se um problema complexo para as empresas do setor.

Segundo dados de um fabricante de veículos para transporte florestal, grande parte do transporte de cargas no país está sendo feito acima dos custos desejáveis. Os motivos são os mais variados, predominando as condições de carga e descarga e a estrutura viária nacional.

Considerando o transporte como um fator estratégico para o desenvolvimento econômico e social de qualquer país, e a inexistência de uma política que vise adequar o sistema de transporte entre e dentre as regiões produtoras e consumidores de produtos florestais, constitui-se em uma limitação para desenvolvimento. O transporte madeireiro sempre foi deixado em segundo plano na cadeia produtiva florestal, não só pelo alto

custo do investimento em veículos próprios e na construção e conservação de sistemas viários, mas também pela facilidade de contratação de prestadores de serviço nesta área.

Sabendo-se que as atividades de colheita e transporte florestal são atividades complementares e dentre as que mais oneram a produção florestal, a escolha do veículo, bem como o tratamento dado às estradas florestais devem ser muito bem planejados, visando sua otimização e a consequente redução dos custos de produção madeireira.

Eng. Florestal Erwin Hugo Ressel Filho – CREA-RS S3 061541-3
erwin@furb.br