

Agronegócios

BETTINA BARROS/VALOR



Barcaça a serviço da Bunge no rio Tapajós: projeto da empresa é o mais avançado, mas diversas outras grandes empresas já estão na região de olho no potencial de ganhos com o escoamento de milhões de toneladas de grãos pelo Norte do país

Logística Investimentos privados em infraestrutura no rio visam a estimular escoamento pelo Norte do país

Tapajós inverte fluxo de exportação de grãos

Bettina Barros

De Belém, Barcarena, Santarém, Rurópolis e Itaituba (PA)

A principal estrada que liga Mato Grosso ao Pará está um lamaçal de ponta a ponta da pista e, em alguns trechos, os buracos parecem ser capazes de engolir o pneu de um caminhão. Chove quase continuamente, como é comum nesta época do ano, quando o “inverno” chega à Amazônia. Inverno por aqui não é frio. É chuva. E se estende até julho, o que, para o azar dos produtores rurais, coincide com o período de escoamento da safra de soja do Centro-Oeste, a mais importante do país.

Por esse e outros motivos, a maior parte dos grãos plantados na região não pode ser transportada pela BR-163, que liga Cuiabá a Santarém, e atravessa o país até os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR) para embarque ao exterior, num percurso mais longo, caro e congestionado. Mas algo diferente acontece neste “inverno”. Um número grande de caminhões de Mato Grosso começou a subir a rodovia federal em direção ao Pará — a despeito do risco de derrapagens e atoleiros e do dobro do tempo de viagem que a quilometragem rodada exigiria. Eles carregam soja da americana Bunge.

Em uma decisão inédita, a gigante do agronegócio optou por inverter a partir desta safra a lógica clássica de fluxo para o Sudeste como principal canal de exportação. A justificativa para isso, afirma Pedro Parente, CEO da Bunge no Brasil, é outro marco para a companhia: a inauguração de uma estação fluvial de transbordo de cargas e um terminal portuário na Amazônia, baseados em um ambicioso projeto de escoamento denominado “Terfron” — Terminais Portuários Fronteira Norte.

Com investimento próprio total de R\$ 700 milhões — o maior em seis anos no portfólio de agronegócio e logística no Brasil —, a Bunge dará mais fôlego ao que o mercado chama de “matriz amazônica” de transporte. Na prática, isso significa a criação de um dos mais importantes corredores logísticos intermodais do país, formado pela BR-163 e pela hidrovía Tapajós-Amazonas. A alternativa é defendida há muitos anos pelos ruralistas, que veem na rota ganhos de frete, tempo e eficiência de transporte ante as opções atuais.

A múltipla americana será a primeira, mas está longe de ser a única na corrida para o Norte. Nos próximos anos, o setor privado ligado ao agronegócio deverá investir cerca de R\$ 2,3 bilhões somente em instalações de terminais, comboios de barcaças e empurradores para o transporte no rio Tapajós. Em comum, todos estão de olho no potencial de escoamento fluvial anual de 40 milhões de toneladas de grãos do Centro-Oeste até 2020, com redução de até 34% no custo do frete, segundo o Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, formado por dez entidades, entre elas Aprosoja e Acrimat — que representam produtores de grãos e pecuaristas, respectivamente.

“A saída pelo Norte poderá representar 20% em participação de mercado da nossa comercializa-

ção de grãos no país”, afirmou Parente. “Nossa expectativa é escoar 2,5 milhões de toneladas de grãos nesta safra e atingir o potencial anual de 4 milhões de toneladas em 2014/15”. Segundo a empresa, esse volume deverá superar 30% quando a BR-163 estiver totalmente pavimentada e o terminal atingir a sua capacidade de projeto.

O mosaico logístico que se desenha com o novo modal prevê a instalação de quase uma dezena de terminais fluviais em Miritituba — distrito do município paraense de Itaituba estrategicamente localizado à beira de um trecho do Tapajós com calado suficiente para a navegação de barcaças e, melhor ainda, sem pedras no caminho. Sete empresas já adquiriram lotes de terra para a instalação de seus terminais (ver infográfico ao lado).

De todas, só a Bunge obteve licença de instalação e levantou o seu terminal. Os terrenos ao lado, todos vendidos, estão intactos, em fase de estudo de impacto ambiental ou à espera do sinal verde do governo para a construção. Mas, apesar de tudo pronto, a Bunge também não pode iniciar o escoamento porque não recebeu a licença de operação da Secretaria de Meio Ambiente do Pará, que deverá ser emitida até meados de março. Enquanto isso, a companhia realiza testes pré-operacionais de carregamento e descarregamento, com a soja que já está sendo transportada pela BR-163. As últimas barcaças chegaram há duas semanas.

Disputa por terrenos para a construção de terminais entre grandes empresas do setor é cada vez mais acirrada

Ao longo de uma semana, o Valor percorreu grande parte da rota que vai perfazer a matriz amazônica. No mapa, todo grão plantado acima do paralelo 13 — a linha de corte é Lucas do Rio Verde (MT) — seria, em tese, economicamente viável para o escoamento pelo Norte devido à distância menor em relação ao Sudeste. Nesse raciocínio, os caminhões vão pela BR-163, cruzam a fronteira com o Pará e continuam até Campo Verde — o “Km 30”. De lá, seguem à esquerda para Miritituba, onde é realizado o transbordo da carga para as barcaças que descerão o Tapajós até os portos de Santarém e Vila do Conde, em Barcarena (ou, em menor escala, de Santana, no Amapá). Dos portos, são transferidos a navios Panamax para Europa e Ásia.

Em Miritituba, a efervescência dos negócios é quase palpável. Além da Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil (empresa da P2 Brasil, joint venture da Pátria Investimentos e Promon), Cianport (joint venture de Fiagril e Agrosoja), Unirios, Chibatão Navegações e Reicon estão posicionadas em áreas de algumas dezenas de hectares. Mas há muita gente sondando parcerias de serviços ou áreas ainda disponíveis, conforme o Valor testemunhou — da americana ADM à francesa Louis Dreyfus Commodities

(LCD), passando pela Multigrain, controlada pela japonesa Mitsui.

O esgotamento iminente de terrenos, no entanto, já está puxando os investidores rio abaixo. A 15 quilômetros de Miritituba está Santarém, distrito de Rurópolis, outro potencial para a atracação de barcaças. Transportes Bertolini, Amaggi e Cevital, grupo argelino de agronegócio, adquiriram recentemente terrenos aqui. A Odebrecht Transport finaliza negociações na região, no formato de uma joint venture com a Brick Logística, empresa de projetos portuários de Belém.

As expectativas são altas. No trecho mais estreito, o corredor navegável do Tapajós tem dois quilômetros de distância. No mais largo, dez. Diferentemente de estradas, portanto, não há riscos de congestionamentos. Caudaloso, o Tapajós é também um rio “encaixado” (com as margens mais altas) e considerado de fácil navegação. “Trata-se de uma inversão de sentido: em vez de parceria público-privada, é privada-pública. O escoamento pelo Norte só está acontecendo por causa da iniciativa privada”, diz Renato Pavan, diretor da Macrologística, consultoria que trabalha com o planejamento estratégico da Amazônia Legal.

Segundo Clythio Van Buggenhout, diretor nacional de portos da Cargill, o que se vê agora é resultado de um posicionamento das empresas iniciado no começo da década passada. “A aposta do setor foi em cima da perspectiva que havia em investimentos em infraestrutura pública. Todo mundo sabia que, de alguma maneira, seria preciso ter portos no Norte e que eles teriam valor”, disse ao Valor.

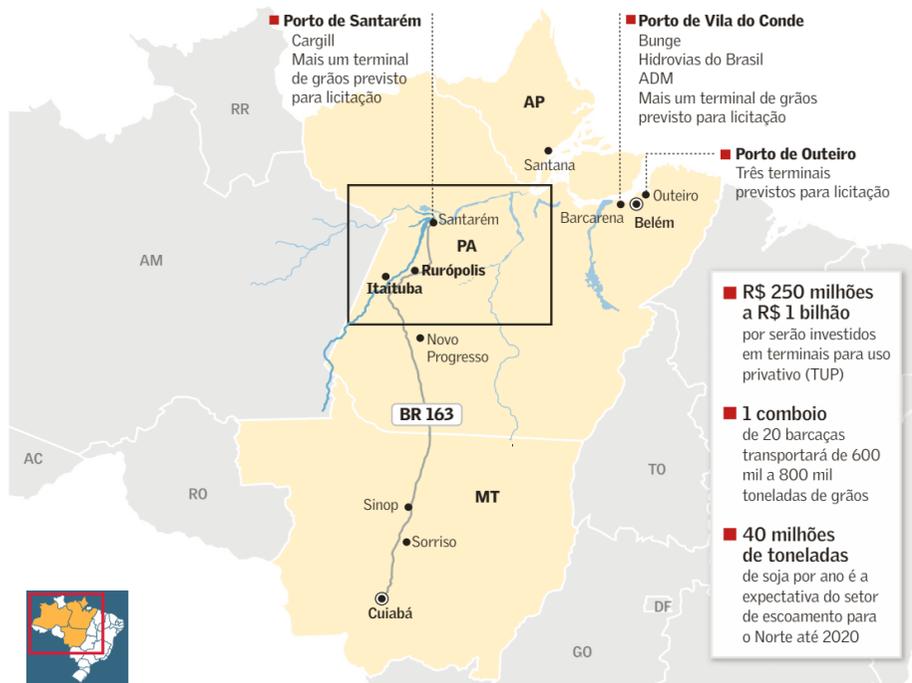
O pioneiro no transporte fluvial de grandes volumes na Amazônia, lembra o executivo, foi a Amaggi, que mirou Porto Velho e decidiu pelo escoamento pelo rio Madeira. Depois vieram a Cargill, com o arrendamento em 1997 de um terminal público no porto de Santarém, e a Bunge, que comprou o terreno em Barcarena. Ambas aguardavam o asfaltamento completo da BR-163, que não ocorreu.

O atraso fez a Bunge congelar os planos para o Pará — seu projeto Terfron, além de Miritituba, inclui o terminal em Barcarena e a Unita-pajós, joint venture com a Amaggi para o transporte fluvial das cargas. A Cargill optou por escoar a safra do oeste de Mato Grosso pelo terminal da Amaggi no rio Madeira — 2,5 milhões de toneladas de grãos chegam a Santarém hoje.

Agora, a abertura da navegação pelo Tapajós reacendeu os planos da saída pelo Norte. Além de Miritituba, o setor está de olho nas licitações para novos terminais portuários de grãos que o governo federal pretende fazer no Pará para dar vazão ao volume descarregado pelas barcaças — um em Santarém (onde só a Cargill opera hoje), outro em Vila do Conde (onde a Bunge já tem terminal e a ADM e a Hidrovias do Brasil contam com terrenos) e três em Outeiro. Cada terminal elevaria em 5 milhões de toneladas a capacidade de escoamento de grãos pelo Estado.

A nova rota do agronegócio

Onde estão os empreendimentos que viabilizarão a saída de grãos pelo Norte do país



Fontes: Companhia Docas do Pará, Prefeitura de Itaituba e Atap

A expectativa da Companhia Docas do Pará (CDP) é que as licitações, cujos editais estão em análise no Tribunal de Contas da União, ocorram este semestre. Socorro Pirâmides, diretora de gestão da CDP, diz que também poderá haver uma licitação para um terminal de fertilizantes em Santarém.

Van Buggenhout, da Cargill, diz que pretende participar da licitação em Vila do Conde e dobrar a capacidade operacional em Santarém até o fim de 2015, para 5,5 milhões de toneladas/ano. A empresa aportou US\$ 90 milhões na ampliação do terminal e US\$ 70 milhões estão previstos para Miritituba.

Assim como a Bunge, a Cargill começou a subir soja pela BR-163 este ano, após experiências “bem-sucedidas” com o milho em 2012 e 2013, em períodos secos. “Em função da sobrecarga logística e fatores climáticos internacionais, começou a ficar viável subir a BR-163”, diz Van Buggenhout. “Bem ou mal há um fluxo regular subindo a estrada. Para o caminhoneiro, é melhor que ficar 60 horas na fila de transbordo ferroviário”.

Uso do modal pode evitar o esgotamento da BR-163

De Itaituba

O transporte hidroviário de grãos pelo rio Tapajós não vai trazer apenas ganhos de frete, segurança e menos poluição. Será também crucial para impedir o esgotamento da BR-163 após o seu asfaltamento completo, algo que o governo federal promete agora via concessão para até o fim de 2015.

Em um cenário de estrada boa, o fluxo de caminhões tende a aumentar muito. A estimativa da Atap, associação que reúne as empresas dos terminais privados em Miritituba, é de que em seis anos passem a transitar até 2 milhões de carretas por ano na rodovia federal — entre ida e volta — para movimentar os 40 milhões de toneladas de grãos previstos pelo setor. “Isso corresponderá a 5.479 carretas por dia ou 1 carreta a cada 15 segundos na BR-163”, diz Kleber Menezes, presidente da entidade.

A Cargill conhece bem o problema. Quando se instalou em Santarém, um dos “ruídos” com a comunidade foi o aumento de trânsito com caminhões. A BR-163 corta a cidade e termina, literalmente, na entrada do porto. De acordo com Clythio Van Buggenhout, diretor de portos da Cargill, o governo federal pretende fazer uma concessão para a duplicação dos 12 últimos quilômetros da rodovia, de modo a criar uma via dedicada ao porto. “Se não tiver uma via para carreta, o conflito socioambiental será inevitável”, diz o executivo.

Além dos grãos, a Companhia Docas do Pará quer licitar um terminal para fertilizantes, otimizando o retorno de caminhões que desembarcam no terminal. Outra alternativa defendida pelo governo é escoar 60% da produção da Zona Franca de Manaus por Santarém para atender o Centro-Sul. (BB)