Reportagem Especial *

A nova ocupação da Amazônia

"O corredor norte é a maior obra de expansão do País"
ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA,
MINISTRO DOS PORTOS

EXPORTAR PELO NORTE COMEÇA A VIRAR REALIDADE

Complexo portuário no Pará impulsiona outros projetos

Renée Pereira / *TEXTO*
Sergio Castro / *FOTOS*
MIRITITUBA (PA)

ESTADÃO GRANDES TEMAS

O estrangulamento do sistema portuário das Regiões Sul e Sudeste acelerou os planos da iniciativa privada para abrir um novo corredor de exportação, mais curto e até 35% mais barato. Sonho antigo dos empresários do agronegócio, a chamada "saída pelo norte" começou a virar realidade no fim de abril, quando a americana Bunge inaugurou o complexo portuário em Miritituba e Barcarena, no Pará. Daqui para a frente, uma série de outros projetos estão programados para sair do papel.

Dados da Secretaria de Portos (SEP) mostram que há mais de R$ 5,5 bilhões de investimentos na Amazônia, entre áreas que serão arrendadas pelo governo federal e Terminais de Uso Privativo já autorizados. Há ainda uma série de projetos aguardando autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ou ainda em estudos que não estão computados nessa conta, como os projetos da Cianport, Odebrecht, Unirios e Caramuru Alimentos. "O corredor norte é a maior obra de expansão do País", afirma o ministro de Portos, Antonio Henrique Pinheiro Silveira.

A busca por novas alternativas logística virou prioridade com a mudança geográfica do agronegócio. Com os maiores produtores de grãos instalados no norte de Mato Grosso, a saída natural eram os portos do Norte. Mas, com a falta de capacidade dos terminais, quase toda a safra era – e ainda é – escoada pelos portos do Sul e Sudeste, em especial Santos e Paranaguá (distantes 2.250 km e 2.350 km, respectivamente, de Sorriso). Cansados de conviver com congestionamentos gigantes, que todo ano se formam nas rodovias que ligam esses portos, várias empresas deram início a uma série de projetos.

Em três anos, o volume de movimentação de grãos pelo Norte deverá quadruplicar, saindo de 5 milhões de toneladas para até 20 milhões de toneladas, afirma o ministro de portos. Segundo ele, os sistema do Sul e Sudeste não vão perder carga, mas todo o acréscimo de safra será transportado pelo novo corredor, que consolida no País o conceito de intermodalidade. A rota de exportação pelo Norte interliga rodovia, rio e mar.

Miritituba e Santarenzinho, na beira do Tapajós, são os locais com maior número de projetos, afirma o coordenador executivo do Movimento Pró Logística, Edeon Vaz Ferreira. Segundo ele, a lista de empresas inclui Cianport, Hidrovias do Brasil (do Pátria), Cargill, Unirios, Amaggi, Dreyfus, Odebrecht e Bertolini. Alguns desses investidores também apostam em terminais na ponta final.

O complexo da Cianport, empresa formada por Agrosoja e Fiagril, prevê uma estação de transbordo em Miritituba e um terminal em Santana, no Amapá. O projeto, de R$ 350 milhões, aguarda autorização da Antaq e licença de instalação para iniciar as obras, diz o diretor-presidente da companhia, Cláudio José Zancanaro. A previsão é que cada comboio de barcaças transporte 32 mil toneladas de grãos, o que representa tirar 850 caminhões das estradas. "De Miritituba, as barcaças vão percorrer 300 km pelo rio Tapajós e 550 km pelo Amazonas até Santana."

A Hidrovias do Brasil optou pelo Porto de Vila do Conde. No momento, a empresa aguarda a assinatura do contrato com a Antaq para começar a construir o complexo, com terminais em Miritituba e Vila do Conde, em Barcarena. A frota para navegação já foi encomendada. São 140 barcaças e 5 empurradores, afirma Bruno Serapião, presidente da companhia. Segundo ele, a expectativa é que o sistema esteja pronto para entrar em operação em fevereiro de 2016. "Na primeira fase, que vai durar entre 3 e 5 anos para maturar, o complexo terá capacidade para transportar 4,4 milhões de toneladas."

A gigante americana ADM também escolheu Barcarena para instalar seu terminal, com capacidade para 1,5 milhão de toneladas na primeira fase. O empreendimento já foi concluído e aguarda as últimas licenças para iniciar operação. Na segunda fase, prevista para 2016, o terminal poderá movimentar 6 milhões de toneladas. A multinacional disse que está finalizando um projeto na região de Miritituba para fazer o transporte pelo Rio Tapajós.

Na opinião do consultor Frederico Bussinger, diante de tanta prosperidade o País não pode cair na mesma armadilha do último ciclo de investimento da Amazônia. "É preciso ter uma visão de médio e longo prazos para incluir a população nesse desenvolvimento. Por enquanto, as cidades não participam desse avanço."

Saída. Terminal de grãos da Bunge começou a operar no fim de abril

Produtores aguardam início de operação de terminal no Maranhão

● Fora do eixo Miritituba Vila do Conde (PA) ou Santana (AP), outro empreendimento tem sido esperado com ansiedade pelos produtores do chamado Matopi (Mato Grosso, Tocantins e Piauí). Trata-se do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), no Porto de Itaqui. O empreendimento, de R$ 600 milhões, está sendo tocado por um grupo de empresas que inclui Glencore, CGG Trading, Consórcio Crescimento (formado pela francesa Louis Dreyfus Commodities e a Amaggi Exportação) e NovaAgri.

O primeiro dos quatro terminais do Tegram deverá ser inaugurado entre agosto e setembro. Até o fim do ano, os outros três terminais entram em operação, sendo um por mês. Inicialmente vão movimentar 5 milhões de toneladas de grãos, podendo atingir futuramente 10 milhões de toneladas. A operação será feita por esteiras que levarão os grãos até os carregadores (shiploaders) dos navios.

"Como as condições do porto são boas, com uma profundidade de 15 metros, poderemos receber navios de 75 mil a 80 mil toneladas", afirma o diretor de Logística da CGG Trading, Luiz Claudio Santos. Ele conta 80% dos grãos que chegarão ao terminal serão transportados pela ferrovia Norte Sul e o restante por rodovia.

Além dos investimentos no terminal, as empresas também vão gastar cerca de R$ 300 milhões para construir estruturas de armazenamento nas cidades do interior. "Com o Tegram, será possível explorar áreas que hoje estão ociosas. Há cerca de 2 milhões de hectares no Tocantins e outros 2 milhões de área de pastagem degradada que podem ser usadas para plantação de grãos.

Cabotagem. A expansão de terminais na região deve fortalecer a cabotagem no Brasil. Hoje muitos produtos feitos na Zona Franca de Manaus vão até Santa Catarina, por exemplo, de caminhão. "Estamos tentando convencer esses clientes de que a cabotagem é mais vantajosa. Temos conseguido grandes avanços", afirma o diretor da Santos Brasil, Mauro Salgado. A empresa tem um terminal de contêineres em Vila do Conde, no Pará, desde 2008. "Vivemos o melhor momento desde que compramos o terminal. Neste ano, já crescemos entre 30% e 40% comparado ao período anterior, muito em função da cabotagem." Mas a exportação de madeira, carnes, pescado e pimenta também reagiu e impulsionou o desempenho positivo, diz o executivo.

CORREDOR NORTE

● Nova rota de exportação diminui custo e distância de viagem

RODOVIA · HIDROVIA · TRECHO A SER LICITADO

AMAPÁ · Macapá · Porto de Santana · Belém · Porto de Vila do Conde · Porto de Santarém · Santarém · AMAZONAS · Itaituba · Distrito de Miritituba (Interligação rodo-hidroviária) · PARÁ · Palmas · TOCANTINS · Sinop · Sorriso · Lucas do Rio Verde · Nova Mutum · MATO GROSSO · BR-163 · Cuiabá · GOIÁS · DF · Brasília · Goiânia

Investimentos

Porto de Santana
Terminais de uso privativo
● CIANPORT ● CARAMURU ● UNIRIOS

Vila do Conde
Terminais de uso privativo
● BUNGE
● ADM
● HIDROVIAS DO BRASIL
● ODEBRECHT
● MINERAÇÃO BURITAMA

Arrendamentos
7 ÁREAS ESTÃO PREVISTAS PARA SEREM LICITADAS PELO GOVERNO FEDERAL

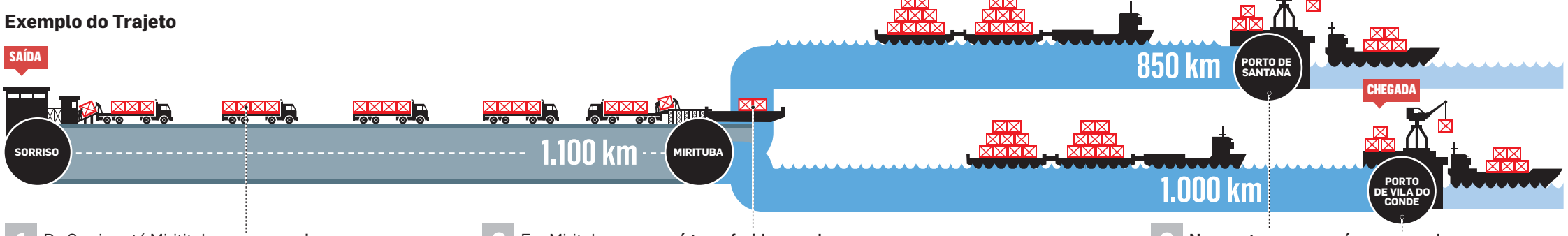
Santarém
Arrendamentos
6 ÁREAS ESTÃO PREVISTAS PARA SEREM LICITADAS PELO GOVERNO FEDERAL

Miritituba e Santarenzinho
Terminais de uso privativo
● BUNGE ● CIANPORT
● HIDROVIAS DO BRASIL ● PASSARÃO
● CARGILL ● DREYFUS
● UNIRIOS ● ODEBRECHT
● BERTOLINI

BR-163
ITIQUIRA - SINOP (MT)
● concessão dada à Odebrecht
GUARANTÃ DO NORTE - DIVISA MT/PA
● Pavimentação concluída
DIVISA MT/PA ATÉ RURÓPOLIS
● KM 0 AO 103: em obras
● KM 103 AO 241: concluído
● KM 241 AO 309 (NOVO PROGRESSO): em obras
● KM 355 AO 676 (MIRITITUBA): em obras
● KM 676 AO 789 (RURÓPOLIS): em Obras

Belém, Miramar e Outeiro
Arrendamentos
13 ÁREAS ESTÃO PREVISTAS PARA SEREM LICITADAS PELO GOVERNO FEDERAL

Exemplo do Trajeto



1 De Sorriso até Miritituba, **a carga vai percorrer por estrada**, asfaltada ou de terra, em caminhões bitrens

2 Em Miritituba, **a carga é transferida para barcaças** que seguem em comboios pelos rios Tapajós e Amazonas num trajeto até o Porto de Vila do Conde (PA) ou até o Porto de Santana (AP)

3 **Nos portos, a carga é armazenada em grandes silos** e, posteriormente, embarcados em grandes navios rumo a Europa ou Ásia

FONTES: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, SECRETARIA DE PORTOS E MERCADO

INFOGRÁFICO: RUBENS PAIVA E DIOGO SHIRAIWA/ESTADÃO

R$ 5,5 bilhões
é o volume de investimento na Amazônia, entre áreas que serão arrendadas pelo governo federal e Terminais de Uso Privativo

● **BR-163 e Transamazônica**
Os 976 km entre Sinop e os terminais de Miritituba estão entre os cinco trechos de rodovias que deverão ser leiloados pelo governo federal

FOTOS SERGIO CASTRO/ESTADÃO

Acesso. Trecho da Rodovia Transamazônica (BR- 230); com a precariedade e falta de manutenção da estrada, basta um chuvisco qualquer para interromper o tráfego de caminhões

RODOVIAS PRECÁRIAS SÃO UM PROBLEMA PARA OS MOTORISTAS

MIRITITUBA (PA)

Uma ladeira de menos de 100 metros de distância virou o grande entrave a ser superado pelos caminhoneiros que chegam ao terminal da Bunge, em Miritituba (PA). Basta um chuvisco para interromper o tráfego de caminhões na BR-230, mais conhecida como Transamazônica. Ali, a poucos quilômetros do destino, as carretas bitrens, de 70 toneladas, carregadas de soja, só passam se forem rebocadas por retroescavadeiras, que ficam de plantão no local à espera de ajuda.

A rota é nova e os motoristas também. Muitos têm entre 28 e 30 anos e fazem a viagem pela primeira vez. A recente inauguração da Estação de Transbordo de Miritituba, da Bunge, atraiu vários caminhoneiros acostumados a fazer viagens menores, entre a fazenda e os pátios da ferrovia, em Rondonópolis, em Mato Grosso.

Maurivan Severiano de Almeida, de 28 anos, por exemplo, estava na sua primeira experiência pela BR-163 e Transamazônica. Ele era um dos dez motoristas que aguardavam na manhã daquela sexta-feira – quando a reportagem esteve na região – para ser rebocado pela retroescavadeira. "Não dá para arriscar. O caminhão não consegue subir esse trecho e posso provocar um acidente." Apesar de o preço do frete ser mais vantajoso que a remuneração local, ele reclamou das condições da rodovia e da falta de infraestrutura para os motoristas.

A BR-163 é a única via de acesso entre Mato Grosso e Miritituba. Saindo de Sorriso, a maior cidade produtora de soja do Brasil, são 1.100 km de estrada. Em Mato Grosso, toda a extensão da rodovia está pavimentada, segundo informação do Ministério dos Transportes. Nos 676 km entre a divisa de Mato Grosso e Pará até Miritituba, há 184 km concluídos e 492 km em obras. A previsão é que 427 km estejam concluídos até o fim do ano e 65 km sejam finalizados em dezembro de 2015.

"Tem um monte de estrada com asfalto e um monte sem asfalto. É essa parte sem asfalto que dá uma dor de cabeça danada pra gente", afirma Welton Soares da Silva, de 30 anos, que está na terceira viagem para Miritituba. Ele conta que, mesmo na parte pavimentada da BR-163, recém construída, há trechos delicados. Como não existe acostamento e as chuvas nessa época do ano são constantes, parte do asfalto já foi corroído. Ainda não há sinalização vertical ou horizontal, nem faixas centrais dividindo as pistas.

Estreia. Muitos motoristas cruzam a Transamazônica pela primeira vez

A pavimentação da BR está no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e seu cronograma já foi revisto inúmeras vezes. Alguns trechos deveriam ter sido concluídos em 2010, mas continuam em obras. Para o início de operação da nova rota de transportes, algumas empresas produtoras de grãos se reuniram para recuperar o trecho sem asfalto. "Elas compraram o material e o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) entrou com a mão de obra", afirma o presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja), Ricardo Tomczwk. "Não está 100%, mas não tem atoleiro."

Em comparação com o passado, houve melhorias indiscutíveis. A rodovia, aberta na década de 70, durante o governo militar, mais parecia uma trilha, com lamaçais intermináveis, atoleiros e pontes de madeira improvisadas com troncos de árvores. Ali, durante anos, donos de terras cobravam pedágio para carros e caminhões passarem em suas propriedades, com a justificativa de que o caminho era melhor. Na realidade, era tão ruim quanto a rodovia.

A nova geração de motoristas não chegou a viajar pela BR-163 nessa época, mas conheceu a fama negativa da estrada. Hoje, mesmo com a melhora, eles não estão contentes com o estado da rodovia nem com a falta de estrutura para comer e tomar banho. As refeições, por exemplo, são feitas na chamada "caixa" do caminhão. "Mas quando chove nem isso dá pra fazer", diz Emerson Davi Aguiar, de 32 anos.

● **Dor de cabeça**
"Tem um monte de estrada com asfalto e um monte sem asfalto. É essa parte sem asfalto que dá uma dor de cabeça danada pra gente."
Welton Soares da Silva
CAMINHONEIRO, 30 ANOS

Nos 30 km da Transamazônica, que dão acesso a Miritituba, também há trechos com problemas. Curiosamente, eles surgem nas partes mais perigosas, nas descidas e subidas próximas de pontes, algumas de madeira. Quando são surpreendidos pelo fim do asfalto e início da rodovia de terra, molhada e lisa, muitos caminhões freiam e acabam atravessados na pista. Aí vão horas para serem removidos e a estrada fica interditada.

Enquanto o acesso terrestre ainda carece de modernização, na outra ponta, a Estação de Transbordo, nesse caso da Bunge, prima pela automatização das instalações. Os grãos são descarregados dos caminhões e armazenados em grandes silos. Mais tarde, quando for formado o comboio para o transporte via hidrovia, a soja ou o milho são transferidos para as barcaças via esteiras automatizadas que exigem pouca mão de obra.

No terminal, o controle é total. Para manter a ordem na região, os caminhões aguardam a sua vez num enorme estacionamento construído à beira da Transamazônica. Quando chega a vez, eles seguem para o terminal para descarregar – método que vem sendo testado em Santos e já funciona em Paranaguá. A dúvida é se tanta organização vai funcionar quando os demais projetos forem tirados do papel.

Mercado inflacionado

TERRAS SOBEM DE R$ 50 MIL PARA R$ 2 MILHÕES

A corrida de grandes empresas para construir terminais na beira do Rio Tapajós tem inflacionado as terras em Miritituba e Santarenzinho, pertencentes à Itaituba. Ali terrenos que há dois anos eram vendidos por R$ 50 mil agora não saem por menos de R$ 2 milhões. Os números enchem os olhos de proprietários antigos da região, que compraram terras com o dinheiro do garimpo.

Maria de Lourdes da Silva, de 75 anos, tem três lotes na área onde estão sendo construídos os terminais. Com medo de ser enganada, ela não quis intermediário na venda dos terrenos. Sozinha, atravessou o Rio Tapajós de balsa para tratar da venda diretamente com os interessados. "Dizem que a minha área vale mais de R$ 1 milhão. Mas os corretores querem pagar menos."

A relação entre proprietários e corretores tem sido difícil. Com os valores milionários, os donos das terras se recusam a pagar comissões altas. A solução tem sido fazer acordos, como fez o corretor Ivenildo Cohen Claudio Rodrigues. O dono dos lotes pediu R$ 4 milhões por 680 hectares de terra. "O que conseguisse acima disso, era meu." Ninguém imaginava que ele conseguiria uma oferta de R$ 8 milhões. Ou seja, se o acordo for cumprido, ele se tornará o novo milionário de Itaituba, com R$ 4 milhões no bolso.

Além das área na beira do rio, terrenos mais afastados, localizados na margem da Transamazônica, também são disputados. Vislumbrando a demanda com a construção dos demais terminais, os endinheirados de Itaituba decidiram construir hotéis, estacionamentos e áreas de convivência.

O engenheiro Nilson Guerra conta que está elaborando o projeto de um complexo de estabelecimentos comerciais voltados para motoristas e visitantes da região. "Haverá um estacionamento para 800 carretas, um hotel com 150 apartamentos e uma área de convivência para os caminhoneiros, com restaurantes e banheiros."

Esse não deve ser o único empreendimento. Há outros em estudo. O que a administração de Itaituba reclama é que toda a economia vai movimentar do outro lado do rio. Com os hotéis e restaurantes, quem for para Miritituba nem precisa atravessar o rio.

Falta de planejamento

CAMINHÕES INVADEM RUAS DE BARCARENA

De um dia para o outro, a cidade de Barcarena, localizada a uma hora da capital Belém, foi invadida por centenas de caminhões graneleiros. As ruas da cidade e a estrada que cruza o município ficaram lotadas de carretas aguardando para descarregar no recém-inaugurado terminal da americana Bunge, conta o consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idel), Frederico Bussinger, que estava na região para um trabalho na área. "Só no posto do entroncamento da rodovia tinha cerca de 150 carretas. Novos pátios surgiram em terrenos recém-desmatados aqui e acolá."

O caos durou alguns dias e foi provocado pelo descasamento entre a entrada em operação do terminal em Barcarena e da Estação de Transbordo de Miritituba. Sem licença de operação (que só foi obtida em 19 de maio), o terminal não pode começar a funcionar simultaneamente ao de Barcarena. Assim, toda a carga, que iria por hidrovia, foi transportada por caminhão até a cidade, de 99 mil habitantes.

O morador de Barcarena, Benedito da Barra, diretor da Câmara de Dirigentes Lojistas de cidade (CDL), conta que, por causa do excesso de peso dos caminhões, o asfalto das ruas e das estradas ficou danificado. Segundo ele, por enquanto, os investimentos feitos no Porto de Vila do Conde e nos terminais de uso privativo não trouxeram grandes benefícios para o município, onde menos de 30% dos domicílios são abastecidos por rede de água e, em 88% deles, o esgoto não é tratado.

"Infelizmente, não vemos os benefícios desses empreendimentos. O emprego está mais difícil e o comércio piorou", conta o morador. Ele destaca que uma empresa de alumínio, programada para se instalar em Barcarena, desistiu do investimento. "A expectativa é que geraria muitos empregos para o município. Os novos terminais exigem pessoas qualificadas, que não tem aqui."

Para Bussinger, é preciso tomar cuidado para não criar novamente ilhas isoladas das cidades, como ocorreu no passado com o ciclo de investimentos na Amazônia. "É preciso ter uma integração entre os projetos e as cidades", destaca o consultor.

Sítio arqueológico

MORADOR SE PREOCUPA COM PRESERVAÇÃO

Cobiçada pelas empresas, a comunidade de Santarezinho, pertencente a Itaituba, tem apenas cinco famílias. Algumas delas já venderam suas terras para a construção dos terminais. Outras ainda estão em negociação, como é o caso da família de Martineli Albuquerque. Ela conta que os irmãos do pai já se desfizeram dos lotes e mudaram do local. A preocupação de Martineli, no entanto, é com o sítio arqueológico que tem na região. Estudante de história, ela montou um museu na comunidade com todas as peças que encontrava pelo caminho.

"A comunidade foi a primeira missão de Itaituba. Tem uma infinidade de peças espalhadas pelo local." O museu de Martineli tem cerca de 600 peças, entre objetos indígenas e portugueses. "Agora vamos ver qual será a proposta das empresas para recuperar as peças e preservar o museu."