

Reportagem Especial * Desperdício histórico

● **Rastro**
5% da carga de grãos transportada pela BR-158 fica pelo caminho na beira da rodovia



VALE DO ARAGUAIA BUSCA SAÍDA PARA SEU FUTURO

Escoar a produção de grãos é o grande desafio para agricultores no Norte do País

André Borges | TEXTO E FOTOS
ENVIADO ESPECIAL A ÁGUA BOA (MT),
CONFRESA (MT), REDENÇÃO (PA) E
MARABÁ (PA)

A poeira toma conta do Vale do Araguaia. Ganha impulso nas rodas dos caminhões que avançam pela BR-158 e se espalha em nevoeiro. Quando o pó assenta, fica no chão o rastro de grãos que as caçambas despejaram pelo caminho.

Será assim até o fim da viagem, quando caminhões terão perdido 5% de suas cargas nas beiras da rodovia. Daqui a dois meses, quando as chuvas chegarem, muitos

desses grãos ganharão vida, e logo vai ser possível ver brotos de soja e milho crescendo estrada adentro. E a prova cabal do vigor da terra da região. E um retrato bem acabado do desperdício histórico causado por uma estrada que deveria estar pronta há mais de 30 anos. Essa promessa nunca vingou.

Durante quatro dias, o **Estado** percorreu a rota de escoamento do Vale do Araguaia. A partir de Água Boa, em Mato Grosso, a reportagem andou 970 quilômetros da BR-158 até chegar a Redenção, no Pará. Desse ponto, seguiu mais 360 km pela BR-155 para alcançar Marabá (PA).

Essa região, que engloba o nordeste de Mato Grosso e o sul do Pará, forma hoje o arco de produção de grãos

e pecuária mais promissor do País. A precariedade e os riscos encontrados a cada quilômetro dessa viagem, no entanto, parecem ignorar o papel central que essas estradas jogam no quebra-cabeça logístico do País.

A rota do Araguaia, formada pelas BRs 158 e 155, é hoje o elo que falta para viabilizar um desejo antigo de integração nacional: ter rodovia, ferrovia e hidrovias trabalhando juntos. Nessa engrenagem, cargas que saem da BR-158 podem acessar os trilhos da Ferrovia Norte-Sul, em Colinas do Tocantins (TO), num trecho em que os trilhos já estão prontos para carregar grãos até os portos do Norte, como Itaqui (MA).

O traçado das estradas também viabiliza a ligação com a Hidrovia do To-

cantins, a partir de Marabá, onde barcaças poderão levar a carga até o porto de Vila do Conde (PA). Para que esse plano intermodal funcione efetivamente, no entanto, é preciso que, antes, existam rodovias minimamente trafegáveis.

Nos 1,3 mil quilômetros de estrada percorridos pela reportagem, mais de 200 km ainda são de terra, entre contornos para desviar áreas indígenas e



NA WEB
Infográfico. Trajeto percorrido e os problemas da rodovia

www.estadao.com.br/valeदारaguaia

trechos nunca pavimentados. Outros 250 km de asfalto estão em condições intransitáveis, entre Redenção e Eldorados dos Carajás (PA). Na região de Santana do Araguaia (PA), pontes de ferro apodrecidas rangem alto ao suportar o peso de caminhões abarrotados de grãos. Itens básicos, como sinalização e acostamento, são tratados como artigos de luxo, restritos a poucos trechos das estradas.

Em cima de tanta precariedade, 800 mil toneladas de grãos foram colhidas no Vale do Araguaia na última safra de 2013. Parte dessa carga subiu pela Norte-Sul, com a bússola apontada para os portos do Norte. A maioria dos caminhoneiros, no entanto, preferiu não bancar o risco e seguiu para o Sul, aos terminais de Santos (SP) e Paranaguá (PR), em viagens de 2 mil a 2,3 mil km.

Amostra. Neste ano, pelo menos 1,5 milhão de toneladas de grãos serão colhidas na região, estima o Movimento Pró-Logística, ligado à Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja). Esse desempenho é apenas uma amostra do que está por vir nos próximos anos, por conta de investimentos que já se alastram pela região.

Do lado de Mato Grosso, há terras disponíveis para produzir 10 milhões de toneladas por ano. No sul do Pará, a previsão é de 8 milhões de toneladas. Em pouco tempo, o Vale do Araguaia vai produzir 18 milhões de toneladas de grãos, mais de dez vezes o volume atual.

PONTES INSEGURAS COLOCAM PESSOAS E CARGAS EM RISCO

SANTANA DO ARAGUAIA E REDENÇÃO (PA)

Em centímetros bem calculados, caminhões se espremem para cruzar as pontes de ferro enferrujadas, em um trecho isolado da BR-158 entre os municípios de Santana do Araguaia e Redenção, no Pará. Filas se formam nos dois lados das apertadas travessias de mão única, à espera de que cada um passe pelo caminho. É preciso paciência. A velocidade tem de ser mínima porque qualquer erro de cálculo pode ser fatal.

Instaladas 30 anos atrás pelo Exército, as pontes não passam hoje de sucatas, com placas soltas e ferro retorcido. Para desviar dos buracos da ponte, caminhões são obrigados a zanzar sobre a plataforma. Frequentemente, a habilidade no volante não é suficiente.

Os acidentes são frequentes, com caminhões carregados de grãos sendo tragados rio abaixo. Dois meses atrás, mais um caminhoneiro morreu no local.

“A gente tem que guiar a 5 quilômetros por hora por causa do perigo. É quando o bandido chega. Eu fui roubado aqui. Subiram no meu caminhão e me pararam. Levaram minha carteira, meu celular e um rádio amador que eu usava para falar com os

● **Risco duplo**
“Essas pontes estão nesse estado deplorável há mais de 20 anos, e ninguém faz nada de concreto para resolver isso.”
Vitório Guimarães da Silva
PRODUTOR DE SOJA E MILHO NA REGIÃO DE REDENÇÃO

amigos na estrada”, diz Neuro Marcon, caminhoneiro que cruza as pontes há três anos.

Com um caminhão carregado de ração de resíduos de dende, Marcon diz que seus colegas de trabalho têm evitado transitar pela rodovia. “Desse jeito, não dá. A gente não sabe o que vai encontrar pela frente. Já cansei de ver caminhão tombado nessa estrada.”

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) informou que os anteprojetos de engenharia para construção de novas estruturas estão prontos, restando agora a etapa de orçamento das obras, para licitação nos 30 dias seguintes.

“Essas pontes estão nesse estado deplorável há mais de 20 anos, e ninguém faz nada de concreto para resolver isso”, diz Vitório Guimarães da Silva, que há 27 anos produz soja e milho na região de Redenção.

Só neste ano, moradores de cidades próximas às pontes fizeram três manifestações na BR-158, bloqueando a passagem para protestar contra a situação da estradas e suas estruturas. A mais recente delas foi presenciada pelo **Estado**. No último dia 9, manifestantes fecharam a rodovia por dois dias, perto de Santana do Araguaia, para reclamar da falta de energia e das condições da estrada.

PROBLEMAS SÃO ENTRAVE PARA O CRESCIMENTO

VILA RICA (MT), SANTANA DO ARAGUAIA E REDENÇÃO (PA)

As falhas de infraestrutura têm freado o potencial de crescimento da região do Vale do Araguaia. Em Santana do Araguaia (PA), os problemas com a BR-158 são acompanhados da falta de energia, que dificulta a vida de milhares de pessoas e o desenvolvimento do agronegócio.

“Tive de gastar R\$ 500 mil em um gerador para operar um silo secador, além do custo que vou ter que bancar com manutenção e óleo diesel. É assim que as coisas ainda funcionam por aqui. Simplesmente, não tem energia disponível”, afirma Carlo Iavé, produtor de grãos há mais de 20 anos.

As limitações também comprometem a exploração de itens indispensáveis na agricultura, como o calcário, usado para corrigir a acidez da terra. Iavé afirma que, se tivesse energia à disposição, teria condições de extrair calcário ao lado de sua fazenda, a R\$ 20

por tonelada. Mas é obrigado a trazer a matéria-prima de longe a R\$ 100 a tonelada. “Estou ao lado de uma jazida de calcário, mas sou forçado a pagar um frete pesado e buscar esse material a 400 quilômetros de distância, no município de Bandeirantes do Tocantins (TO), porque não tenho condições de fazer exploração por aqui.”

A área de influência da BR-158, em um raio de 200 km, dispõe de 6,8 milhões de hectares de terras aptas à agricultura, com capacidade para produzir mais de 44 milhões de toneladas de grãos entre soja e milho, calculam a Aprosoja e o Movimento Pró-Logística. “Temos um potencial gigantesco pela frente, mas esse futuro passa pela conclusão dessas estradas. Onde o asfalto chegou, vemos o desenvolvimento”, diz o produtor Edio Brunetta, membro da diretoria da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Mato Grosso (Famat).

A falta de pavimentação em trechos da BR-158, segundo os pecuaristas, também complica a exportação de carne. Hoje, há cerca de 1,3 milhão de cabeças de gado na região. “Tenho 1,5 mil cabeças de gado em Vila Rica, mas tenho dificuldades para exportar essa carne porque a poeira está na minha cara, há mais de 30 anos”, diz o produtor Anísio Vilela Junqueira Neto.

● **Perigo**
 “A gente tem de guiar a 5 quilômetros por hora. É quando o bandido chega.”
 Neuro Marcon, CAMINHONEIRO



● **Terra fértil**
 Este ano, pelo menos 1,5 milhão de toneladas de grãos serão colhidas na região, estima o Movimento Pró-Logística.

Potencial.
 BR-158, que deveria estar pronta há 30 anos, é usada no transporte de grãos e gado



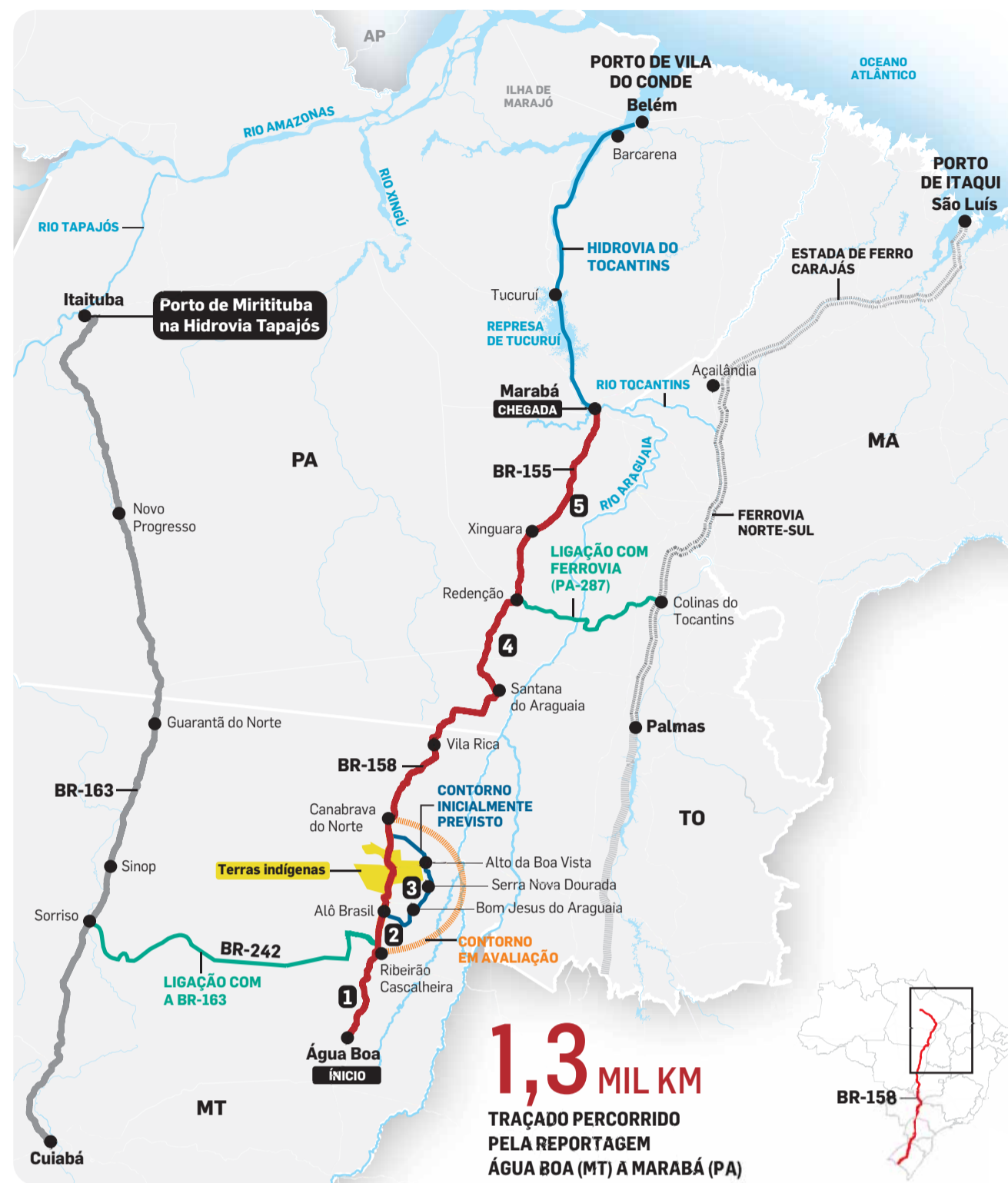
A Confederação Nacional da Indústria (CNI) estima que, com a conclusão das rodovias e a abertura da Hidrovia do Tocantins, haveria uma redução de R\$ 788 milhões por ano no custo logístico da região a partir de 2020. “Resolvida a situação da BR-163, que já é alvo de concessões, a nossa maior preocupação logística hoje é a BR-158, por conta do potencial que essa região tem”, diz Edeon Vaz, presidente do Movimento Pro-Logística.

Essa relevância não é ignorada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), garante o diretor-geral, general Jorge Fraxe. A autarquia tem ações de manutenção e pavimentação em alguns pontos das estradas. “Sabemos da importância da rota para o escoamento e vamos concluir essas obras”, diz Fraxe.

A promessa é recebida com ceticismo por produtores como Anísio Villela Junqueira Neto, que vive há 37 anos na região de Vila Rica (MT), próximo à divisa com o Pará. “Quando cheguei aqui, em 1977, ouvi que tudo seria asfaltado até 1980. Estou esperando até hoje”, lembra.

Neste ano, a BR-158 completa 70 anos, desde que foi idealizada como parte do plano de interiorização do País pelo presidente Getúlio Vargas, em 1944. A abertura da estrada, porém, só ocorreria efetivamente nos idos de 1970. Trechos inicialmente previstos, como a ligação entre Redenção e Altamira (PA), nunca saíram do papel. Seu desenho permanece em mutação até hoje.

COLEÇÃO DE PROBLEMAS



Trechos

REDEÇÃO - MARABÁ
 FOTOS: ANDRÉ BORGES



SANTANA DO ARAGUAIA - REDEÇÃO



SERRA NOVA DOURADA - ALTO DA BOA VISTA



RIBEIRÃO CASCALHEIRA - ALÔ BRASIL



ÁGUA BOA - RIBEIRÃO CASCALHEIRA



INFOGRÁFICO/ESTADÃO

CEMITÉRIO INDÍGENA FAZ ESTRADA MUDAR TRAÇADO

BOM JESUS DO ARAGUAIA, SERRA NOVA DOURADA E CANA BRAVA DO NORTE (MT)

Crateras no asfalto e extensos trechos de terra estão longe de ser os únicos problemas para quem segue pela rota do Araguaia. A complexidade da BR-158 chegou a tal ponto que hoje essa estrada não tem nem sequer um traçado definitivo.

Quem cruza o trecho entre os municípios de Bom Jesus do Araguaia e Cana Brava do Norte, em Mato Grosso, tem de passar pela terra indígena maraiwatsede, cortada pela estrada. As tensões frequentes com os índios levaram o governo a planejar um contorno para não atravessar o território indígena. O novo percurso de terra, que passa por pequenos municípios da re-

gião e amplia a viagem em cerca de 100 quilômetros, foi desenhado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), que já trabalhava nas etapas finais para iniciar a contratação das obras de pavimentação.

Ocorre que, recentemente, a Fundação Nacional do Índio (Funai) informou ter descoberto um cemitério de índios xavantes na região. A terra sagrada sofreria impacto com o contorno. Por causa disso, o Dnit foi obrigado a abandonar a ideia e, agora, trabalha nos estudos de um outro contorno, o qual amplia ainda mais o traçado, além de cortar áreas de floresta e fazendas.

Indignado, o prefeito de Serra Nova Dourada, Edson Yukio Ogatha, abre

um mapa sobre a mesa e mostra o segundo contorno em análise. “Essa proposta é um absurdo. A estrada passaria pelo nosso município, mas agora querem suspender o projeto por conta de supostas terras indígenas que nem se comprovaram. É uma angústia para nós, um desrespeito total com a região.”

Impacto ambiental. A Funai confirmou que encontrou um cemitério indígena e aguarda novos planos do Dnit para analisar outro contorno. O Dnit informou que deve entregar os estudos sobre o impacto ambiental do traçado até o fim de setembro.

A notícia tirou o sono dos 50 mil moradores dos seis municípios da região. “Foram cinco anos na espera desse contorno e agora nos chegam com isso? Eles preferem abrir uma estrada do zero, com mais desmatamento, em vez de passar por aqui, onde já tem estrada de terra? Nós estamos à parte do desenvolvimento, isso não faz sentido”, diz Marcos Roberto Reinert, pequeno pro-

ductor na região e ex-prefeito de Serra Nova Dourada.

Para grandes produtores, o ideal seria que a BR-158 continuasse com o seu traçado original, ou seja, passando por dentro da terra indígena, uma situação que já ocorre em outras regiões do País.

É o que espera também o empresário Arnon Araújo dos Santos, dono do posto de gasolina Arnon, instalado no trecho da estrada que deixará de existir. “Vivo nessa região há 40 anos. Essa rodovia é uma luta nossa de sempre, mas nunca vencemos. Agora, querem tirar a estrada daqui e convencer o caminhoneiro de aumentar a viagem. Ninguém vai fazer isso”, diz ele.

O clima entre índios e caminhoneiros, que já não era bom, tem piorado. “Os índios têm ameaçado cobrar pedágio aqui na BR para liberar a passagem, mas não vamos aceitar isso”, reage o caminhoneiro Jesus da Silva Oliveira, usuário frequente da rodovia.

RODOVIAS EM SITUAÇÃO PRECÁRIA ENCARECEM O FRETE NA REGIÃO

REDEÇÃO E EL DORADO DOS CARAJÁS (PA)

As condições de uma estrada de terra podem ser infinitamente melhores que as de uma rodovia asfaltada. Essa é a lição ensinada a quem cruza o trecho da BR-155 entre Redenção e Eldorado dos Carajás, no Estado do Pará.

A situação é de total abandono. Cerca de 200 quilômetros do percurso estão em condições absolutamente intratáveis. Caminhões, ônibus e carros são obrigados a fazer um zigue-zague constante para desviar das crateras abertas no asfalto. O risco de acidente é alto por causa das pedras de concreto espalhadas no caminho.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) trabalha na pavimentação de aproximadamente 50 km da rodovia, nas proximidades de Redenção. A BR-155 passou a ser uma responsabilidade da autarquia federal em 2010, quando ainda se chamava PA-150. O desleixo com a maior

parte do traçado, segundo o Dnit, é resultado da falta de compromisso do governo paraense com a manutenção da estrada.

“A BR-155 era um flagelo de buracos, uma rodovia estadual que não recebeu o pavimento adequado. Jogavam um asfaltozinho lá e chamavam de estrada. Agora, nós estamos resolvendo isso, mas esse processo demora um tempo”, diz o diretor-geral do Dnit, general Jorge Fraxe. A federalização da rodovia, segundo ele, atendeu a um pedido feito pelo governo do Pará, que não queria mais cuidar da estrada.

Para complicar mais a situação, nesta época do ano a BR-155 é marcada por queimadas em seu entorno. Durante a viagem, o Estado cruzou vários focos de incêndio, onde o fogo avança até o asfalto, em pontos onde não há manutenção. Em algumas situações, caminhões e carros são obrigados a parar e aguardar o fim das labaredas. “Todo mundo tem evitado subir pela BR-155 por causa das condições da estrada.

Quem vai tem que estar disposto a tudo”, diz Leonir Rosseto, que planta soja há 18 anos na região de Redenção.

O Dnit informou que já garantiu investimentos de R\$ 315,8 milhões para a recuperação da BR-155 e que parte desses recursos está em execução. Outros R\$ 191,2 milhões serão investidos na BR-158, em trechos de Mato Grosso e Pará.

Os pesadelos da rota do Araguaia repercutem no frete cobrado por quem se aventura pela região, um dos mais caros do país. Hoje, o transporte de grãos entre os 1,3 mil km que ligam Confresa (MT) e o porto de Barcarena (PA) custa R\$ 175 a tonelada.

“Em qualquer outra área do País, um trajeto de 1,3 mil km custa R\$ 160 a tonelada. E essa situação piora no pico da safra, quando nosso frete sobe até 40%. É o custo que pagamos pelas estradas que temos”, afirma Humberto Borges, diretor de planejamento da Fazenda Bom Sucesso, em São José do Xingu (MT).



Ferrugem. Ponte na BR-158, na divisa entre Mato Grosso e Pará