

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/valadoaraguaia

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.

