

Infraestrutura Operadoras querem começar a construir seus terminais neste ano no vilarejo à margem do rio Tapajós

Gigantes da logística descobrem Miritituba

André Borges
De Itaituba e Santarém (PA)

Há um clima de calmaria no cais do porto de Santarém. Um cruzeiro gigantesco, com suas piscinas e discotecas, embarca um grupo de viajantes. Ouve-se “Take Five”, de Paul Desmond, maior sucesso do The Dave Brubeck Quartet. Não há filas, nem pressa. Uma feirinha de artesanato vende lembranças aos turistas. A poucos metros dali, no terminal da Cargill, um navio cargueiro recebe os grãos de algumas barcas. Três caminhões também despejam suas cargas, tranquilamente. Uma hora dessas, esse sossego vai acabar.

A conclusão das obras da BR-163, meta que desta vez é prometida pelo governo para o fim deste ano, terá um impacto direto na atividade dos principais portos da região Norte do país. Santarém, que está localizada estrategicamente no ponto final da rodovia, no encontro dos rios Tapajós e Amazonas, passará a ter papel crucial para embarcar a produção que subirá do norte do Mato Grosso, desafiando as estruturas saturadas do Sul e Sudeste. Os cálculos preliminares estimam uma movimentação de até 20 milhões de toneladas de grãos saídos de Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop. Essa nova rota também vai mexer com portos como Santana, no Amapá, e os terminais de Vila do Conde, localizado no município de Barcarena (PA).

Mudanças mais radicais, no entanto, estão reservadas para o pacato vilarejo de Miritituba, pequeno distrito que pertence ao município de Itaituba, polo de comércio de ouro no interior do Pará. Por enquanto, o que existe na orla de Miritituba são redes de pescadores à espera dos tucunarés. Nas poucas ruas da vila, porém, a movimentação é intensa. Um novo porto começa a brotar na Amazônia.

O vilarejo, cravado na margem direita do Tapajós, fica a 300 km de distância ao sul de Santarém. Para o produtor, isso significa 300 km a menos de estrada para percorrer até chegar ao destino final da BR-163. É fato que grandes cargueiros não conseguirão subir até Miritituba, por causa da pouca profundidade do Tapajós nesse trecho do rio, mas as barcas (chatas) conseguem carregar boa parte da produção, que passará então a descer até Santarém pela hidrovía do Tapajós. Cada comboio de barcas pode trans-

Na estrada

Principais pontos do trecho da BR-163



Fonte: Elaboração própria, Movimento Pró-Logística

portar até 30 mil toneladas de grãos. Isso equivale a mais de 800 caminhões de grãos. Trata-se de mais uma rota fundamental que se abre para o escoamento.

Quase uma dúzia de empresas especializadas em transporte de cargas já tratou de comprar seus terrenos em Miritituba. Nessa lista estão companhias gigantes, como as tradings americanas Bunge e Cargill, que tocam o processo de licenciamento ambiental de seus projetos e querem iniciar a construção de seus terminais ainda neste ano. Operadoras logísticas como Hidrovias do Brasil, Cianport, Unirios e Terfron também já demarcaram seus territórios na vila.

Além da distância mais curta em relação aos produtores de grãos do Mato Grosso, Miritituba guarda outras vantagens em rela-

ção ao porto de Santarém. Seus terminais serão alcançados diretamente por um acesso de 30 quilômetros da rodovia Transamazônica (BR-230), que corta a BR-163. Por causa da sua localização, não há necessidade de passar pelo centro de Itaituba, que está na outra margem do rio. Em Santarém, onde a resistência de movimentos ambientais a projetos portuários faz história, os caminhões carregados de grãos são obrigados a cortar o centro da cidade para chegar ao porto.

Os cálculos preliminares dão conta de que cerca de R\$ 600 milhões deverão ser investidos nos terminais de Miritituba. Mais R\$ 1,4 bilhão são calculados para compra de comboios de barcas. Somente a Cargill, que tem um terminal de cargas em Santarém em operação há dez anos, investirá cerca de R\$ 200 milhões no local. O plano é triplicar o volume de soja exportado pela empresa em Santarém, saltando de 1,9 milhão de toneladas para mais de 4 milhões de toneladas por ano.

“Miritituba realmente passou a ser muito estratégica para o escoamento, porque vai dividir a carga que seguiria até Santarém”, diz Carlos Fávoro, presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja). “Os projetos portuários estão caminhando rapidamente. A rodovia fará integração com a hidrovía. Nossa expectativa é de que as obras da BR-163 acompanhem esse mesmo ritmo.”

Além de ser uma rota bem mais barata que a estrada, a hidrovía polui radicalmente menos. Na maioria dos casos, também é mais rápida que o transporte feito pelas estradas. “Esse tipo de projeto ajuda a acabar com a situação injusta que hoje penaliza o produtor, o único elo da cadeia que, de fato, produz algo”, diz o presidente do Conselho Temático de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI), José de Freitas Mascarenhas. “O produtor é quem gera a riqueza. A partir dele, todos os demais fazem apenas transferência de serviços. Não é possível que esse cidadão continue a ser o que mais sofre com a limitação logística do país.”

O porto de Miritituba é um sonho antigo, alimentado há muito tempo por ruralistas como o senador e ex-governador do Mato Grosso, Blairo Maggi (PR-MT). Há 14 anos, Maggi partiu rumo ao Ta-



Terminal da Cargill, no porto de Santarém: calmaria deverá acabar quando as obras da BR-163 chegarem ao fim



Itaituba, polo de comércio de ouro no interior do Pará: distrito de Miritituba poderá se transformar em importante porto

pajós com um grupo de produtores e mais de 70 caminhões de soja. Foram testar o potencial do vilarejo como ponto de saída para os grãos. A aptidão se confirmou.

A espera de investimentos, Mi-

ritituba segue o dia-a-dia comum a qualquer vila do país. De seu pequeno terminal, partem balsas levando pessoas, mercadorias e veículos até Itaituba. Na Transamazônica, uma pequena

placa de madeira, mal instalada, avisa que ali há uma área nova de “porto”. O Valor foi até o local. Os terrenos já foram cercados pelas tradings e empresas de logística. (Colaborou Ruy Baron).

Fronteira entre Pará e Mato Grosso ainda é uma “terra de ninguém”

De Guaraná do Norte (MT), Castelo dos Sonhos e Novo Progresso (PA)

O ditado popular diz que, se fossem reunidas todas as escrituras de terras do Pará, seria preciso que o território do Estado tivesse três andares para dar lugar para todo mundo. A realidade que se encontra na fronteira do Estado com o Mato Grosso justifica a fama. A confusão fundiária nesta região chega a tal ponto que, passados mais de 250 anos desde o fim das capitânias hereditárias, ainda hoje se discute o traçado definitivo de onde um Estado acaba e o outro começa. Há dois postos de polícia vigiando duas “fronteiras”, uma área em litígio. Em termos práticos, é uma terra de ninguém.

“Vivo aqui há quase 30 anos, essa terra é minha, mesmo ser ter o registro dela. Nessa região, passam hoje cerca de 1,8 milhão de cabeças de gado. Todos são criados em terras sem papel, sem documento”, diz o presidente do Sindicato Rural de Guaraná do Norte (MT), Alberto Cezário, que também é coordenador do programa pró-regularização fundiária do Norte do Mato Grosso.

Quando a BR-163 entra em solo paraense, acabam-se as lavouras de soja e milho que cobrem todo o Norte do Mato Grosso. Na paisagem dos 1,1 mil km de estrada que se seguem até as proximidades de Santarém (PA), proliferam os pastos, uma atividade que, a rigor, não deveria estar ali.

O traçado da BR-163 corta ao meio uma das principais reservas florestais do país, a Floresta Nacional do Jamanxin, santuário ambiental que, cada vez mais, é refém de focos de garimpo clandestino e desmatamento ilegal.

Em 2006, o governo federal lançou o “Plano BR-163 Sustentável”. Um conjunto de medidas costuradas em embaladas por um orçamento de R\$ 800 milhões prometia combater a ação de grileiros e a devastação ambiental da região. A ideia era que, conforme o asfalto avançasse na Amazônia, os problemas fossem atacados. Sete anos depois, o asfalto pouco caminhou. Quanto ao plano, praticamente não saiu do lugar. Não há números precisos sobre a regularização de terras nessa região, mas estima-se que, no máximo, 30% delas tenham seus papéis em ordem.

Um ano atrás, movimentos sociais da Amazônia bateram na porta da Casa Civil da Presidência, em Brasília, para cobrar uma satisfação sobre o pacote. Representantes de 58 municípios queriam saber que destino tiveram as medidas previstas sobre questões como licenciamento ambiental, inclusão social, geração de renda e regularização fundiária. Voltaram para a Amazônia com a promessa de que as metas do plano seriam repactuadas.

“Realmente enfrentamos muitos problemas que não estavam previstos. As políticas e projetos foram feitos de maneira desigual.

Algumas questões andaram, mas outras não. Demos um pequeno salto no ano passado”, diz o coordenador do Plano BR-163 Sustentável, Johannes Eck, da Casa Civil.

Para acelerar a regularização de terras, comenta Eck, o governo está “alterando a metodologia de trabalho para multiplicar os resultados”. Desde o início do plano, foram enfrentadas diversas dificuldades por conta de mudanças legais. “Essas alterações na legislação prejudicaram o trabalho, mas isso será resolvido. Além disso, mudamos o tratamento dado ao georreferenciamento das áreas. Ele estava sendo trabalhado de uma forma que tratava de todas as áreas públicas. Mas queremos tratar isso caso a caso”, diz o coordenador do plano.

Ao longo da BR-163, a maior parte do trecho que corta a floresta do Jamanxin é emparelhada pela densa floresta amazônica. Mas não demora muito até que essa paisagem passe a incluir algumas estreitas estradas de terra, que rasgam a reserva adentro. Na maioria dos casos, são estíres também conhecidos como “espinahas de peixe”, aberturas usadas para facilitar a extração ilegal de madeira no meio da mata.

Criada em 2006, a Floresta Nacional do Jamanxin abraça uma área total de 1,3 milhão de hectares de floresta. É o único corredor natural que liga as reservas do Xingu e do Tapajós, os dois grandes blocos de preservação ambiental na Amazônia. (AB)

De Santarém (PA)

Governo promete asfaltar 3 km por dia da BR-163 nos próximos seis meses

De Santarém (PA)

O governo promete concluir em seis meses aquilo que não ficou pronto em 30 anos. A partir de maio, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), responsável pelas obras da BR-163, retoma o trabalho de pavimentação e revestimento da rodovia.

As obras se concentrarão no trecho paraense da estrada, nos 1,1 mil km de extensão entre a divisa com o Estado do Mato Grosso e Santarém. Como constatou o Valor, há cerca de 560 quilômetros de estradas de terra à espera do asfalto. Algumas pontes ainda precisam ser instaladas. Em muitos trechos, há problemas graves de erosão e presença de minas d’água, situação que exigirá intervenções pesadas de drenagem. Dado que o prazo de trabalho na região se resume a basicamente seis meses por ano, por causa dos períodos de chuva, o que o governo está se comprometendo a fazer, basicamente, é entregar mais de 3 quilômetros de estrada asfaltada a cada dia. Apesar de todas as dificuldades e do longo trecho de construção, o Dnit informa, por meio de nota, que monitora o prazo de execução das obras e que será investido de R\$ 1,2 bilhão na estrada.

“Já foi realizada reunião em Brasília com todos os consórcios responsáveis pela BR-163 para planejar a retomada após o inverno amazônico”, sustenta o Dnit. No encontro feito com as empresas e com o batalhão de engenharia do

Exército, o governo listou “várias providências para as empresas em termos de mobilização de equipamentos e de pessoal”, para que o cronograma seja cumprido.

Representantes de produtores rurais, tradings e empresas de logística comemoram o entusiasmo, mas preferem contar com menos. “Nossa expectativa é de que fiquem faltando apenas uns 15% para ser asfaltado no trecho [de 1,3 mil km] entre a divisa dos Estados e Miritituba. A previsão é de que tudo seja realmente entregue até o fim de 2014”, diz Edeon Vaz Ferreira, diretor-executivo do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso.

Após a reportagem do Valor viajar de caminhonete por 1,5 mil km, entre Lucas do Rio Verde (MT) e Santarém (PA), o que se constata é que a conclusão da estrada não terá capacidade de ser a solução definitiva para o escoamento de grãos do país. O volume de carga é extremamente alto e sua tendência é de crescimento. A via, no entanto, terá papel fundamental, porque será outra rota de saída.

Outros projetos tão relevantes quanto a BR-163 ainda estão guardados nos escaninhos de Brasília. A cidade de Lucas do Rio Verde, por exemplo, aguarda há anos uma estação da prometida Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), empreendimento que já chegou até a ganhar o apelido de “ferrovia da soja”. Em junho do ano passado, a estatal Valec chegou a publicar o edital para contratação do projeto exe-

cutivo da ferrovia. Prevvia-se o desembolso de R\$ 70 milhões para bancar os estudos. O valor da obra era calculado em R\$ 6 bilhões. As ambições estavam seus limites. A partir de Lucas do Rio Verde, a ferrovia alcançaria a Norte-Sul, espinha dorsal ferroviária do país, mas também seguiria sentido oeste, chegando ao município de Vilhena (RO), com mais 598 quilômetros de trilhos. Dali em diante, teria que ser rebatizada para “Ferrovia Transcontinental”, porque chegaria a 4.400 km de extensão em solo brasileiro e rumaria pela América Latina, ligando os oceanos Atlântico e Pacífico por barras de aço. Nada ocorreu. Hoje, para tentar desencavetar uma primeira parte do projeto, o governo incluiu a malha no pacote de concessões de ferrovias.

Hoje, a única opção ferroviária do Mato Grosso para acesso aos portos de Santos (SP) ou Paranaguá (PR) se dá pela Ferronorte, malha controlada pela América Latina Logística (ALL). Os produtores reclamam que a empresa cobra um frete muito caro, próximo ao valor cobrado pelos caminhões. A ALL nega. O governo promete acabar com o monopólio de operações nas ferrovias, para incentivar a competição e reduzir o custo do transporte no Brasil. (AB)

valor.com.br
Confira a reportagem em vídeo no link abaixo
www.valor.com.br/videos