

Agronegócios

Lógica Hidrovias do Brasil e joint venture entre ADM e Glencore iniciarão operações portuárias em Barcarena

Escoamento de grãos pelo Norte terá forte expansão em 2016/17

Bettina Barros
De São Paulo

A safra de grãos 2016/17 se aproxima e o sobe e desce de barcas já está mais intenso ao longo do rio Tapajós. Após quase três anos de preparação, entre emissões de licenças e obras, as Hidrovias do Brasil e a joint venture entre ADM e Glencore iniciam suas operações portuárias em Barcarena, no Pará, aquecendo os motores para as milhões de toneladas de soja que começarão a ser escoadas do Centro-Oeste a partir de fevereiro. A chegada dos terminais privados à região consolida a nova — e mais aguardada — rota logística para o transporte de grãos no país.

ADM/Glencore e Hidrovias se somarão às operações da Bunge, que já em 2014 começou a movimentação comercial pelo corredor fluvial Miritituba-Barcarena — e que em julho vendeu 50% de sua operação no Tapajós para a Amaggi, por US\$ 145 milhões. Se tudo der certo, serão quase 10 milhões de toneladas escoadas pelo rio já na próxima safra. A partir de 2020, espera-se uma capacidade operacional de cerca de 40 milhões de toneladas de grãos ao ano, à medida em que concessões avançarem e aportes privados bilionários forem finalizados — o rio estará ainda mais preenchido por barcas com a chega-

Corrida para o Norte
Escoamento pelo rio Tapajós ganha fôlego



da em breve da Cargill (no trecho Miritituba-Santarém). Cianport (Miritituba-Amapá) e players menores em fase inicial de projeto.

Principal via de acesso do chamado Arco Norte, o rio Tapajós tornou-se a maior aposta das trading e prestadores de serviços do agronegócio como alternativa de escoamento da safra brasileira de

grãos: o caminho até o porto é mais curto, o frete mais barato, e não se espera grandes congestionamentos para o embarque, como ocorre nos portos do Sudeste e Sul.

"Estamos bastante otimistas", disse ao Valor Bruno Serapião, CEO da Hidrovias do Brasil, controlada pelo P2 (do Pátria e Promon). Após um período de comis-



Barcaça da Bunge no corredor fluvial Miritituba-Barcarena, no Pará: multinacional americana foi pioneira na região

sionamento de fevereiro a julho, a empresa estreou o transporte comercial de grãos por Barcarena no mês passado. "Vamos fechar 2016 já com 1 milhão de toneladas movimentadas", estimou o executivo.

O resultado é considerado positivo, apesar de os embarques terem começado justamente em um ano de quebra na safra do milho no Brasil, o que levou a cancelamentos de contratos de exportação para o abastecimento do mercado interno. Segundo Serapião, a empresa perdeu 300 mil toneladas por "questões mercadológicas", mas está cumprindo os pedidos.

A Hidrovias tem contratos de 10 anos fechados com Multi-grain, Cofco e Nidera (adquirida integralmente em agosto pela Cofco). Para 2017, a projeção é chegar a três milhões de toneladas e alcançar a capacidade operacional de 6,5 milhões de toneladas de grãos por ano em 2020.

"Com parcerias de longo prazo, a Hidrovias terá garantia de geração de caixa de US\$ 140 milhões ao ano quando o projeto atingir capacidade operacional", disse ele.

Criada em 2010, a companhia

tornou-se operacional em 2013 com a navegação pela hidrovia Tietê-Paraná e atuações no Paraguai, Argentina e Uruguai. Em 2015, faturou de R\$ 196 milhões. Para este ano, com a estreia no Norte, a expectativa é chegar a algo entre R\$ 400 milhões a R\$ 500 milhões.

A Hidrovias investiu quase R\$ 1,5 bilhão para a construção da estação de transbordo em Miritituba, do terminal em Barcarena e a aquisição da frota fluvial. Do total, 70% foi captado com instituições financeiras públicas e privadas.

Para a segunda fase do projeto no Norte, pretende construir um segundo transbordo em Miritituba e ampliar a capacidade para 8,5 milhões de toneladas por ano. O terreno de 130 hectares já foi adquirido, ao lado do atual terminal. As obras estão previstas para 2018.

Já o consórcio ADM/Glencore entrou em fase pré-operacional no Terminal de Ponta da Montanha no segundo semestre de 2014, com estrutura de carregamento temporária e obras em andamento. Até junho, operou com "grabs", uma "concha" conectada a um guindaste no píer que pega o grão da barca-

ça e joga no porão do navio. Em julho, inaugurou o equipamento definitivo, dando eficiência ao embarque chegará próximo a três milhões de toneladas na nova safra.

Adquirido em 2012, o terminal recebeu aportes de quase US\$ 200 milhões. Até dezembro — antes de a soja começar a jorrar no porto —, o píer de atracação para navios Panamax estará pronto, assim como o novo armazém de grãos com capacidade de 120 mil toneladas.

O consórcio fechou uma parceria com a Transportes Bertolini — segunda maior empresa de navegação fluvial depois da Amaggi — para o escoamento da carga de Miritituba (onde a Bertolini tem um terminal flutuante) até Barcarena. A intenção, porém, é trafegar com frota própria de barcas para atender necessidades futuras.

Pioneira no Tapajós, a Bunge investiu R\$ 700 milhões no Terminal Portuário Fronteira Norte (Terfron), o maior em seis anos em agronegócio e logística no país. Procurada, disse não ter dados atualizados — os números oficiais ainda são os de 2014/15, quando escoou 4 milhões de toneladas.

Após incidentes em Barcarena, empresas tiveram de ajustar operações

De São Paulo

O começo "a todo vapor" do escoamento de grãos pelos terminais privados em Barcarena deve encerrar um período de incidentes em navegação que forçaram as empresas a ajustar um detalhe logístico básico em suas operações: onde fundear os comboios de barcas.

O plano inicial era fundear-las em frente aos terminais, para ganhar tempo e eficiência. Mas um episódio com a Bunge em meados de 2015 acendeu o sinal amarelo: algumas barcas foram danificadas após se chocarem com a agitação da água. Não houve feridos ou danos maio-

res, mas a dúvida foi lançada — o rio Pará, naquela região, não garantia a segurança plena das operações.

Neste ano, foi a vez da Hidrovias do Brasil passar por sustos depois que o cabo de aço que segurava o comboio se rompeu — e as barcas saíram à deriva, de madrugada. Puxadas pela correnteza, bateram em um pilar da ponte de acesso ao Terminal de Granel Líquido (TGL), localizado no porto público de Barcarena. No momento do choque, soda cáustica era descarregada para o abastecimento da Alunorte.

Segundo a Companhia Docas do Pará (CDP), que administra o porto em Barcarena, não houve estragos

significativos à estrutura, mas um pedido à Hidrovias foi feito para que construísse defensas de concreto que sirvam como anteparo de proteção ao terminal. A CDP estuda ainda estalar a ponte para o TGL.

Os dois incidentes ocorreram devido a características fluviais que, segundo pessoas familiarizadas com a região, podem ter sido subestimadas nos estudos de viabilidade. Ali, o rio tem aspectos oceânicos: ondas de média amplitude e alta frequência. "Isso para um navio grande é água lisa, mas para uma barcaça é uma estrada esburacada", disse um operador logístico, sem querer ser citado. "Há risco de

colisões, dificuldades de amarrar e desamarrar barcas. Creio que subestimaram as condições, mas há também o fato de nunca uma operação com barcas com grãos ter sido feita de forma contínua ali".

De acordo com a CDP, as marolas aumentam bastante no período da tarde, sobretudo entre agosto e novembro, conforme a tábua da maré. Isso implicaria assumir riscos ou limitar o escoamento de grãos, o que nenhum porto quer.

Segundo a Bunge, os estudos de viabilidade não apontaram a possibilidade de problemas no fundo de barcas — a companhia evite falar em erro de diagnóstico.

Mas, desde então, Bunge/Amaggi e Hidrovias direcionam os comboios para um pequeno "braço" do rio chamado de Furo do Arrozal. Por serem terminais privados, fora do porto organizado, as empresas podem fundear onde for de seu interesse, desde que com os avarias necessários, como o da Marinha.

O Furo do Arrozal era uma alternativa considerada segura: um local abrigado e com águas calmas. Só que vieram novos problemas. O advogado Ismael Moraes, representando as comunidades locais de Fazendinha e Jesus de Nazaré, questiona na Justiça a presença das barcas, alegando que prejudi-

cam a atividade pesqueira dos ribeirinhos e contaminam a água.

A argumentação se baseia no incômodo gerado à população pelo cheiro de soja apodrecida à época do incidente da Bunge/Amaggi. As embarcações foram levadas em caráter emergencial ao Furo e lá ficaram por dias — com a carga, descoberta, tomando chuva. A Bunge admite que demorou para retirar o grão, mas diz ter sido algo pontual. A múti nega dificuldades com a comunidade e não tem planos de sair do Furo do Arrozal. Recentemente, comprou um terreno ali, onde pretende fazer o fundeamento definitivo dos comboios. (BB)