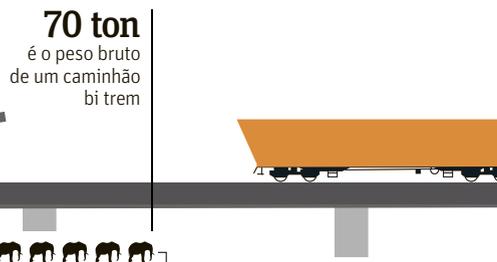
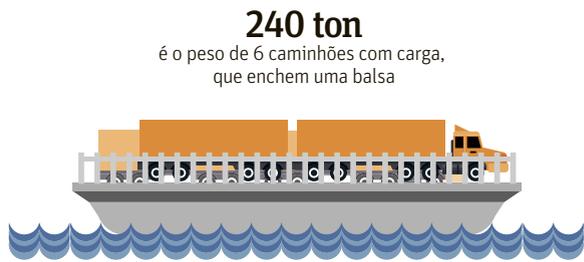


NÚMEROS NO TRAJETO DOS GRÃOS DE PORTO NACIONAL (TO) ATÉ ITAQUI (MA)



**6 minutos**  
é o tempo que leva para descarregar um caminhão com 40 toneladas

O equivalente a **14,5 elefantes**

**7 minutos**  
é o tempo que leva para carregar dois vagões, com 100 toneladas cada um

# Norte-Sul sai atrás de carga para fazer ferrovia render

Falta de vias que levem grãos aos trilhos desperdiça metade da capacidade

**Para elevar atividade, concessionária cria travessia por balsa e atrai cooperativa de produtores do Paraná**

ANA ESTELA DE SOUSA PINTO  
ENVIADA ESPECIAL A PORTO NACIONAL (TO) E SÃO LUÍS

O cenário é de primeiro mundo. Na tela da sala refrigerada surgem dois vagões. Um clique e, do lado de fora, comportas despejam cem toneladas de grão em cada um deles. Em sete minutos.

Sem manobras ou montagem, a composição de 80 vagões fica pronta para partir em seis horas —um trabalho que antes levava cinco dias.

Locomotivas novas com potência de 4.400 cavalos (quatro vezes a de uma Ferrari na Fórmula 1) percorrem linhas de bitola larga (1,6 m entre a parte interna dos trilhos, o que permite levar até 30% mais carga) e chegam em três dias ao porto final.

No trecho hoje em operação da Ferrovia Norte Sul, quase nada lembra os 30 anos de fraude em licitações, superfaturamento, atrasos, desperdício e abandono.

A falta de planejamento, no entanto, ainda faz com que a espinha dorsal do transporte de cargas no Brasil não funcione como deveria.

Com estrutura pronta para até 9 milhões de toneladas por ano, ela tem conseguido explorar cerca da metade desse potencial: não há vias que levem a soja e o milho das principais regiões produtoras

até a linha férrea.

Além do investimento subutilizado da VLI, empresa de logística que administra concessões de ferrovias, entre elas a Norte Sul, o país como um todo perde receitas.

Sem conseguir exportar pelos portos do Norte do país, Mato Grosso (líder nacional, com 30% dos grãos colhidos) precisa mandar a produção para o Sul e o Sudeste, a um custo muito mais alto.

Com base nos dados mais recentes disponíveis de origem e destino das exportações (de 2015), o especialista Luiz Antonio Fayet, consultor da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), estima que Mato Grosso gaste com transporte até US\$ 40 a mais por tonelada de soja que vende a US\$ 400. Por ano, a diferença supera US\$ 1,2 bilhão, e a tendência é de alta nos custos.

Mesmo já sendo o maior produtor de soja e o vice-líder em milho, dentre os três líderes globais (Brasil, EUA e Argentina), apenas o Brasil tem como ampliar fronteiras agrícolas —e sem demorar.

São três possibilidades simultâneas, diz Gustavo Spadotti Castro, analista do Grupo de Inteligência Territorial Estratégica (Gite), da Embrapa. Elevar a produtividade com tecnologia, tirar mais safras por ano e ocupar áreas degradadas por pastagens.

Nesse terceiro item, dar vazão à ferrovia Norte Sul é fundamental: cortar o custo de transporte torna viável ocupar áreas menos férteis do Centro-Oeste brasileiro.

No Tocantins, principal

área de influência da ferrovia, há cerca de 5.000 km² de pastagens degradadas (pouco menos que a área do Distrito Federal) que poderiam ser usadas para o plantio.

Nos cálculos de Spadotti, resolver o gargalo logístico elevaria em 35% a produtividade do agronegócio brasileiro. “É o dobro do que seria obtido se fossem implementadas todas as tecnologias já desenvolvidas pela Embrapa e ainda não usadas.”

**ROTAS**

A pedido do governo, o Gite desenhou as rotas mais eficientes para escoar a produção agrícola por “bacias logísticas” (veja mapa abaixo).

Também determinou oito obras prioritárias para desviar para o Norte o volume de produção que deveria estar sendo exportado por lá. Entre elas, está a BR-080, vista como fundamental para fazer chegar grãos do leste de Mato Grosso até a Norte Sul.

Faltam 200 km entre Ribeirão Cascalheira (MT) e Luiz Alves (GO) e uma ponte no rio Araguaia para que a estrada alcance o trecho central da ferrovia, que já tem as linhas férreas prontas e leilão marcado para fevereiro.

Mas a rodovia ainda não tem licenças ambiental e indígena. Ainda assim, é a opção mais viável para otimizar a Norte Sul. A Fico, ferrovia projetada para conectar a linha com Lucas do Rio Verde (no centro da produção mato-grossense), não ficaria pronta em menos de 15 anos.

Priorizar essas oito obras, no entanto, pode não ser su-

ficiente, alerta Spadotti: “O Brasil tem superado as mais otimistas previsões”.

Nas estimativas da Embrapa, resolvidos os gargalos de acesso, outro já terá se formado se os portos não estiverem preparados para a alta das exportações (leia texto ao lado).

Enquanto isso, a VLI procura alternativas próprias para “suar os ativos” que ligam Porto Nacional (TO) ao porto de Itaqui, em São Luís (MA), e consumiram R\$ 1,7 bilhão em investimentos, segundo Fabiano Lorenzi, diretor comercial e de novos negócios.

Um eixo foi a travessia de caminhões por balsa em Caesara (TO), que começou a funcionar em abril deste ano.

Viagens que levavam 20 horas passaram a levar duas, e cerca de 1.200 bitrens já pegaram a barcaça para chegar à ferrovia, elevando em até 7% o volume recebido do leste e nordeste de Mato Grosso e do sul do Pará.

A empresa também tenta atrair produtores até as proximidades da ferrovia, como a cooperativa Frisia, que em maio de 2016 abriu sua primeira unidade fora do Paraná, em Paraíso de Tocantins.

Três fatores embasaram a escolha, segundo Emerson Moura, superintendente da Frisia: logística (ferrovia e posição central no país), valor da terra (mais baixo que em outras regiões) e fraca tradição cooperativista (que dá oportunidades de negócios).

Com mais de 30 cooperados e 54 mil toneladas de grãos colhidas, a Frisia já decidiu antecipar em dois anos a duplicação de seus armazéns.



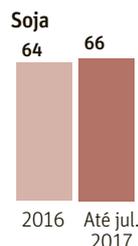
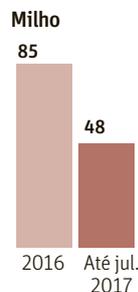
Início do trecho em operação da Norte-Sul, em Porto Nacional, TO (no alto); elevador descarrega caminhão, vagões são carregados e correias levam soja até navio (abaixo, da esq. p dir.)



**A SAÍDA DOS GRÃOS**

Sem conseguir dar vazão a tudo que produz, região produtora exporta boa parte por caminho mais longo e caro

Quanto foi embarcado nos portos brasileiros (exportação e consumo interno, em milhões de toneladas)



**Arco norte**  
Produziu 104,7 milhões de ton (57,9% do total do país)

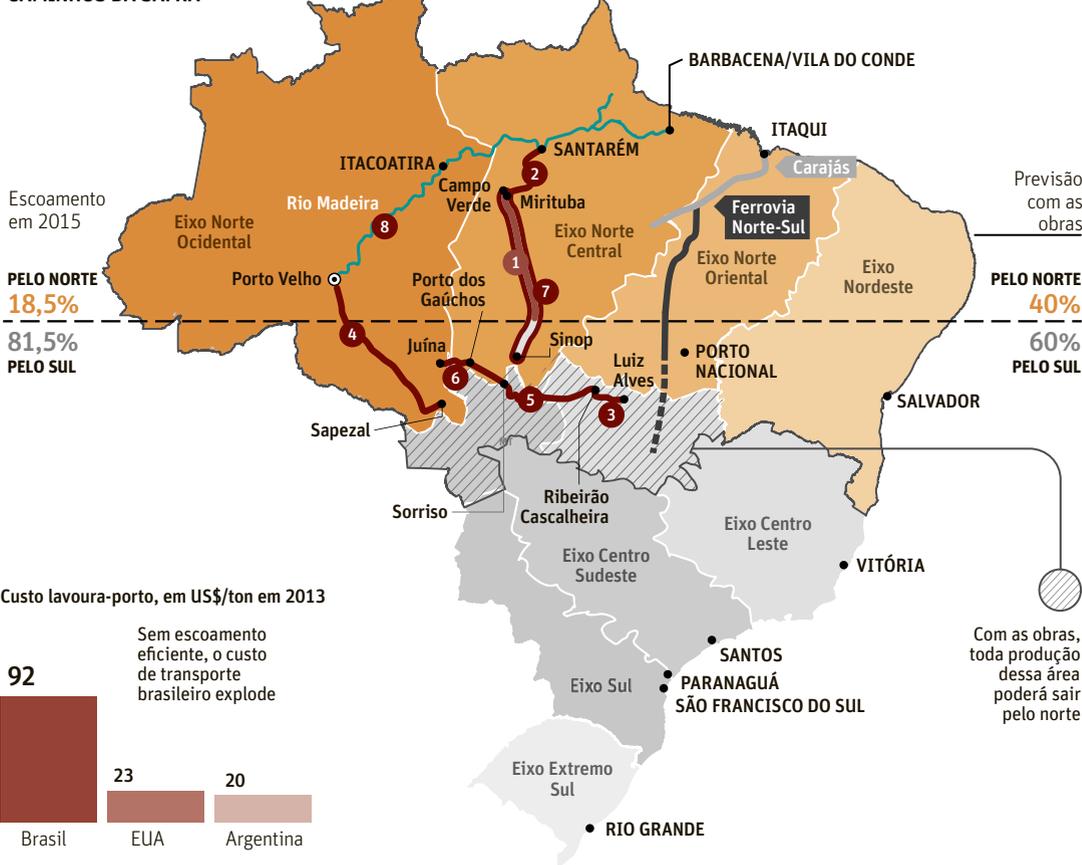
**21 milhões de toneladas** foram consumidos no norte

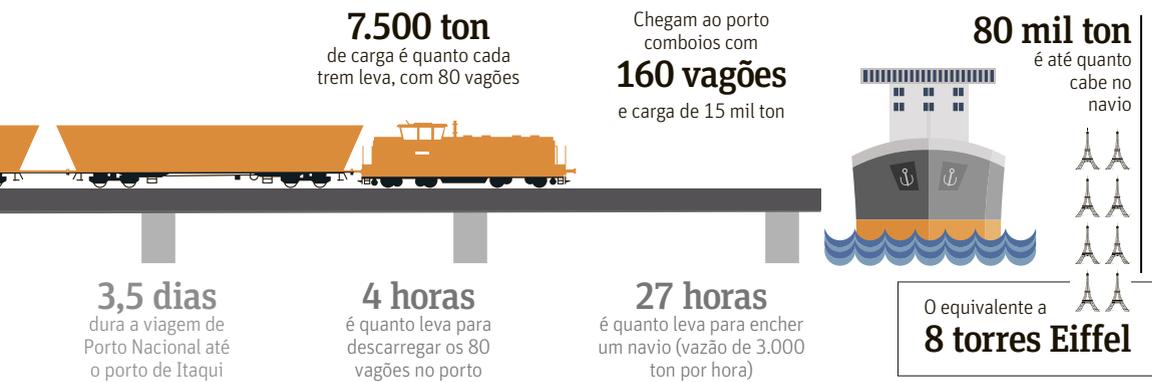
**15,5 milhões de toneladas** foram exportados pelos portos do norte

**64,3 milhões de toneladas** foram mandados para os portos do sul

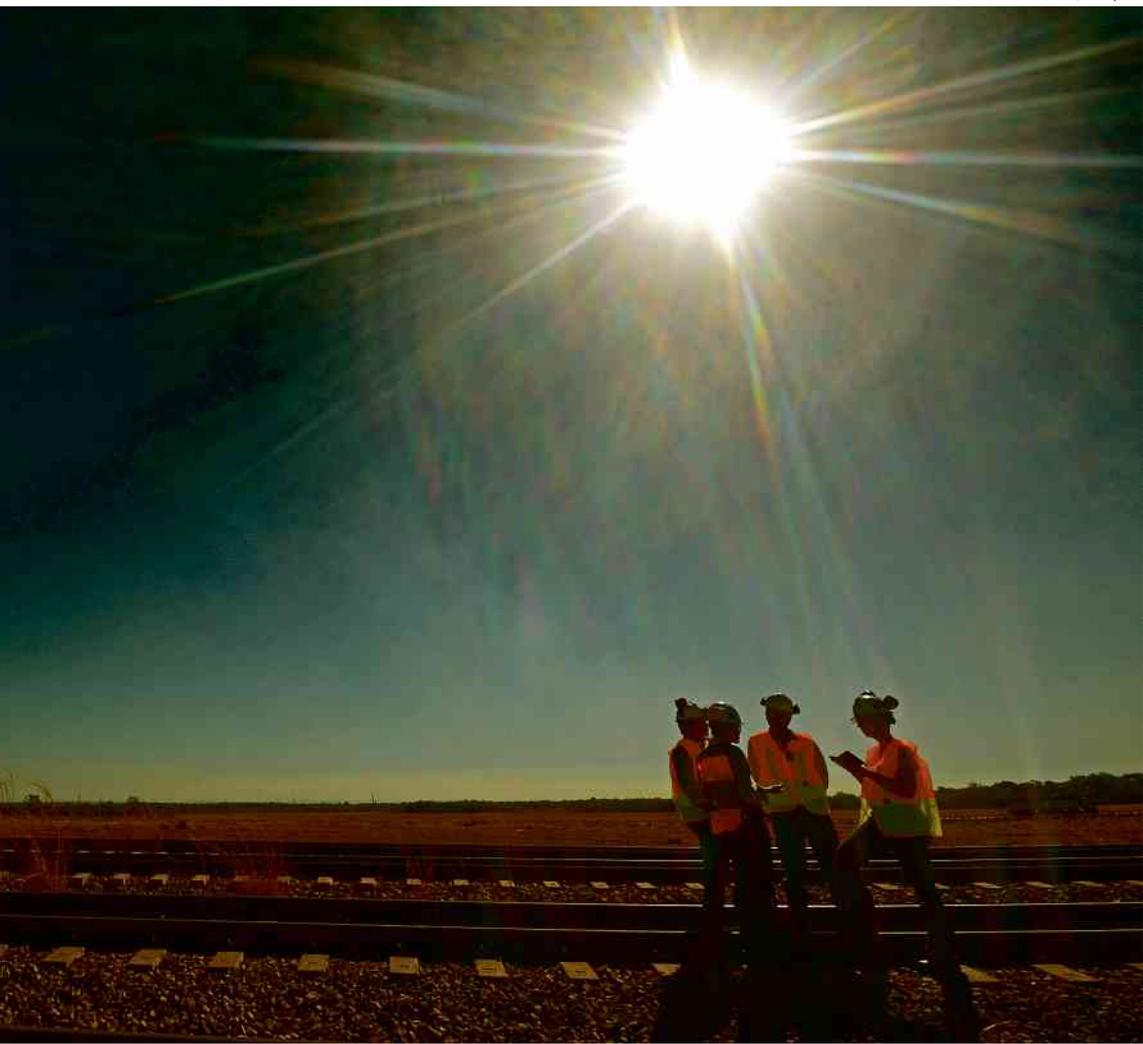
\*2015 - Dados mais recentes disponíveis para origem-destino

**CAMINHOS DA SAFRA**





Fotos Karime Xavier/Folhapress



# Novos portos são pouco para alta dos embarques

Apesar de planos para quadruplicar capacidade, gargalo deve continuar

## Com estrutura para despachar contêineres, Maranhão tenta ir além dos grãos e virar polo de indústria de alimentos

DA ENVIADA ESPECIAL A PORTO NACIONAL (TO) E SÃO LUÍS

Mesmo com novos portos e recordes sucessivos de embarque na região mais ao norte do país, o Brasil pode levar até 20 anos para atender à demanda por terminais de exportação, afirma o consultor Luiz Antonio Fayet.

Em 2014, o déficit de capacidade de embarque era de 64 milhões de toneladas: 800 mil navios graneleiros carregados, o equivalente ao volume de soja que o Brasil já mandou para fora de janeiro a agosto deste ano.

A estrutura cresceu, mas zerar o gargalo passado já não basta, porque a demanda mundial por grãos cresce até 5 milhões de toneladas/ano. Nos cálculos da Embrapa, se forem concluídas até 2025 as oito obras prioritárias para otimizar a saída de grãos, haverá um déficit de capacidade de embarque de cerca de 15 milhões de toneladas no norte do país (que inclui os portos de Itacoatiara/Manaus (MA), Santarém e Belém/Barcarena (PA), Santana (AP) e São Luís).

O problema só não é maior, diz o analista da Embrapa Gustavo Spadotti, porque aumentar a capacidade de exportação dos portos é mais fácil que otimizar o escoamento das zonas produtoras até lá. “Para o porto, se há demanda, o retorno é garantido, o que torna mais fácil e rápido fazer o investimento.”

Em São Luís, onde desemboca o corredor ferroviário de 1.300 km operado pela VLI, a companhia tem duas operações, o TPSS (Terminal Portuário São Luís), na área privada da Vale, e um berço (onde o navio atracará) na área pública do Tegram.

O sistema precisa ficar todo conectado para que possa aproveitar imediatamente novas oportunidades de demanda, diz Fabiano Lorenzi, diretor de novos negócios da VLI.

Foram 3 milhões de toneladas de grãos embarcadas em 2016. Neste ano, antes do final da safra, a ferrovia já despejou em Itaquí 3,8 milhões de toneladas de soja e 550 mil toneladas de milho, cuja safra está começando.

Formada em 2014 por Vale (30%), Mitsui (20%), FI-FGTS (16%) e Brookfield (20%), a VLI consegue embarcar em seus terminais entre 4,5 milhões e 5 milhões toneladas de grãos por mês —o equivalente a 16 navios cheios.

No Tegram como um todo, o embarque de grãos já bateu 5 milhões de toneladas em junho, relata Ted Lago, presidente da Emap, empresa pública maranhense que administra o porto de Itaquí.

O ano deve fechar com recorde de 7 milhões e a capacidade do terminal deve dobrar para 14 milhões de toneladas em 2019, quando estiver concluída a fase 2.

Em 2021, um novo acesso ferroviário deverá receber 20 milhões de toneladas, com novos terminais para celulose, fertilizantes e para o em-

barque de contêineres. O movimento acontece também de fora para dentro do país. De São Luís as mesmas ferrovias e estradas que trazem soja levam combustível para sete Estados do Nordeste e do Centro-Oeste.

Os planos são aproveitar as rotas de volta com fertilizantes, impulsionados pela expansão da área plantada.

Os balanços da Emap mostram lucro de R\$ 43 milhões em 2016. Neste ano, até agosto, a margem Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) foi 43%, dado que mostra alta capacidade de investimento com recursos próprios.

A estratégia da empresa pública é aproveitar os recursos trazidos pela exportação de grãos para sofisticar a cadeia de produção de alimentos no Maranhão, atraindo frigoríficos, abatedouros e indústrias de alimentos.

Segundo Ted Lago, o objetivo é desenvolver o Estado como grande produtor de proteína. “Se fôssemos olhar só para o retorno do acionista, provavelmente não investiríamos em um terminal refrigerado para contêineres. Mas para uma empresa pública isso faz sentido.”

O fluxo de milho e soja (que alimentam os animais) e a estrutura do porto já atraíram para o Estado produtores de frango, suínos e laticínios, como os grupos Piracanjuba, Frango Americano, Notaro (Frango Natto), Ceará Alimentos e Agronor.

O próximo passo será a produção de camarão, segundo o secretário de Agricultura, Márcio Honaiser.

O Estado, que tem 70% de sua costa propícia à criação do crustáceo, vai receber um projeto do grupo Bomar que usa menos animais por área, o que leva a menos doenças, custo mais baixo e produtos mais competitivos.

Segundo Honaiser, o porto de Itaquí deve começar a exportar carne processada vinda de Goiás e Tocantins, o que pode servir de estímulo para a bovinocultura e a indústria de carne também em território maranhense.

O Estado tem o segundo rebanho nordestino, mas os bois são apenas criados no Maranhão e depois enviados para o Pará para a engorda. A meta é verticalizar: criar, engordar, abater e industrializar. E exportar por Itaquí.

Mais difícil deve ser desenvolver a cadeia de fruticultura, um dos calcanhares de Axquiles do Maranhão. Na visita a São Luís, a Folha ouviu de uma dezena de pessoas, de taxistas a executivos, a frustração com o fato de que o Estado “importa” vegetais de vizinhos muito mais secos, como o Rio Grande do Norte.

Regularização fundiária e recuperação da infraestrutura, porém, ainda devem atrasar o dia em que o Maranhão vai colher as próprias frutas que plantar, segundo o secretário da Agricultura.

O presidente da Emap faz cálculos para esse dia. “A carga mais valiosa que embarca em Itaquí hoje é o cobre: a tonelada custa US\$ 4.700. Saiba quanto custa uma tonelada de castanha de caju? US\$ 5.000”, diz Ted Lago, imaginando o dia em que embarcará contêineres do produto.

### OBRAS PRIORITÁRIAS

	Local	Obra
1	BR-163	Da divisa do MT a Miritituba
2	BR 163/230	De Campo Verde a Santarém
3	BR-080	De Ribeirão Cascalheira a Luiz Alves
4	BR-364	De Sapezal a Porto Velho
5	BR-242	De Porto dos Gaúchos até Sorriso
6	MT-319	De Sorriso até Ribeirão Cascalheira
7	Ferrogrão	De Juína a Porto dos Gaúchos
8	Hidrovia dos rios Madeira e Amazonas	De Sinop a Santarém

### COMPARE

Peso global - safra de 2015/2016

Único com fronteiras agrícolas, Brasil tem espaço para crescer no mercado global

