

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Folha de São Paulo

Class.: 104

Data: 4 de março de 1987

Pg.: _____

190

Belém

Porto de Ponta de Madeira

JOSE MATIAS PEREIRA

A grandeza do projeto Carajás pode ser medida pelo volume de recursos já dispendidos pela Companhia Vale do Rio Doce na sua implementação. Foram empregados cerca de US\$ 3 bilhões, alocados da seguinte forma: US\$ 1,5 bilhão gastos com a ferrovia Carajás/Ponta da Madeira; US\$ 760 milhões dispendidos com despesas indiretas (assentamento, Funai, entre outros); US\$ 460 milhões gastos nas minas e US\$ 226 milhões empregados na implantação do porto de Ponta da Madeira.

Dentre toda a infra-estrutura construída no projeto destaca-se a construção do citado porto. É sobre a sua importância para a viabilização do empreendimento Carajás que tratarei a seguir.

Das 76 milhões de toneladas (aproximadamente) de ferro exportadas em 1986 pela Vale do Rio Doce, 11,5 milhões de toneladas saíram através do porto do Maranhão. A perspectiva para o corrente ano é de que pelo Porto de Ponta da Madeira serão exportados 23 milhões de toneladas de ferro e manganês, que serão transportados pelos 890 quilômetros da estrada de ferro que liga o porto às minas no sul do Pará.

Vale destacar que o porto de Ponta da Madeira (que se apresenta como o mais moderno e bem aparelhado do país), deverá assumir gradativamente uma parcela significativa do volume dos minérios exportados pelo porto de Tubarão, no Espírito Santo. O processo de transferência de contrato de exportação do porto de Tubarão para o de Ponta da Madeira está ocorrendo de forma acelerada, (segundo dados da CVRD). No final desse processo de transferência, os dois portos estarão exportando cerca de quarenta milhões de toneladas cada um.

A explicação para o porto da Ponta da Madeira possuir tal capacidade para exportação de minérios está no seu calado, que é de 24 metros na maré baixa e trinta metros na maré alta. Em termos comparativos Ponta da Madeira só fica atrás do porto de Roterdã, na Holanda, que ocupa a posição de maior descarregador de minérios da Europa. Recentemente o

porto recebeu o maior navio graneleiro do mundo (o Berge Sthai de bandeira norueguesa, com 340 metros de comprimento e uma capacidade de 360 mil toneladas de minério), o que permitiu testar e comprovar as suas vantagens operacionais. Deve-se registrar que o maior navio carregado pelo porto de Tubarão foi de 280 mil toneladas.

Outra importante vantagem do porto do Maranhão, em relação a Tubarão, é a distância. Os navios graneleiros levam em média doze dias na rota Ponta da Madeira a Roterdã (Europa). Caso saíssem de Tubarão levariam dezessete dias para fazerem esse mesmo percurso, o que implicaria em uma significativa elevação dos custos.

A movimentação mensal de Ponta da Madeira é de cerca de doze navios, com capacidade média de 160 mil toneladas —na sua maioria levam minérios de ferro de Carajás para o Japão, Alemanha, Itália e França, clientes tradicionais do Brasil. Isso implica em dizer que os custos do frete baixa sensivelmente, visto que, o preço de uma tonelada de minério até o Japão, exemplificando, custa em média US\$ 20, transportada num navio de 30 mil toneladas. Esse mesmo frete cai para cerca de US\$ 7 a tonelada, levado num navio médio de 140 mil toneladas.

Após essas considerações, e para concluir, parece-me oportuno frisar mais uma vez a importância e a validade da construção do porto de Ponta da Madeira para o sucesso das exportações de minérios de ferro das minas de Carajás, bem como para os demais projetos industriais que estão localizados ou irão se localizar no futuro ao longo da ferrovia Carajás/Ponta da Madeira. Enquadradas nessa situação estão as três usinas de ferro gusa, instaladas em Santa Inês, Açailândia e Marabá, que deverão produzir neste ano perto de 90 mil toneladas de gusa, e que irão se beneficiar da localização estratégica do moderno e aparelhado porto de Ponta da Madeira.

JOSE MATIAS PEREIRA, 35, é economista do Instituto de Planejamento Econômico e Social, mestre em Planejamento Rural pela Universidade de Brasília (UnB) e especialista em Assuntos Econômicos da Amazônia