



No interior deste forno, em Marabá, no Pará, árvores como o ipê estão se transformando em carvão.

Por 18 centavos, a mata vira carvão.

A floresta queimada em fornos de barro produz um carvão que vale 18 centavos o quilo e alimenta os altos-fornos de 19 siderúrgicas que começam a se instalar ao longo da ferrovia de Carajás. Mas pode haver solução, como se verá na terceira matéria desta série, na sexta-feira. Amanhã mostraremos a última moda de Marabá: fazer carvão da floresta.

Por 18 centavos o quilo, a floresta amazônica, transformada em carvão, está sendo vendida para alimentar os altos-fornos das usinas siderúrgicas de ferro-gusa, ao longo da ferrovia de Carajás. Os altos-fornos trabalham 24 horas por dia; não podem apagar-se. Só um dos dois altos-fornos da usina Cosipar, em Marabá, no sul do Pará, gasta 14,8 toneladas de carvão para fazer 288 toneladas de ferro-gusa, a cada 24 horas. Em um ano, são 5 mil toneladas.

Para fazer 30 quilos de carvão, pelos rudimentares processos usados na região, são precisos em torno de cem quilos de madeira — como comprovam os estudos de especialistas do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, Inpa, ouvidos pelo JT.

Ao longo da ferrovia de Carajás há cinco usinas instaladas (com incentivos fiscais), 14 em vias de se instalar ou com projetos aprovados e várias outras em fase de consultas. O total nesses três níveis era de 26 empresas, há três anos, quando a Universidade Federal do Rio de Janeiro concluiu um minucioso estudo e chegou a estas conclusões: se todas elas efetivamente se instalarem, e só usarem a floresta, vão devastar 301 mil hectares por ano — quatro vezes a área de Belém — para produzir 6,18 milhões de metros cúbicos de carvão. Outro dado: a madeira disponível para carvão, nos 24,9 milhões de hectares da área de influência da ferrovia (com seus 890 quilômetros, de Carajás a São Luiz do Maranhão), dá para produzir 1,18 bilhão de metros cúbicos do produto. Volume para ser consumido no máximo em 34 anos.

Mas muito antes disso, dizem previsões mais pessimistas (que não faltam, entre especialistas) poderá se repetir nessa área o que acontece hoje na região metalúrgica de Minas Gerais: as usinas de ferro-gusa, com seus 150 fornos, estão trazendo carvão vegetal de até 1.200 quilômetros de distância, muito além da fronteira com seus estados vizinhos. E uma recente alta levou o preço por tonelada a até 160 dólares. O que dá NCzS 1,12 o quilo — contra os modestos 18 centavos da Amazônia.

Em Marabá, no sul do Pará (a 200 quilômetros de Carajás), onde duas usinas de ferro-gusa já se instalaram, há uma oferta abundante de carvão da floresta a NCzS 180,00 a tonelada. Um decreto de José Sarney estabelece que as usinas siderúrgicas (como qualquer outro empreendimento) tocadas a carvão vegetal terão ainda este ano que contar com 40% de árvores próprias. E 100%, até 1995. Teoricamente, elas fariam reflorestamento com eucalipto ou outra espécie apropriada, em áreas já degradadas da região (ou ainda poderiam comprar a madeira de empresas de reflorestamento). E a floresta estaria salva. Só que, na prática, vai ser muito difícil ver-se a lei cumprida.

O carvão obtido de projetos de reflorestamento é de três a cinco vezes mais caro. A floresta é barata e não dá trabalho: está ali, é só pegar. Além disso, até hoje

ninguém produziu comercialmente eucalipto ou madeira semelhante na Amazônia. O Projeto Jari, aberto no coração da Amazônia pelo milionário americano Ludwig, não teve êxito em plantar gamelinas em grande escala. Hoje há diversos trabalhos com plantio de eucalipto em áreas degradadas da floresta, e alguns prometem bons resultados. Mas todos são experimentais. Os cientistas que não acreditam nesse tipo de empreendimento acham que as doenças e os insetos da mata nativa liquidarão com as espécies invasoras.

O próprio presidente do Instituto Brasileiro de Defesa do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis — Ibrama —, Fernando César Mesquita, admite que as coisas não estão fáceis: "As usinas não querem fazer os 40% de reflorestamento, porque fica muito mais caro. Estão exercendo uma grande pressão sobre nós, com artigos na imprensa, dizendo que vão fechar por falta de matéria-prima. É uma forma de chantagem, de quem nunca cumpriu a lei e sempre viveu na impunidade. Mas isso nós não vamos aceitar".

Apesar dessa disposição de Mesquita (que multou uma usina de ferro-gusa do Marabá em NCzS 3 milhões, por estes dias), as dificuldades são muitas. O Ibrama tem apenas 23 homens e um helicóptero para fiscalizar todo o sul do Pará. E o calcanhar de Aquiles de sua ação está nos milhares de pequenos lavradores que deixaram de plantar, para se ocupar de uma atividade nova e mais rentável: derrubar a mata e transformá-la em carvão.

Quem salva a floresta de 10 milhões de hectares?

Quem ou o que poderia salvar os 10 milhões de hectares de florestas, esses 40,3% que ainda resistem na área de influência da ferrovia? O Banco Mundial — Bird —, que participou expressivamente do financiamento do Projeto Carajás, não poderia pressionar (negando financiamentos, por exemplo) contra o desmatamento nas margens da ferrovia, que afinal integra o projeto? "Não" — responde um qualificado funcionário do banco, que por estes dias esteve no Brasil visitando áreas envolvidas em questões ecológicas. "O contrato de financiamento já foi executado, e os recursos desembolsados. Esse é um projeto velho. Nós revimos todo o contrato e não encontramos nenhum motivo para julgar que o governo brasileiro e a Companhia Vale do Rio Doce (que administra Carajás) tivessem desrespeitado seus termos".

O funcionário deixou, entretanto, uma esperança: "O Banco está interessado em financiar, provavelmente, em conjunto com um outro país, como a Alemanha, pesquisas de fontes de energia alternativas para as usinas siderúrgicas".

Apenas para dar um exemplo citou o gás.

A verdade é que existem dois empreendimentos distintos, na área de Carajás. O primeiro é o Projeto Carajás, financiado pelo BID, destinado a extrair o minério de ferro da maior jazida do mundo e levá-lo ao Atlântico, em São Luís do Maranhão, através da ferrovia. O segundo é o Programa Grande Carajás, criado por um decreto de novembro de 1980, e dirigido por um conselho interministerial, que se propõe a promover o "desenvolvimento integrado" da área de influência da ferrovia, com projetos que vão da produção do ferro-gusa — matéria-prima do aço — até a exploração do babaçu. Até mesmo os ecologistas mais ácidos admitem que, em Carajás, onde está a dádiva de 18 bilhões de toneladas de ferro de alta qualidade, o meio ambiente foi exemplarmente preservado. Quanto à ferrovia, estabelecer-se até que ponto a Vale do Rio Doce é responsável pela devastação provocada por um decreto do governo é tema para muita discussão.

A salvação tem um nome: carvão mineral.

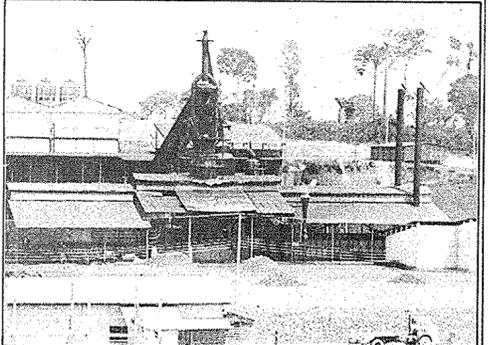
De prático, o que realmente poderia salvar a floresta amazônica da destruição nos altos-fornos é uma matéria-prima usada no mundo todo (menos em 42% das siderúrgicas brasileiras ainda alimentadas a carvão vegetal): o carvão mineral. Esta solução seria perfeita, não fosse tão cara que se torna extremamente problemática. E também não fosse o não desprezível detalhe de que o nosso carvão mineral — abundante em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul — é de péssima qualidade. Uma grande parcela — 70% — do carvão mineral usado em nossas siderúrgicas é importada. Aqui, as grandes siderúrgicas, como a Cosipa ou a Usiminas, o submetem a um processo de destilação, que o transforma em carvão coque. Assim como a madeira é transformada em carvão vegetal nos fornos rudimentares da Amazônia. Mas o carvão nacional se presta mal a esse processo de coqueificação.

Apesar de tudo, uma das siderúrgicas que estão se instalando em Marabá, a Prometal Carajás, desistiu de usar carvão vegetal em seus altos-fornos. Vai empregar carvão mineral, nacional. A vantagem de que dispõe sobre suas duas vizinhas no Distrito Industrial de Marabá — a Cosipar, citada na abertura desta matéria, e a Simara, multada em 3 milhões de cruzados novos pelo Ibrama — é que não vai fabricar ferro-gusa. Mas sim ferro-liga manganês, que também é matéria-prima do aço, mas em estágio mais nobre e de maior valor comercial. Além disso, para sua produção empregam-se fornos elétricos. O carvão mineral só é usado dentro do forno, para

funcionar como redutor (provoca uma reação química, que reduz o minério de ferro e deixa o metal livre).

O diretor-técnico da Prometal Carajás, Antonio Amaral Júnior, faz contas para mostrar por que a fabricação de ferro-liga manganês com carvão mineral é viável ao longo da ferrovia de Carajás, enquanto a de ferro-gusa não é. O carvão coque de Santa Catarina custa 220 dólares por tonelada (170, mais 50 de frete) colocado em Marabá. Para se fazer uma tonelada de ferro-liga gastam-se 450 quilos desse coque e, portanto, 99 dólares. Como o ferro-liga será vendido a 650 dólares a tonelada, o coque representa apenas pouco mais de 15%.

Mas no caso de ferro-gusa, conclui Amaral, a produção seria inviabilizada por estes números: para se fazer uma tone-



lada de ferro-gusa, seriam precisos 650 quilos de coque. A 220 dólares por tonelada do coque, seriam gastos 140 dólares. E justamente esse — 140 dólares — é o preço de uma tonelada de ferro-gusa no mercado. Assim, o faturamento não daria para cobrir um único insumo. O coque importado — por estranho que pareça — não só é muito melhor como também é mais barato que o nacional: 140 dólares a tonelada, posto em Marabá. Mas, mesmo assim, não viabilizaria a produção de ferro-gusa.

O problema está também na escala de produção. A companhia Siderúrgica do Pará — a Cosipar, de Marabá — produz 160 mil toneladas de ferro-gusa por ano. Enquanto uma siderúrgica grande, como a de Tubarão, fabrica isso em apenas 16 dias. Por isso ela tem uma coqueria própria, onde processa o carvão mineral que importa. "O problema é que nós somos muito pequenos" — queixa-se Luiz Carlos da Costa Monteiro, presidente da Cosipar (do grupo Itaminas). A menor coqueria à venda, diz ele, processa um milhão de toneladas de carvão vegetal. "e custa entre 300 e 400 milhões de dólares". "Para fazer uma tonelada de gusa com carvão vegetal, investimos de 50 a 60 dólares. Com carvão mineral, teríamos que investir até 2 mil dólares por tonelada" — diz Monteiro.

Mas, pode-se perguntar: o que a vida da maior floresta tropical úmida do planeta tem a ver com isso?

A usina de ferro-gusa da Cosipar, em Marabá, sul do Pará: dois altos-fornos a carvão vegetal, que nunca se apagam. No futuro serão cinco.

TEXTO DE VALDIR SANCHES. FOTOS DE MÔNICA ZARATTINI.