

Cargill vai exportar soja pelo porto de Santarém

Empresas esmagadoras do grão preparam-se para o corredor da BR-163 e implantam rede de armazéns no norte do Mato Grosso

José Alberto Gonçalves de Santarém (PA)

"Sair o porto da Cargill, sai o estado do Tapajós" é uma das frases que se ouve na boca do povo de Santarém (PA) quando se pede comentário sobre o terminal de exportação de soja que a gigante norte-americana do agronegócio começou a construir junto ao porto local há pouco mais de seis meses. A praia de Vera Paz, às margens do rio Tapajós, cedeu lugar às obras de terraplenagem do terminal que a Cargill vai erguer numa área de 45 mil metros quadrados arrendada em outubro de 1999 pela Companhia Docas do Pará (CDP).

Banhistas teimam em se deliciar com as águas da ex-praia e tomam sol sobre os sacos de cimento que formaram no início do ano o dique que bloqueia a invasão da área pelo rio Tapajós durante a cheia amazônica, de dezembro a maio.

O transporte de soja do norte do Mato Grosso pela BR-163 (Cuiabá-Santarém) aos portos paraenses de Itaituba e Santarém, quando a estrada estiver asfaltada, é estimado pelo empresário Blairo Maggi em 3 milhões de toneladas, numa economia anual de US\$ 60 milhões. A conta compara o trecho de 1.400 quilômetros de Sorriso (MT) a Santarém, com os gastos até Santos ou Paranaguá, num percurso em torno de 2.500 quilômetros, sem contabilizar na economia a redução de gastos com adubo e gerada pelo encurtamento de cinco dias no tempo de viagem dos navios em direção ao Hemisfério Norte.

A fim de afastar novas trombadinhas com Ministério Público e ambientalistas, o Ministério dos Transportes publicou no final de abril o processo de licitação para a realização do EIA/RIMA (Estudo de Impacto Ambiental) em 784 quilômetros do trecho paraense da BR-163, que deve ficar pronto até dezembro. "É um estudo inédito em rodovia federal na Amazônia", afirma José Maria Cunha, gerente do corredor Oeste-Norte do Avança Brasil.

Ousada, a Cargill disputou sozinho a licitação que espantou concorrentes do peso da ADM, da Ceval (grupo Bunge) e do Grupo Maggi, temerosos dos dissabores produzidos pela metralhadora ambiental do Ministério Público Federal (MPF).

Os procuradores enfrentam Cargill e CDP há dois anos. Pedem a realização de um EIA/RIMA do porto, antes da instalação dos terminais de exportação de soja planejados pe-

la CDP, e alegam que há sítios arqueológicos da antiga civilização tapajônica na área portuária, com base em avaliações do museu paraense Emílio Goeldi. A Cargill contratou o mesmo museu para estudar o assunto e concluiu que não há vestígios arqueológicos significativos em seu lote, embora haja sítios em áreas reservadas a concorrentes.

Boa parte da população da cidade, situada na confluência dos rios Tapajós e Amazonas, vê a exportação de soja pelo porto local como alternativa para tirar a região da estagnação econômica. Para as ONGs, porém, somente com investimentos sociais e na economia regional o asfaltamento da BR-163 não repetirá desastres ambientais na Amazônia como o desmatamento desenfreado na área da BR-364, em Rondônia.

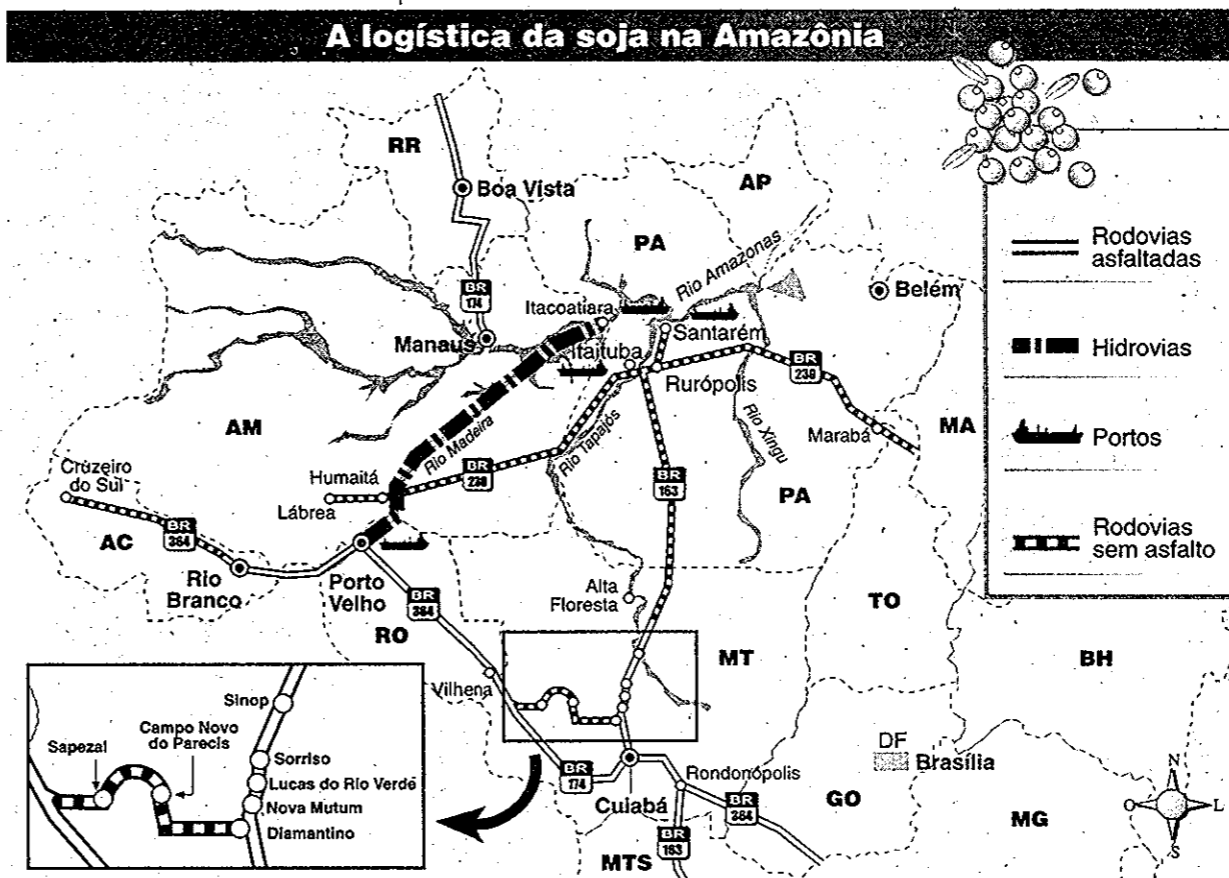
Embora céticas sobre a promessa feita pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, no mês de março, em Sinop (MT), de concluir o asfaltamento até o fim de seu mandato, as companhias que dominam o comércio da soja preparam-se para exportar pelo corredor com a instalação de armazéns, planejamento e implantação de terminal portuário e

frequêntam gabinetes de Brasília, como fizeram representantes da Bunge no dia 17, quando visitaram o ministro Eliseu Padilha, dos Transportes.

Mais agressiva que as concorrentes no projeto do corredor Cuiabá-Santarém, a Cargill terminou em março a primeira fase das obras do futuro terminal no porto de Santarém, que consumirá investimento de R\$ 40 milhões. Segundo José Luiz Glaser, diretor de processamento de soja da Cargill, a companhia prevê embarcar anualmente por Santarém 800 mil toneladas de soja.

O plano logístico da multinacional, comentam fontes do mercado, visa melhorar sua posição no oeste do Mato Grosso, onde foi fragilizada pelo domínio do grupo Maggi, que exporta ao ano 1,1 milhão de toneladas da região pela hidrovía do rio Madeira. Por essa rota, a Cargill prevê transportar 300 mil toneladas para Europa e Ásia em navios graneleiros. Porém, diz Glaser, o escoamento pelo porto vai se viabilizar economicamente com a vinda da maior parte da carga, 500 mil toneladas, da área de influência da BR-163 no Mato Grosso.

A produção atual do norte mato-grossense é estimada pelo executivo em 3,5 milhões de toneladas, com



Fonte: DNER

potencial para alcançar até 10 milhões de toneladas em cinco anos a partir do início do corredor.

No norte do Mato Grosso, a empresa possui armazéns em Sinop, Sorriso, Lucas do Rio Verde e Nova Mutum. Cerca de um quarto do volume de soja adquirido pela Cargill no Brasil — 6 milhões de toneladas em 2000 — é produzido em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

O grupo Maggi tem outra opção logística para usar o corredor da BR-163. As cerca de 500 mil tone-

ladas de soja que o grupo transportará pela rodovia serão embarcadas em chatas no porto de Itaituba (PA), 350 quilômetros ao sul de Santarém, no rio Tapajós. Segundo Blairo Maggi, com US\$ 2 milhões a US\$ 3 milhões seria possível montar em Itaituba um terminal granelero mais simples que o da Cargill, pois não envolveria operação de transbordo em navios graneleiros. As chatas percorreriam 500 quilômetros no Tapajós e no Amazonas até Itacoatiara, onde o grupo possui terminal

para carregar navios oceânicos. Como parte dos preparativos para o futuro corredor, o grupo Maggi incorporou no início deste ano nove armazéns da Olvepar no norte do Mato Grosso (Sorriso, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde e Sinop, entre outras cidades), o que aumentou em 300 mil toneladas, para 1,7 milhão de toneladas a capacidade total de armazenagem da empresa.

Maggi tem tentado convencer seus concorrentes a investirem na conclusão do asfaltamento dos quase 1.000

quilômetros de chão da BR-163 no Pará e no Mato Grosso (do total de 1.800 quilômetros), que demandaria perto de US\$ 220 milhões.

A Ceval — que compra 7 milhões de toneladas de soja — preferiu investir inicialmente em uma base industrial e de armazenagem no norte mato-grossense. Dentro desse plano, começou a operar em março um silo de soja em Sorriso com capacidade para 200 mil toneladas. Ao custo de US\$ 8 milhões, o silo é a primeira etapa do investimento de US\$ 100 milhões na região de Sorriso, que prevê o aumento da capacidade de armazenagem de 1,3 milhão para 2,3 milhões de toneladas, a instalação de fábrica de farelo e óleo e a ampliação das indústrias de Cuiabá e Rondonópolis. A maior parte dos recursos desse investimento tem como meta preparar a Ceval para exportar via Santarém.

A ADM aterrissou no Brasil há pouco mais de três anos e conduz estratégia agressiva de ampliação dos negócios com soja no Mato Grosso, que responde por 30% a 40% das compras no País, superiores a 5 milhões de toneladas anuais, de acordo com Bernard Hennies, diretor de grãos da empresa norte-americana. A presença da ADM no norte do Mato Grosso aumentará ainda mais neste ano com a instalação de novos silos para armazenar grãos, além dos implantados no início deste ano.

Mais cautelosa, a Coinbra aguarda definição do governo sobre o asfaltamento da Cuiabá-Santarém para traçar estratégias. Marco Aurélio Giovannoni, gerente de logística, não vê dificuldade em montar uma estrutura de exportação no porto de Santarém. "Isso é rápido." Um quarto do 1,8 milhão de toneladas de soja que a Coinbra adquire vem do Mato Grosso. ■



Blairo Maggi

Terminal granelero transforma orla do Tapajós

A orla de Santarém, junto ao rio Tapajós, está tomada por obras. Com a instalação da Cargill numa área arrendada pelo porto, embarcações de passageiros serão transferidas para outros locais, como a chamada Vila Arigó. Da orla se distingue facilmente as águas mais escuras do Tapajós das barrentas e claras águas do Rio Amazonas.

É intenso o tráfego de barcos na região. Os rios são as principais estradas para o transporte de mercadorias e pessoas no Baixo Amazonas, que tem como pólo Santarém, com cerca de 270 mil habitantes, onde o comércio tem forte presença de nordestinos e descendentes, sobretudo cearenses, que foram para a cidade nos anos 50, quando a seca assolava

o sertão do Nordeste. A presença nordestina é notada também na culinária, em que convivem pratos à base de peixes como pirarucu e tambaqui com cuscuz e tapioca.

Durante a estação seca, entre junho e novembro, as águas do Tapajós baixam e as praias reaparecem, atraindo muitos banhistas. A prefeitura estendeu o calçadão da orla dentro da praia. Também será retirada da área a feira de pescadores artesanais da colônia Z-20, situada junto ao centro da cidade e empurrada para o outro extremo, perto da Vila Arigó.

Ambientalistas informam que a prefeitura quer "copacabanizar" a orla do Tapajós. Pedem que a administração melhore as condições de higiene da feira de pesca, mas a man-

tenha no local atual, sob a alegação de que é ideal à venda de peixe.

Com a terraplenagem e os diques prontos, a Cargill aguarda a aprovação do projeto de construção do terminal granelero pela Companhia Docas do Pará (CDP). O terminal terá capacidade para armazenar 60 mil toneladas de soja, com um giro máximo de quatro vezes/mês. José Luiz Glaser, diretor de processamento de soja da Cargill, prevê que 100 mil a 120 mil toneladas serão embarcadas mensalmente pela empresa no porto de Santarém durante seis a oito meses, a partir de maio.

As obras de construção do terminal portuário levarão dez meses e estarão concluídas para o início da operação em 2003 ou 2004. Porém,

Glaser avisa que a companhia só iniciará a construção do terminal quando o Ministério dos Transportes apresentar um cronograma de pavimentação da BR-163.

O executivo diz que a Cargill não vai esperar pelo asfaltamento total da rodovia para iniciar o transporte de soja em direção a Santarém. Com as pontes de madeira substituídas por caminhos de concreto e os trechos mais críticos pavimentados, diz ele, será possível trazer grãos do norte do Mato Grosso ao porto. "Podemos manter patrôlas para a manutenção da parte não asfaltada, mas propícia ao tráfego de caminhões de 30 a 40 toneladas durante a estação seca." ■

(J.A.G.)