

Hidrovia reduz custo da soja em mais de 30%

gm
14-16/3/97 A12B19

Frete cai de US\$ 105 para US\$ 70 a tonelada

por Rodrigo Mesquita
de Itacoatiara

O escoamento da produção de soja do noroeste de Mato Grosso está 30% mais barato: entrou em operação no fim de semana o transporte de grãos na hidrovia Madeira-Amazonas. Com isso, o frete, que para os portos de Paranaguá e Santos custa US\$ 105 a tonelada, cai para cerca de US\$ 70. "Isso é redução do custo Brasil" diz Blairo Maggi, presidente da Hermasa Navegação da Amazônia S.A, que opera a linha.

A empresa investiu US\$ 59,65 milhões na construção de dois terminais e na compra de uma frota de barcas e empurradores para o trans-



Blairo Maggi

porte da carga. Com a nova rota, o trajeto até os mercados europeus, asiáticos e norte-americanos encurtou. As barcas transferem a carga para os navios oceânicos em pleno rio Amazonas,

num porto flutuante instalado na cidade de Itacoatiara. Pela nova rota, a distância até o porto de Roterdã se reduz em 569 quilômetros em relação ao porto de Santos.

Além do ganho no preço há a economia de tempo. Os navios gastarão, em média, três dias para carregar em Itacoatiara (AM), enquanto em Paranaguá, no auge da safra de soja, só a espera na barra do porto pode chegar a 10 dias.

Os custos de embarque também serão menores – cerca da metade do que é cobrado em Santos, onde chegam a US\$ 13 a hora, diz Maggi.

A Hermasa é uma parceria entre o grupo André Maggi (57%) e o governo do Estado do Amazonas (43%), que viu na criação da linha a melhor alternativa para o desenvolvimento do sul do estado. Cerca de 5 milhões de hectares estão disponíveis para a agricultura nessa região, incluindo parte do Acre.

Com a operação da hidrovia será possível ampliar, também, a área cultivada no noroeste de Mato Grosso, onde existem 20 milhões de hectares disponíveis, mas apenas 1,5 milhão aproveitados.

A linha operada pela Hermasa torna economicamente viável o escoamento da produção agrícola num raio de 900 km em torno da cidade de Porto Velho, capital da Rondônia.

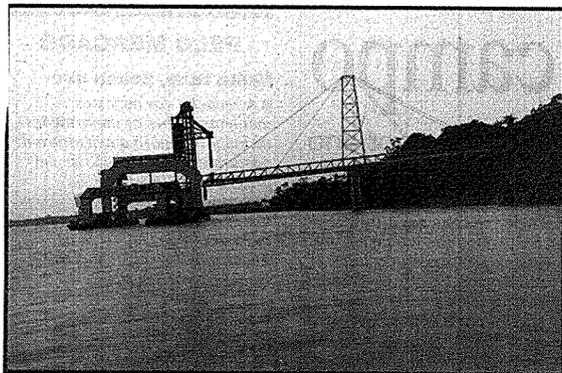
A cidade é o ponto de partida da hidrovia e o ponto de chegada da BR 364, por onde está chegando a soja produzida na chapada dos Parecis, em Mato Grosso.

A hidrovia será inaugurada oficialmente pelo presidente Fernando Henrique Cardoso no final do mês de abril. (Pág. B-19) ■

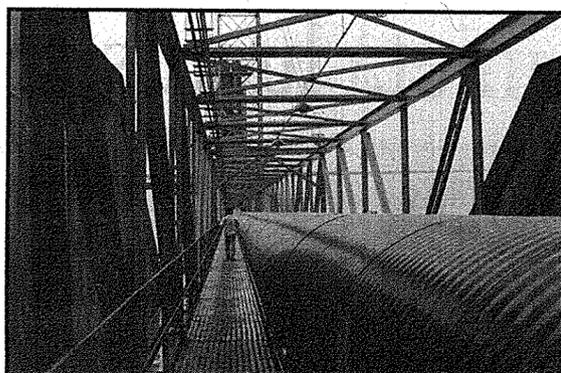
gm
14-16/3/97 cont.
19

Já está em operação a hidrovía Madeira-Amazonas, que recebeu investimentos de US\$ 60,65 milhões e que vai reduzir em mais de 30% o escoamento da produção de grãos da região Centro-Oeste. O grupo André Maggi, do Mato Grosso, maior produtor de soja do País, é o responsável pelo empreendimento

Texto e fotos de Rodrigo Mesquita



O embarque de soja, do terminal ...



... às barcaças, é feito por ...



...um sistema automático de elevadores e esteiras

Hidrovía já opera na Amazônia

Na última quarta-feira atracaram em Itacoatiara as primeiras barcaças que transportaram soja pela hidrovía Madeira-Amazonas. Foram 3,7 mil toneladas das 300 mil que serão transportadas esse ano, o primeiro de funcionamento da hidrovía para o transporte de grãos. Com isso, está aberta a porta para o escoamento da produção do noroeste de Mato Grosso a um custo entre US\$ 30 e US\$ 35 a tonelada menor que a via tradicional, pelos portos de Santos e Paranaguá onde o frete custa em torno de US\$ 105 a tonelada.

Demorou sete anos, entre o surgimento da idéia, os estudos e a construção de dois terminais graneleiros, em Porto Velho e Itacoatiara, conta Blairo Maggi, vice-presidente do grupo André Maggi, sócio majoritário (57%) na Hermasa Navegação da Amazônia S.A., empresa criada com o governo do Amazonas para viabilizar a operação.

No total, foram investidos US\$ 60,65 milhões: US\$ 5,5 milhões em Porto Velho (ver matéria nesta página), US\$ 28,07 milhões em

Itacoatiara e US\$ 27,08 milhões na frota de barcaças e empurradores. O projeto vai ser inaugurado, oficialmente, pelo presidente Fernando Henrique Cardoso no final do mês de abril com o primeiro embarque em Itacoatiara. A hidrovía faz parte do Plano de Metas do governo federal.

A hidrovía reduz em 330 km o trajeto antigo, de 2.500 km e em 569 Km o trajeto até o porto de Roterdã, na Holanda. Utilizando o transporte rodoviário até Santos/Paranaguá, a soja percorre, para chegar a Roterdã, 10.493 Km. Pela hidrovía, com os navios ganhando o oceano Atlântico através do canal Norte que forma a ilha de Marajó, na foz do Amazonas, o trajeto cai para 9.294 Km.

A André Maggi, que participa da Hermasa através da "trading" do grupo, Sementes Maggi, já está com as 300 mil toneladas que serão embarcadas esse ano vendidas. O primeiro navio que sairá de Itacoatiara levará 50 mil toneladas da Cargill. Os navios seguintes embarcarão cargas para a trading suíça André, que no Brasil controla a Refinação de Óleo Bra-

sil, e para a japonesa Sumitomo. Parte dessa soja é da própria Maggi, que também produz na chapada dos Parecís, em Mato Grosso (ver matéria nesta página). O restante vem dos produtores da região. A chapada produz, anualmente, 3 milhões de toneladas numa área plantada de 1,5 milhão de hectares. A área agrícola na região, porém, chega a 20 milhões de hectares.

"A hidrovía é viável para toda a produção num raio de 900 km de Porto Velho", diz Blairo Maggi. No ano que vem ele espera transportar 600 mil toneladas, chegando a 1 milhão de toneladas no ano 2000. "O investimento se paga em dez anos", completa John Veasey, diretor da Hermasa.

Além do Noroeste do Mato Grosso, o transporte de grãos vai viabilizar a produção de áreas no sul do Amazonas, Rondônia e Acre. Foi por isso que o governo do Amazonas se associou ao projeto, explica Maggi, ocupando o lugar da navegação Henrandes que deixou a empresa no meio do caminho. A entrada do governo do

Amazonas, em setembro de 1995 foi o que viabilizou o negócio. "Sem isso, o projeto demoraria muito mais para sair" diz Blairo Maggi. O governo Amazonino Mendes entrou com US\$ 28,07 milhões, integrando, na Hermasa, a parte correspondente a Hernandes. Em Itacoatiara, as obras do porto flutuante começaram no mesmo mês. O cais tem capacidade para navios até 60 mil toneladas, que é o calado máximo permitido por causa da pouca profundidade da foz do Amazonas.

Os caminhões carregados de soja, percorrem, pela BR 364, cerca de 900 km entre Parecís e Porto Velho. No terminal de Porto Velho, a soja é embarcada nas barcaças, que sobem os 1.270 km do rio Madeira até Itacoatiara, a 45 km da foz do Madeira, no rio Amazonas. O terminal construído pela Hermasa é o mais moderno em operação no país. Um sistema de elevadores e esteiras transfere a soja diretamente da barcaça para o navio ou para o armazém construído no porto que tem capacidade para estocar até 90 mil toneladas em condições climatizadas.

Para fazer frente às deficiências no fornecimento de energia, foi preciso construir um grupo gerador próprio. A frota da empresa vai contar com 18 barcaças com capacidade para 1,8 mil toneladas, dois empurradores com 2.400 HPs, dois rebocadores portuários de 1.200 HPs e um empurrador de 600 HPs e uma lancha de apoio. Já estão em operação 10 barcaças e um empurrador. O restante da frota vai ser entregue até o final de abril. Cada empurrador pode levar um comboio de 9 barcaças, num total de cerca de 18 mil toneladas de carga. A Hermasa, porém, está assinando contrato com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a construção de outras 18 barcaças e um empurrador de 2.400 HPs.

O BNDES, com recursos do

Fundo da Marinha Mercante, financiou 80% da primeira fase da frota, que custou US\$ 27,08 milhões. Os comboios navegarão com um sistema DGPS, de navegação por satélite. O grupo gastou US\$ 7 milhões nesse projeto, entre o mapeamento do rio Madeira e o seu balizamento. Na partida de cada comboio, o empurrador levará um disquete com a carta de navegação e um sinal de satélite orientará a navegação para evitar os trechos com risco de encalhe no rio.

Nessa primeira fase de operações as barcaças retornarão a

Porto Velho vazias. "Nós estruturamos o negócio de tal forma para que, mesmo nessas circunstâncias fosse viável economicamente", diz Veasey. Num segundo momento, as barcaças passarão a voltar carregadas de fertilizantes. Faz parte do projeto a instalação de uma fábrica de fertilizantes em Itacoatiara. Dessa operação, poderiam participar grupos estrangeiros, diz ele. Além disso, existe a intenção de montar, também em Itacoatiara, uma unidade esmagadora de soja e outra de rações animais.

Sapezal, a cidade que é uma empresa

Sapezal é um dos mais novos municípios do país. Até 1992, onde hoje se ergue a cidade, havia apenas cerrado, na chapada dos Parecís, em Mato Grosso. No ano passado, elegeu seu primeiro prefeito: André Maggi, presidente do grupo André Maggi. Sapezal tem cerca de 5,5 mil habitantes e foi erguida nas terras do empresário, por ele mesmo, para abrigar os trabalhadores de suas fazendas.

A cidade tem água potável, telefonia e uma usina própria, de 5 megawatts de potência que fornece energia elétrica através de 330 Km de rede instalada. Sapezal é uma cidade mas é também uma empresa. A Cidezal Agrícola foi criada para administrar o desenvolvimento da região e é uma das oito empresas do grupo.

Sapezal está instalada em terras da fazenda Tucunaré, que está colhendo, este ano 100 mil toneladas de soja. A Tucunaré faz parte da Agropecuária Maggi que colheu, no ano passado, perto de 800 mil toneladas de soja. Este ano a Maggi verá assumir a liderança nacional na produção de soja deixando para trás o "rei" Olacyr de Moraes. Na pecuária, a Maggi conta com um rebanho bovino de 17 mil

cabeças e uma produção anual de suínos de 12 mil cabeças que são abatidas num frigorífico próprio, o Agra. A Agropecuária faz, também, pesquisas em parceria com a Embrapa nas culturas da soja, do algodão, milho, trigo e mandioca. A jóia do grupo, porém, é a Sementes Maggi, uma das maiores empresas de armazenagem e comercialização de grãos do país. A Sementes Maggi tem uma capacidade de armazenagem estática de 509 mil toneladas. No ano passado exportou 150 mil toneladas de soja e, nos últimos três anos, faturou US\$ 100 milhões com as vendas no mercado externo.

A Sementes Maggi foi criada em 1977 para atender as necessidades de estocagem da Agropecuária. Cresceu e superou a empresa mãe. A sede administrativa fica em Rondonópolis, no Mato Grosso mas ela atua também no Paraná, Mato Grosso do Sul, Rondônia e Amazonas.

Além da Hermasa, o grupo atua, ainda no comércio de máquinas agrícolas (Andrémaq) produção de amidos (Amaggi Amidos) comércio de autopeças (FASA) Fornecedora de Autopeças) e construção civil com a Amaggi Construções de Curitiba.

Indústrias estão a caminho

Projeto Hermasa pode romper décadas de estagnação econômica

O projeto Hermasa é a grande esperança de Itacoatiara para romper com décadas de estagnação e marasmo econômico. A cidade é a segunda do Amazonas mas a população não passa dos 38 mil habitantes. "A expectativa é muito grande, especialmente com a vinda de indústrias", diz o secretário municipal de desenvolvimento econômico, Yoshito Kavati.

Ele prevê a instalação de uma unidade esmagadora de soja, uma fábrica de rações, para aproveitar o farelo da soja, e uma indústria de fertilizantes, que aproveitaria as barcaças vazias no seu retorno a Porto Velho. "Essa é a nossa melhor chance", explica o secretário de agricultura, Francisco Orlando Jordão. Cerca de 93% da população ganha entre 0 e 5 salários mínimos ao mês e o analfabetismo atinge 42% dos habitantes, segundo dados do censo de 1991.

A fábrica de ração vai permitir, por exemplo, o desenvolvimento da criação de animais, que está limitada hoje, segundo Jordão, pelo preço da ração, totalmente importada do sul do país. O mesmo acontece com os fertilizantes. O calcário

dolomítico custa, em Itacoatiara, R\$ 235,00 a tonelada, enquanto em Porto Velho cai para R\$ 40,00.

O município de Itacoatiara tem 258 anos e viveu o seu auge no ciclo da borracha, no final do século passado e primeiras nas décadas do atual. Com a queda dos preços internacionais e a competição da borracha da Malásia, toda a região parou. A cidade ainda viveu um surto de crescimento com o comércio da juta, mas com a chegada das sacarias de plástico e a concorrência, mais uma vez, da produção asiática, tudo parou. O retrato dessa época são os esqueletos das fábricas de juta e borracha que assombram o porto de Itacoatiara.

Sem agricultura e sem indústrias, o município, que tem no total 65 mil habitantes, sobrevive da madeira, do comércio e do setor público. As madeiras representam 34% da economia. A madeira não é extraída na região. O corte das árvores acontece no alto Solimões, em Jurua e Tefé, principalmente. As toras descem o rio até Itacoatiara onde são serradas e embarcam, no porto da cidade, diretamente para os mercados consumidores, no exterior e no sul do País.

O secretário Kavati aposta, também, no ecoturismo para revitalizar a economia. Hoje, o setor responde por apenas 1% da economia local, mas existe potencial. Cerca de 85% da área total do município é coberta por florestas virgens. Existem centenas de lagos e igarapés nas duas margens do Amazonas por onde se estende o município. Tudo, entretanto, está por fazer.

A cidade conta com 14 hotéis, todos, porém, modestos. O fornecimento de energia elétrica é irregular e os recursos para investimentos são escassos. A arrecadação mensal está na casa dos R\$ 900 mil dos quais 40% comprometidos com a folha de pagamentos. Os recursos terão de vir dos programas estaduais ou federais.

Madeiras burlam os fiscais do Ibama

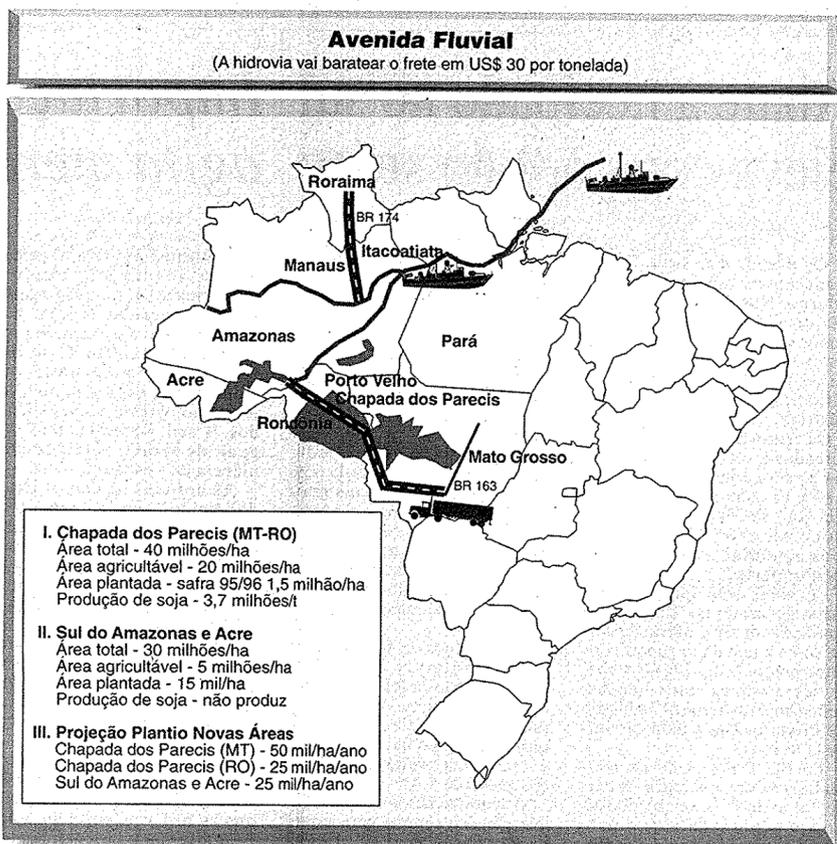
As madeiras que operam em Itacoatiara produzem compensados e tábuas para exportação. Apesar da proibição do Ibama para a exploração do mogno (a mais valorizada das madeiras nobres da Amazônia), a serragem da essência continua normalmente. E nunca parou, revelou a este jornal um madeireiro da região que prefere o anonimato. "É muito fácil enganar o Ibama. A gente diz que se trata de outra madeira e, como os fiscais deles não entendem nada do assunto, passa", disse o empresário.

Outra forma comum de burlar a fiscalização é a compra de autorizações para corte. Esse é um mercado florescente. Os madeireiros compram, um dos outros, autorizações para o corte de determinadas espécies e, no fim, cortam o que querem. Isso acontece, por exemplo, com as madei-

ras brancas que, no Brasil, são usadas, principalmente, na construção, para formas, escoras e andaimes. No mercado externo, entretanto, esse tipo de madeira, depois de tratada, é usada para tudo. "Eles até preferem as madeiras de pouca densidade porque são mais fáceis de trabalhar" diz a mesma fonte.

Algumas dessas espécies, contudo, são protegidas, o que não impede, de forma nenhuma, sua exploração. "Eu compro autorização para uma madeira não protegida e derrubo qualquer uma", assume o madeireiro.

As duas unidades instaladas em Itacoatiara, são obsoletas. As máquinas, em alguns casos, são dos anos 50. Novos investimentos nesse setor, porém, estão sendo aguardados. Segundo informações locais, a Gerthal (uma delas) está sendo negociada com um grupo da Malásia.



Transbordo da balsa é automático

Na segunda-feira passada saiu do porto local, a última das primeiras duas balsas com as quais a Hermasa inaugurou o transporte de soja na hidrovía Madeira-Amazonas. Para que ela fosse carregada foram necessários investimentos de US 5,5 milhões na construção de silos e de um terminal graneleiro.

O governo de Rondônia entrou com o terreno e as obras de infra-estrutura, no valor de US\$ 1,5 milhão. O terminal ocupa um terreno de 40 mil metros quadrados e inclui silos com capacidade para armazenar 45 mil toneladas de grãos. O transbordo da carga até as barcaças é automático, através de esteiras. O complexo possui geração própria de energia elétrica.

As operações se prolongaram por toda a madrugada da segunda-feira. Blairo Maggi conta que, para as duas balsas, foi necessário todo o final de semana. O sistema, explica, ainda está sendo ajustado, e, por isso, aconteceram falhas. Na segunda-feira não haviam mais caminhões de soja no terminal. Os próximos embarques não ocorreram antes de 20 dias e as obras tampouco estão terminadas.