

OESP
11/5/97 A26 227
RHR0026

HIDROVIA DA SOJA LIGA

Barcos carregados de grãos produzidos em Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas partem de Porto Velho pelo Rio Madeira com destino a um terminal próximo de Manaus e, dali, para vários mercados do mundo

PABLO PEREIRA
Enviado especial

ITACOATIARA — Transformar o Rio Madeira numa estrada d'água por onde naveguem rumo ao exterior 3 milhões de toneladas anuais de grãos produzidas na fronteira agrícola dos Estados de Mato Grosso, de Rondônia, do Acre e do Amazonas é a meta prevista para dentro de cinco anos na hidrovía Madeira/Amazonas. Até o ano 2001, ela deve multiplicar por dez o atual volume de transporte de produtos. Na contramão, barcas da Hermosa Navegação da Amazônia subirão os 1.115 quilômetros do rio com insumos agrícolas para alimentar a terra na Chapada dos Parecis, no Mato Grosso, e outros 400 mil hectares de capoeira em Rondônia, além de áreas do Acre e de municípios de Apuí, Humaitá e Lábrea, no sul amazônico.

"A idéia é fazer com que a hidrovía se transforme numa Avenida 23 de Maio", afirma o diretor da empresa, John Veasey, usando a avenida que liga as zonas norte e sul de São Paulo como exemplo. A Hermosa foi criada numa associação entre o Grupo Maggi, que tem fazendas no Paraná e em Mato Grosso, e o governo do Amazonas. O grupo produz mais de 150 mil toneladas de soja por ano e movimentou outro tanto comprando a produção de fazendeiros da região. Os Maggis querem ser os pioneiros numa virada no escoamento de safras da nova fronteira agrícola, invertendo o fluxo do transporte de grãos.

Recursos — Até o ano passado, a safra para exportação tinha de percorrer mais de 2.500 quilômetros até os portos de Santos e Paranaguá. "Queremos inverter isso e estamos abrindo a picada", afirma Veasey. Para transformar a idéia em uma economia de 30% no custo do frete, a Maggi montou a Hermosa com um investimento de R\$ 50 milhões. A maior parte dos recursos chegou por financiamentos do BNDES (R\$ 29 milhões), mais o dinheiro injetado pelo governo do Amazonas (R\$ 13 milhões).

A empresa vai administrar a hidrovía que começou a operar em março após a inauguração dos terminais graneleiros de Itacoatiara, a cerca de 200 quilômetros de Manaus, com 147 mil metros quadrados, e de Porto Velho, numa área de 40 mil metros quadrados. Veasey conta que a companhia emprega cerca de 170 funcionários e, nessa primeira fase, destina-se a resolver apenas o problema da soja.

Para dirigir o terminal de Rondônia, a Maggi foi buscar em Cascavel, no Paraná, o administrador de empresas Ozair Fabris. Ele chegou a Porto Velho com a família em fevereiro com a missão de gerenciar a passagem pelo Madeira de um novo produto, mais conhecido nas vias de transportes dos Estados do Sul. A soja entrou na capital de Rondônia como uma vedete à bordo de dezenas de caminhões graneleiros que transportam cargas de 28 a 30 toneladas desde a Chapada dos Parecis.

O trecho percorrido é de 125 quilômetros de estrada de terra da MT-235, mais 825 quilômetros de asfalto pela BR-364, para o embarque em balsas construídas especialmente para o transporte de grãos. A inauguração do terminal graneleiro, na segunda semana de março, teve convidados que foram à solenidade para assistir em grande estilo a visita de autoridades, como o presidente da República, Fernando Henrique Cardoso. Dezenas deles saíram da área arrendada no porto levando para casa bolsos cheios de grãos.

"Uma vistoria na saída daria para encher quatro sacos de soja",

brincou um funcionário da empresa. A novidade em grãos não continuava a aguçar a atenção no porto na semana passada. A cada fim de carregamento de barcaça que vai descer o Rio Madeira, estivadores cansados de mais de três horas no cabo do rodo descem da carga com saquinhos da semente. Parece que levam um troféu.

Armazenamento — Nos quatro silos construídos na parte alta do terreno é possível armazenar 48 mil toneladas do cereal. Um navio grande, desses que na giria portuária têm "grande calado" — e que atravessam oceanos profundos —, tem capacidade para cerca de 60 mil toneladas, mais de 2.000 caminhões de soja. Há duas semanas, um deles deixou Itacoatiara pelo Rio Amazonas na direção do Oceano Atlântico com 53 mil toneladas dos grãos que a correnteza do Rio Madeira empurrou nas balsas da Hermosa a uma velocidade média de 10 milhas náuticas por hora (18,5 km/h) durante o mês de

abril. A carga foi vendida para o porto de Roterdã, na Holanda, um dos principais importadores de grãos nacionais. Outro desses monstros de aço flutuantes deve atracar no terminal de Itacoatiara ainda na segunda quinzena deste mês para engolir outro tanto do produto. Até setembro, quando começa a safra da soja nos Estados Unidos, o grupo brasileiro pretende exportar 300 mil toneladas.

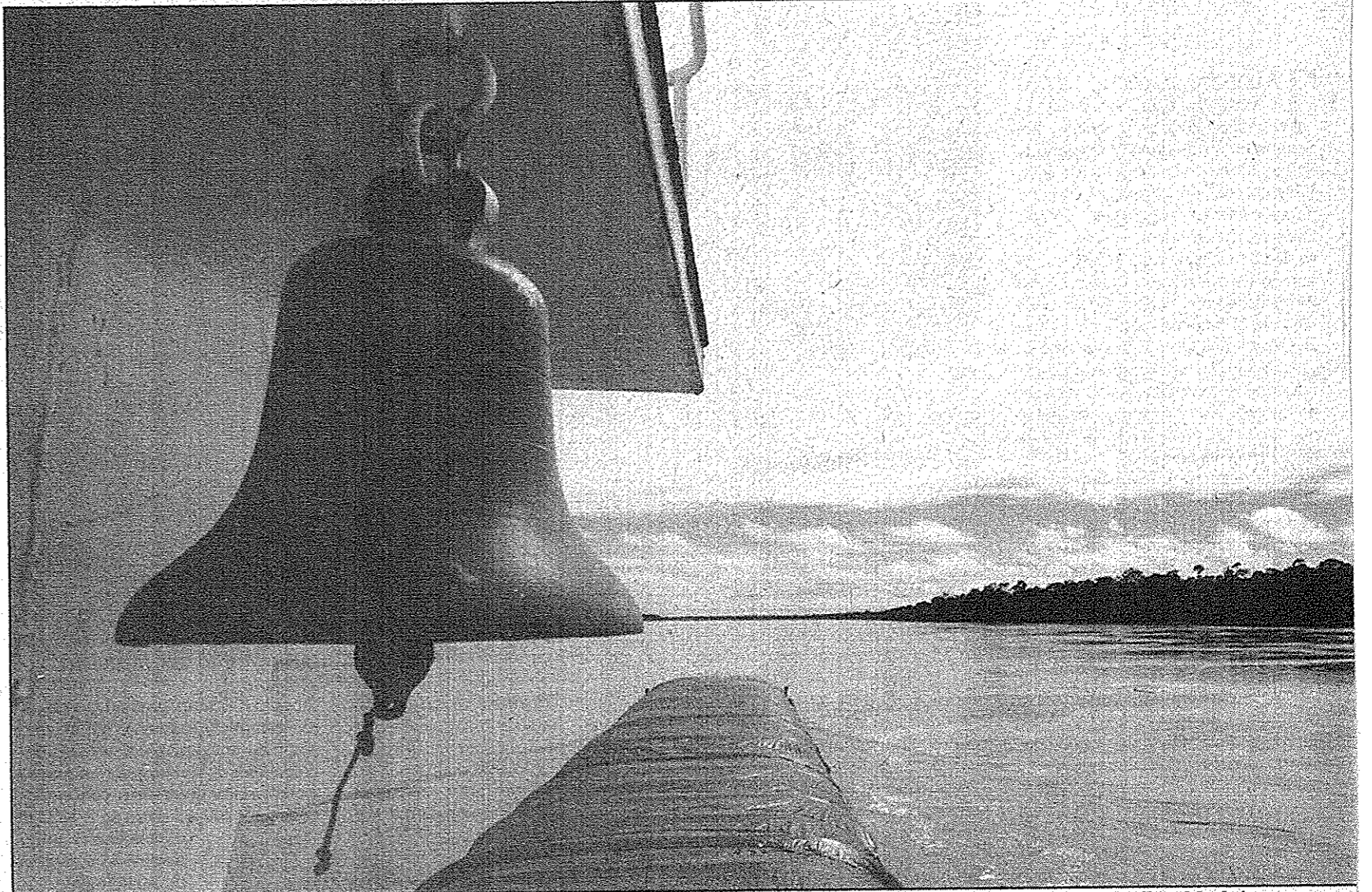
Em Porto Velho, um sistema computadorizado controla o fluxo potencial de 750 toneladas de soja por hora, transportados sobre uma esteira rolante até o tubo de saída em cima da balsa. Com alguns problemas técnicos, o carregamento era feito na semana passada abaixo desse limite. Houve um deslocamento nas colunas que sustentam as esteiras. A operação de realinhamento só devolveu 20 centímetros da posição original.

O restante, quase um metro de diferença, será repostado só depois que o rio se acalmar, daqui dois ou três meses, quando a estiagem chegar e as praias de Porto Velho reaparecerem. Enquanto isso, a esteira não poderá ser usada na capacidade máxima para que não haja estrangulamento das emendas móveis que ligam um nível ao outro.

O transporte de grãos pelas águas do Madeira e Amazonas economiza cerca de 30% do valor do frete. Veasey explica ainda que navios de grande calado que operam nos principais portos do mundo podem encurtar em três dias a viagem que fazem até os terminais do sul do País se forem carregados em Itacoatiara. "Eles demoram cerca de 20 dias para carregar em Santos e Paranaguá e no terminal da Hermosa isso pode ser feito em cinco dias e meio", afirma. Segundo o diretor, esse tempo deve ainda ser reduzido em dois dias quando todo o equipamento estiver funcionando plenamente.

Hoje, entretanto, a Hermosa concentra seus argumentos na derrubada dos custos com transporte. Durante a safra, a Maggi, principal controladora da nova empresa de navegação — o governo do Amazonas tem 46% das ações —, paga até US\$ 110 por tonelada transportada por estradas para portos do Sul e Sudeste. A média fica em torno de R\$ 95.

No sistema multimodal Sapezal/Madeira/Amazonas, o preço cai. Na parte terrestre, que alcança cerca de 1.100 quilômetros, de Sapezal, no Mato Grosso, a Porto Velho, esse custo é de US\$ 40 a tonelada. Somando-se a isso os US\$ 20 de frete nas balsas da Hermosa, os Maggis colocam a soja a bordo dos graneleiros de grande porte em Itacoatiara por US\$ 60 a tonelada.



Rebocador empurra barcaça carregada de toneladas de soja; marinheiros enfrentam as águas barrentas do Rio Madeira



Nova Olinda, última cidade às margens do Madeira, antes do Solimões: à espera que as águas baixem e o rio volte ao leito



NA ESTRADA SOBRE AS ÁGUAS

Nome: Hidrovía Madeira/Amazonas
Extensão: 1.115 km, entre Porto Velho e Itacoatiara (AM)
Objetivo: escoamento da safra de grãos dos Estados do Acre, Rondônia, Amazonas e Mato Grosso, grãos sólidos e insumos agrícolas importados
Produto em safra: soja
Mercado externo: Japão, Europa e China
Principal porto comprador: Roterdã (Holanda)
Trajetória Porto Velho/Itacoatiara: 65 horas (rio abaixo)
Trajetória Itacoatiara/Porto Velho: 140 horas (rio acima)
Tamanho da barcaça: 60 m de comprimento, 3,8 m de calado
Rebocadores: 2 com navegação via satélite, além de 6 contratados
Capacidade de carga por barcaça: 1:850 t de soja (65 carretas)
Investimento: R\$ 50 milhões
Previsão de transporte: 300 mil t no primeiro ano, chegando a 3 milhões de t no quinto ano
Previsão de retorno de investimento: 12 anos

ESPECIAL

SERTÃO AO ATLÂNTICO

L. C. Leite/AE

Barco desafia labirintos do Rio Madeira

Céu nublado esconde a luz das estrelas e os perigos nas margens alagadas da região

RIO MADEIRA — Um rebocador empurrando uma barcaça carregada de soja entra por um labirinto de ilhas do Rio Madeira e se perde na madrugada escura. O céu nublado das primeiras horas de 3 de maio esconde a luz das estrelas e a lua minguante só vai nascer uma hora mais tarde. A embarcação navega no breu por um canal até o contramestre Pedro Castro Pinto perder o controle do barco.

Caboclo amazense de 47 anos, Pedro reduz a força dos dois motores de 315 hp e recorre a tudo o que aprendeu em 12 anos de navegação para evitar um acidente de consequências imprevisíveis, a cerca de 100 quilômetros do porto de Porto Velho, na hidrovia Madeira/Amazonas. Menos de dez horas antes, a balsa engolira 1.850 toneladas de grãos, carga de quase 70 caminhões, e começara a deslizar pelo rio com 3,8 metros submersos por 70 horas. A balsa foge do controle de Pedro a menos de 50 metros da margem alagada e numa posição perigosa. A profundidade supera os 10 metros.

Havia cinco horas o piloto assumira o timão do rebocador Memeco, que deixou a capital de Rondônia levando a graneleira Hermosa 4, da Hermosa Navegação da Amazônia, para três dias e três noites ininterruptos de viagem pela hidrovia. A carga do Memeco deixou o cais às 22h39, afastando-se da cidade a uma velocidade média de 18,5 km/h.

As águas barrentas do Madeira começam a baixar nesta época e a empresa quer aproveitar a cheia para transportar a soja antes que o rio volte ao leito. A partir de julho, a navegação é dificultada por quase uma dezena de pontos chamados pedrais, lastros de rochas que se encontram nos remansos e podem levar o barco para o fundo se o timoneiro vacilar.

Uma das técnicas usadas pelos marinheiros para acelerar a viagem, que de ida e volta dura dez dias, é a de atalhar pelos paranás. São canais abertos na mata pela violência da correnteza que come barrancos de mais de 5 metros e forma enormes lagos. A operação é mais arriscada do que seguir o curso fluvial, mas economiza tempo e reduz despesas. Se por um lado a opção ajuda a encurtar a jornada a bordo, por outro aumenta a tensão entre os tripulantes, principalmente durante a noite.

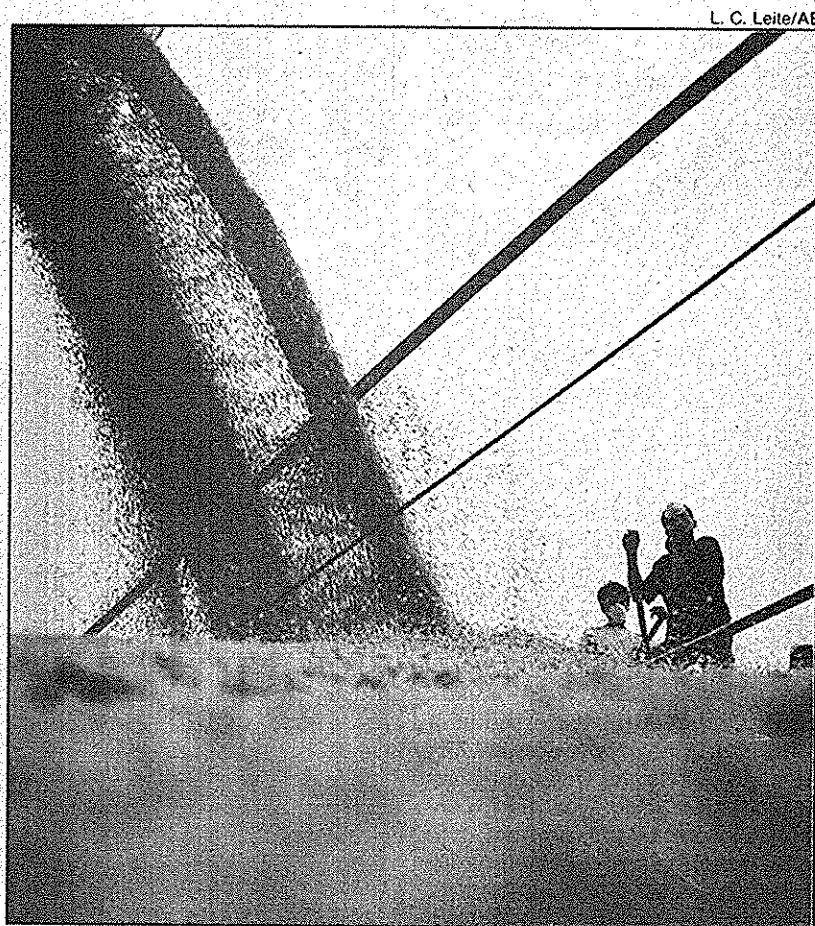
É nesse estado de ânimo que se encontra Pedro. Ele abandona o bom humor que o acompanhava desde o início da travessia. Quando a barcaça começa a não obedecer o leme do rebocador e atravessa no paraná, ameaçando invadir a mata alagada de um lado ou atolar-se no barranco submerso de outro, o timoneiro deixa de lado as piadas para atender ao trabalho braçal. A agonia do marinheiro dura longos 20 minutos. A ponto de desistir do puxa-

e-empurra do rebocador e temendo o choque, Pedro grita para o marinheiro de convés: "Chama o Paulo!"

No andar de baixo, o comandante Paulo Fernandes de Menezes, de 48 anos, descansa numa das quatro cabines, que os tripulantes chamam de camarote. Havia dois meses o comandante descia e subia o Madeira. Durante a tarde do dia anterior ele soube que iria baixar com o Memeco pela última vez. Na chegada a Itacoatiara, Paulo assumiria um moderno empurrador, equipado com sonares e comunicação por satélite, considerado a menina dos olhos da Hermosa, chamado Sapezal.

A reportagem do Estado acompanhou esta última viagem do rebocador Memeco, que a Hermosa fretou e no fim do trajeto seria recolhido para conserto em Manaus. Sem radar, bússola ou qualquer aparato eletrônico, o contramestre Pedro entrou no desvio do Madeira pilotando no turno de seis horas na madrugada. Ocupando a função de imediato na embarcação, Pedro domina no braço o conjunto flutuante amarrado um ao outro por cabos de aço de quase 1 polegada. O timão roda de um lado para outro e o motor ronca como se fosse explodir. Pedro mantém o barco afastado a menos de 50 metros de uma ilha, ainda em território de Rondônia. Pelo rádio ele avisa outra embarcação que sobe a corrente, avistada somente pelos facho-

USAR ATALHOS PELOS PARANÁS AJUDA A ACELERAR A VIAGEM



Carregamento de soja em Porto Velho: balsa engole 1.850 toneladas

mais uma dupla se reveza mantendo o funcionamento dos dois motores.

Empacado no paraná, o contramestre apruma a balsa após muito esforço e volta a anunciar pelo rádio, sem ter resposta, que vai prosseguir em marcha lenta "a boreste". O encarregado da sala de máquinas Carlos Nogueira Santos, de 46 anos, resmunga: "Isso é um labirinto." Assim como Nogueira, ele está habituado a enfrentar navegação noturna e a passar por apertos semelhantes, comuns no isolamento da vastidão dos rios navegados em barcos precários.

Mas o episódio do paraná São Carlos somente adiava o clima de tensão que envolveria a tripulação nas duas noites seguintes até atracar em Itacoatiara, às 20h30 de 5 de maio. Desde a saída houve contratempos. O comandante determinou a partida mesmo antes que as luzes de navegação exigidas pela Marinha estivessem acesas. A fiação das lâmpadas vermelha de bombordo e verde de boreste estava com defeito. Na passagem pelo posto de guarda da Marinha, 20 minutos depois de zarpar, o rádio quis saber a identificação da embarcação que cruzava a linha no escuro. Apreensivo, Pedro torcia para que não mandassem voltar e respondeu ao chamado infor-

mando nome, procedência e destino da balsa. Ouvia aliviado a confirmação da identificação e desejo de boa viagem. O piloto só teve noção exata da ponta da barcaça quando o mecânico Nogueira e o chefe das máquinas, Oscar Marques Nazaré, de 59 anos, restabeleceram a ligação, às 23h15.

A aventura de Pedro, Nogueira e Oscar, mais o comandante Paulo, Raimundo do Lago, marinheiro de convés de 43 anos, e do cozinheiro Manoel de Jesus Batista dos Santos, de 33 anos, ainda duraria mais de 60 horas até que o rebocador varrasse a foz do Madeira para entrar numa enseada do Rio Solimões, a mais de mil quilômetros de distância do paraná São Carlos. Durante todo o trajeto, o tempo cumpre o ritual da estação das chuvas. Os relâmpagos no horizonte na primeira hora da madrugada se apagam. Em menos de uma hora as nuvens cobrem o céu estrelado que ilumina a hidrovia e permite a visão do vulto da mata limitando a margem dos dois lados. Em seguida, começa uma forte chuva.

Nas duas noites seguintes, a cena se repete. Manhã ensolarada, tarde quente, entardecer deslumbrante, noite estrelada e, novamente, madrugada carregada de nuvens e de navegação empírica. Garrafas de café puro, de leite doce e uma panela de mingau de aveia quebram a tensão na madrugada. Talvez afetados pelo ronco dos motores, os marinheiros passam horas contemplativos. Quando falam, quase sempre a voz lhes sai alguns decibéis acima, como se tivessem perdido a modulação normal. Os barcos de passageiros, conhecidos como recreios, as chatas carreteiras, que transportam caminhões, passam rente às margens com luzes de navegação e poderosos holofotes como enormes vagalumes piscando para manter-se no curso — e longe da mata.

Sono profundo — Durante os três dias, o jantar é servido às 17 horas, na troca de turno. As 5 horas o cozinheiro Batista já aprontou o café da manhã. O almoço nunca passa das 10h30. "Embarcaçõo come cedo", justifica o

comandante. Ele assume o leme ao amanhecer de sábado. Exausto, depois de passar mais de sete horas em pé ou sentando sobre um banco de madeira na frente do timão, Pedro toma café e cai na rede armada no primeiro andar, ao lado dos canos de descarga dos motores, para um sono profundo.

O primeiro dia no rio transcorre tranquilo, apesar do forte calor. O comandante fala pelo rádio com a estação de Manaus às 8 horas e repete o contato às 17 horas. São as duas únicas comunicações com terra. A hidrovia não tem estação costeira e empurradores. Recreios e pequenos navios navegam por conta e risco sem qualquer equipamento de comunicação. Um naufrágio pode levar horas ou até dias para ser localizado. Os marinheiros gostariam de ter pelo menos estações retransmissoras de rádio nas cidades maiores do percurso, Humaitá e Manicoré.

Os pontos mais temidos vão de uma curva perto da cidade, a 42 quilômetros de Humaitá, à ilha dos Ganchos, a 237 quilômetros de Itacoatiara. No primeiro, o fundo do Madeira chupou cinco embarcações de marinheiros desavisados ou afoitos, flagrados num cochilo pelas pedras e troncos que se escondem nas várzeas durante a vazante. "Em Curicaca tem mais três", conta o comandante. O pedral ao qual Paulo se refere fica próximo de Boa Hora, cidade ainda em território de Rondônia. Ele lembra que havia três anos uma balsa lotada de caminhões bateu nas pedras em outro ponto perigoso, Baiões, a 620 quilômetros de Itacoatiara. Foi tudo ao fundo.

A proximidade da noite volta a agitar a tripulação. "No escuro tá complicado", resume o chefe da equipe, em conversa com Manaus antes do pôr-do-sol. Depois do fim da tarde ele vai perder contato e só poderá informar posição às 8 horas do dia seguinte. As mesmas agruras sofridas no Memeco são sentidas diariamente por centenas de usuários do Madeira.

Ao medo de naufrágio somam-se o temor das feras que habitam matagais submersos e dos temidos candiurus, pequenos peixes gosmentos e carnívoros que atacam o corpo humano, nas partes mais sensíveis, como as mucosas.

Há também o caratá, também pequeno, mas com esporões que penetram na pele como um minúsculo gancho provocando fortes dores e levando à hospitalização.

Às 2 horas de domingo, de volta ao posto, Pedro ouve pelo rádio que um barco perdeu o leme e vai ter de encostar. "Tem de parar e esperar", sentença. A chuva vai bater no convés até surgir o dia. Sem a luz natural, a iluminação do holofote não pode ser mantida porque ofusca a visão lateral. A solução é desligar tudo o que possa prejudicar o cálculo da distância entre o casco da balsa e os barrancos submersos.

Contratempos — Foi num desses enormes troncos arrastados pela correnteza e abandonados nos bancos de areia na seca que começa um julho e vai até dezembro que o Memeco sofreu sua maior baixa na madrugada de 1º de maio, quando ainda subia o Madeira para carregar em Porto Velho. Às 3 horas a grade de proteção da hélice se enroscou numa tora, foi quebrada e provocou um dos contratempos mais temidos. Para permitir a continuação da viagem até Porto Velho foi preciso trocar a hélice e amarrar o pedaço que restou da grade arrebitada com um cabo de aço. As pontas da proteção ameaçavam triturar a nova "palheta". A operação foi executada a quase dois metros de profundidade, num mergulho cego de três homens. Pedro, Nogueira e Oscar esperaram o primeiro sinal para descer cerca de 2 metros na água escura de um remanso sem equipamento de proteção. Lá embaixo, manusearam a peça de metal pesando 105 quilos.

"Eu só rezava para minha hérnia não estrangular", conta o motorista Oscar, cinco dias depois do incidente, já próximo do Solimões. Oscar já passou por uma cirurgia de correção de hérnia no abdome. O médico mandou-o largar a navegação, mas ele mergulha sempre que é necessário. Em pé na beira do barco, ele garante que quando acabar o transporte da safra deste ano vai seguir o destino do rebocador e parar "para reparos". Nos dias que vão se seguir à chegada a Itacoatiara e à entrega do Memeco aviariado num estaleiro de Manaus, dia 6, Oscar ainda vai continuar sentindo dores na barriga. A prática do mergulho sem proteção nos últimos meses abriu-lhe outra hérnia.

RELÂMPAGOS NO HORIZONTE APARECEM NA MADRUGADA E, DEPOIS, SE APAGAM



Maquinista Oscar Marques: mergulho para trocar a hélice do barco

Para ecologistas, cultura prejudica solo da região

Ocultivo extensivo de grãos em solo amazônico, previsto no projeto que sustenta o investimento na hidrovia do Rio Madeira, pode levar a prejuízos naturais graves e afetar até a navegação na região. Erosão do solo argiloso e contaminação da vida aquática por fertilizantes são os dois principais danos apontados por ambientalistas que estudam os efeitos da devastação da fronteira agrícola na Amazônia.

De acordo com os idealizadores do projeto do Grupo Maggi, áreas de municípios como Novo Aripuanã, Humaitá e Apuí devem desenvolver extensa produção de soja aproveitando-se da criação da hidrovia para transportar o cereal nas balsas graneleiras da Hermosa. Esse prolongamento das áreas cultivadas deve ocorrer a médio prazo, calculam

os defensores da ocupação nos terras planas da região. Por esse raciocínio, o grande entrave que impedia a lavouira era o do transporte. A hidrovia apresenta-se como a solução considerada de baixo custo para abrir o que o diretor John Veasey, da Hermosa, chama de "picada para o desenvolvimento da região".

Ambientalistas como técnicos do Instituto de Pesquisas da Amazônia (Inpa) são contra esse tipo de uso das terras na região. Mais preocupados com o impacto que a hidrovia pretende provocar fora das várzeas, botânicos e biólogos levantam dúvidas e lançam críticas contra o projeto. "A mata funciona como uma esponja", ensina o botânico Juan Revilla, do Inpa. "O desmatamento para plantar soja vai provocar erosão e compactação do solo a partir do se-

gundo ano", prevê. De acordo com o técnico, a quantidade de chuvas na Amazônia é o dobro da ocorrida em regiões como o cerrado.

Para Galink, da Fundação Centro Brasileiro de Referência e Apoio Científico (Cebrac), de Brasília, e participante de uma comissão de organização não-governamental (ONG) Coalizão Rios Vivos, não há dúvida de que o desmatamento na área do Madeira vai provocar prejuízos. "A erosão no cerrado é de 52 toneladas de terra por hectares ao ano", argumenta. "Imagina o que pode ocorrer com o nível de precipitação na terra nua?" continua. Uma

proposta de estudo sobre o impacto dessa cultura extensiva de soja em Humaitá, onde a Hermosa prevê a construção de silos para armazenagem de grãos, foi encaminhada por pesquisadores do Inpa e dorme nas gavetas de órgãos ambientais do governo do Amazonas.

"O Instituto de Proteção ao Meio Ambiente parece que não quer gastar nada", alega Revilla. Ele afirma que relatórios indicando a necessidade de análises sobre flora, fauna e qualidade do solo foram enviados ao governo estadual, mas não houve resposta. "Sou contra esse tipo de uso do solo por causa do impacto

que a retirada da biomassa provocará", insiste Revilla.

O pesquisador disse que, após o desmatamento, a água das fortes chuvas na região amazônica lava o solo, provocando erosão nos rios e o empobrecimento da terra. Para ele, o primeiro ano após a derrubada ainda pode render boa colheita, mas a partir do segundo ano haveria necessidade de correção com fertilizantes químicos. "A água da chuva vai acabar levando estes nutrientes químicos para os rios e vai afetar animais aquáticos", argumentou.

Para Revilla, o aumento da navegação no Madeira também pode provocar prejuízos à fauna do rio. "A passagem dessas embarcações de grande porte provoca mais ondas, afeta as margens e diminui a produção de alimentos para os peixes."

LAVOURA PODE CONTAMINAR A VIDA AQUÁTICA