

Falta de licença barra hidrovía Araguaia-Tocantins

Dificuldades para a conclusão dos estudos ambientais estão desperdiçando potencial agroindustrial da região

Mauro Zanatta
de Brasília

As dificuldades impostas à conclusão dos estudos de licenciamento ambiental dos 2,2 mil quilômetros da hidrovía Araguaia-Tocantins estão desperdiçando o potencial econômico agroindustrial da região, segundo executivos de grandes empresas envolvidas com transporte, logística e comércio exterior.

A Companhia Vale do Rio Doce realizou vários estudos sobre o projeto e prevê um salto na movimentação de soja das atuais 60 mil para 150 mil toneladas no ano 2000 e 600 mil toneladas até o ano 2005 em toda a área de influência geoeconômica da hidrovía.

"Com essa alternativa, podemos levar os grãos até o porto de Itaqui ou o porto da Ponta da Madeira, no Maranhão, e voltar com combustíveis e fertilizantes", argumenta Arnaldo Lopes, diretor de comerciali-

zação e logística do Sistema Norte da companhia.

A Vale do Rio Doce faz planos para a construção de um pátio de transbordo na hidrovía conectado à Estrada de Ferro Carajás para abrir o mercado do milho produzido em Tocantins nas capitais do Nordeste.

Além disso, as 12 milhões de cabeças de gado do sul do estado do Pará e do norte de Tocantins poderiam seguir o mesmo trajeto. Para essa operação, a Companhia Vale do Rio Doce dispõe de 700 vagões.

Para provar a tese, Arnaldo Lopes mostra alguns resultados obtidos pela empresa na região. Até o final deste ano, devem passar 372 mil toneladas de soja pelo terminal de transbordo da Vale do Rio Doce em

Imperatriz, no Maranhão. A ferrovia de Carajás deve fechar o ano com 50,4 mil toneladas de cargas transportadas contra as 49,2 mil toneladas do ano passado.

O porto da Ponta da Madeira, que movimentou 43,9 mil toneladas no ano passado, projeta crescimento de

6% para este ano, com algo próximo de 46,9 mil toneladas.

A empresa está planejando colocar 40 comboios de balsas e empurradores em funcionamento na hidrovía.

O complexo de transporte multimodal desenhado para dar suporte à produção agrícola local projeta um custo de frete 280% menor do que o atual transporte rodoviário — uma queda de US\$ 38 a tonelada por mil quilômetros contra US\$ 10 a tone-

lada.

Os cálculos vão mais longe: segundo a Companhia Vale do Rio Doce, os grãos produzidos em Goiás e escoados pelo porto de Santos, em São Paulo, custam hoje US\$ 40 por tonelada. A soja de Balsas, no Sul do Maranhão, que sai por Itaqui via ferrovias Norte-Sul e Carajás, está pronta para ser exportada por US\$ 27 a tonelada.

A Companhia de Promoção Agrícola (Campo), que desenvolve vários projetos de ocupação dos Cerrados, tem um estudo comparativo de custo no transporte da soja.

Da cidade de Cascavel, localizada no extremo oeste do Paraná, até o porto de Paranaguá, localizado a 600 km de distância, por exemplo, o custo do grão bate em US\$ 2,39 por saca de 60 quilos. Em contrapartida, o produto da cidade de Diamantino, no estado do Mato Grosso, para chegar até o porto de Santos, no estado

de São Paulo, percorre 2.015 quilômetros a um custo de US\$ 4,19 por saca.

Enquanto isso, os mil quilômetros de Balsas (MA) até a Ponta da Madeira custam US\$ 2,23 a saca. O estado do Paraná produz 23,8% de toda a soja brasileira enquanto o estado do Mato Grosso, que há 20 anos não produzia nada, já detém 20,5% do total.

"Apostamos nessa hidrovía por causa da soja de Mato Grosso", afirma Álvaro Luiz Boiole, da Campo. "Por isso, ninguém tem direito de querer parar essa obra no meio com argumentos de preservação ambiental. Mais do que ninguém, nós queremos preservar a região e fazê-la crescer", afirma Idone Grolli, diretor do Centro-Norte da Ceval Alimentos, que tem um terminal de transbordo no porto da Ponta da Madeira com capacidade para 60 mil toneladas.

Estudo da Vale do Rio Doce prevê um salto na movimentação de soja das atuais 60 mil toneladas para 150 mil no ano 2000

Class.	Fonte	DATA	Class.
	16/11/98	60	
	60	Pa 4-4	

Documentação