

Corredor reduz custo amazônico

Safra de grãos da região começa a ser escoada pelo sistema de transporte multimodal

Telma Pinto de Belém

O custo amazônico começa a refletir as suas primeiras quedas na safra agrícola 1999/2000, com as primeiras operações de exportação de grãos pelo Corredor de Transporte Multimodal do Centro-Norte, um sistema ainda em construção que vai interligar a infra-estrutura hidro-rod-ferroviária do planalto central aos portos da baía de São Marcos, em São Luiz e do rio Pará (PA).

As empresas Navbel Navegação (SP) e Araguaiana Navegação Fluvial (RJ), as únicas que vêm fazendo exportações experimentais pela hidrovia, estão planejando escoar, na safra que começa a ser colhida em março, 80 mil toneladas de grãos produzidos no Mato Grosso, principalmente soja. A exportação será via porto de Ponta da Madeira, da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), em São Luís (MA).

Segundo o gerente operacional da Navbel, Arthêmio Antonini, a empresa vai transportar 60 mil toneladas, no próximo ano, através dos seus quatro empurradores de 16 balsas, com capacidade de 2,5 mil toneladas cada. "Quando a hidrovia estiver implantada, vamos ampliar a nossa capacidade para 200 mil toneladas por ano, escoando grãos no sentido norte e calçário no sentido sul da hidrovia".

Enquanto as obras da hidrovia não forem concluídas, o corredor vai continuar a oferecer condições de navegabilidade limitada – apenas entre os meses de dezembro e junho e, devido à falta de sinalização, apenas durante o dia. "Sem dúvida, isso afeta direta-



mente a nossa competitividade, mas é o preço que vamos pagar pelo pioneirismo", afirma Antonini. A Navbel investiu R\$ 14,5 milhões na construção de comboios para operar na hidrovia.

O corredor multimodal é um empreendimento de R\$ 222,4 milhões, do programa federal Brasil em Ação. As obras físicas, iniciadas em 1997, acabaram paralisadas no mesmo ano à espera da emissão das licenças ambientais para o início dos processos licitatórios de contratação da execução das obras e serviços da hidrovia Tocantins-Araguaia. Só agora os estudos e relatórios de impacto ambiental (EIA/RIMA) da hidrovia começam a ser discutidos pela primeira vez.

A primeira audiência pública começa hoje, no Maranhão. Ao todo, serão cinco audiências, até 20 de outubro, nas áreas sob influência direta do empreendimento – Mato Grosso, Tocantins, Goiás, Maranhão e Pará. Esse é o passo mais importante para a implantação do corredor, porque só após essa fase é que o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (Ibama) vai poder expedir o licenciamento.

O projeto da Administração das Hidrovias do Tocantins-Araguaia (Ahtar), vinculado ao Ministério dos Transportes, é tornar navegáveis 3.345 quilômetros de extensão relativos aos rios Araguaia (Barra dos Garças, no Mato Grosso, até sua foz), rio Tocan-

tins (de Miracema do Tocantins até Tucuruí, no Pará) e rio das Mortes (Nova Xavantina até sua foz).

Segundo estudos do Ministério dos Transportes, o corredor estará plenamente consolidado com três obras. Uma delas é a conclusão das obras de dragagem, derrocamento e sinalização da hidrovia, que tem 1.230 quilômetros entre Aruanã (GO) e Xambioá (TO), e mais 551 quilômetros no rio das Mortes, entre Nova Xavantina (MT) e a sua foz no rio Araguaia (MT). A esta hidrovia podem ser associados mais 420 quilômetros do rio Tocantins, entre Miracema do Tocantins (MT) e Estreito (MA).

As duas outras obras são a pavimentação da BR-153, entre São Geraldo e Marabá, no Pará, com 155 quilômetros de extensão, e a complementação da construção do segmento da ferrovia Norte-Sul, ligando as cidades de Imperatriz e Estreito, no Maranhão, com 120 quilômetros de extensão. Na rodovia, a obra está com 59% de revestimentos executados e a ferrovia está com 78% da superestrutura executados. Em 1998, o governo aplicou R\$ 60,2 milhões no corredor e, no orçamento de 1999, a previsão era de R\$ 77,5 milhões.

"A logística multimodal de escoamento-embarque é o grande diferencial dessa região", afirma o analista de Comercialização e Mercado da CVRD, Eduardo Calceia Junger. Segundo ele, nos estudos feitos pela Associação dos Empreendedores do Médio Araguaia, da qual a Vale faz parte, a redução nos custos com frete por meio do transporte em hidrovia chega a variar entre 40% e 65%. ■

Class. 19

Data 27/09/99 Pg. 3

Fonte: Relatório S m

SOCIOAMBIENTAL

Documentação

INSTITUTO