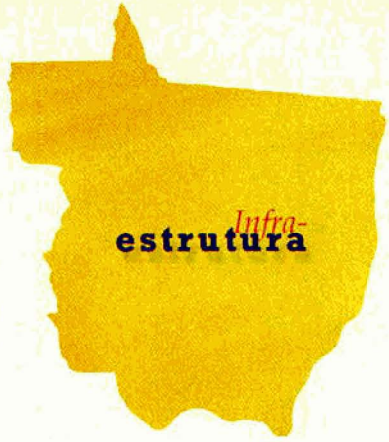


Pontes para o futuro

Criando as bases para o desenvolvimento, o governo de Mato Grosso integra a rede de transportes no estado

MÁRCIO BUENO

A equipe do governador Dante de Oliveira sabia antes mesmo da posse no primeiro mandato, em 1995, que o estado de Mato Grosso não poderia sonhar com desenvolvimento nem ter a pretensão de chegar a lugar algum se não desatasse um nó: o da questão da infra-estrutura, especialmente energia e transportes.

Foi por isso que, ao elaborar o plano de metas para o período 1995-2006, a infra-estrutura foi eleita a "prioridade das prioridades", nas palavras do próprio governador, embora a solução não dependesse apenas do estado. Na época, Mato Grosso importava 85% da energia elétrica que consumia e em seu território não havia um metro sequer de ferrovia.

Sem contar com recursos para os investimentos necessários, em 1997 o governo privatizou a Cemat – Centrais Elétricas Matogrossenses –, com o compromisso do Rede, grupo comprador, de investir R$50 milhões anuais no período de 10 anos na expansão do sistema, distribuição de energia e melhoria dos serviços prestados.

Os resultados começaram a aparecer. A direção da Cemat informa que o segmento rural é o que vem apresentando maior ganho de infra-estrutura, o que possibilitou um aumento de consumo, no ano passado, de 30,5%. O governador cita um outro dado, relativo ao setor industrial: o número de ligações para novas indústrias de médio e grande porte cresceu 18% no período de maio de 2000 a maio de 2001. Essas informações, indicadores de crescimento, mostram também que a empresa de energia está se capacitando para atender à expansão da demanda.

Auto-suficiência

Um dos projetos mais importantes para ajudar o estado a se tornar auto-suficiente em energia é a termelétrica de Cuiabá, que será alimentada pelo gás bolivia-

no e que em outubro próximo estará gerando 480 megawatts. Tanto a termelétrica quanto o gasoduto Bolívia—Mato Grosso, ainda em construção e com término previsto para agosto, são de responsabilidade da americana Enron. Pelo gasoduto fluirão 2,5 milhões de metros cúbicos/hora. Como a termelétrica consumirá 2 milhões de metros cúbicos/hora de gás, os restantes 500 mil serão destinados à indústria.

Dentro da política de expansão das fontes de geração de energia, foi retomada a construção da Usina de Manso, agora sob a responsabilidade de Furnas em consórcio com um grupo privado. A usina já está gerando 30 megawatts e chegará a 220 quando concluída.

Além da geração de energia, a obra atenderá a outras finalidades, entre as quais a regularização da navegação do rio Cuiabá, um dos mais importantes do pantanal mato-grossense, ajudando a controlar as cheias, fomentando o turismo e viabilizando importantes projetos de irrigação. Está em fase de construção também a Usina de Itiquira, pelos grupos Triunfo e Inepar, e que terá capacidade para 156 megawatts. A solução da equação energética está passando também pela execução de um programa de linhões e construção de mini-usinas para atender ao restante da malha municipal do Estado.

O governo está confiante de que, de grande importador de energia de outros estados, Mato Grosso passará a exportador. O governador Dante de Oliveira afirmou, em palestra para produtores de algodão na cidade de Rondonópolis, que em junho deste ano Mato Grosso ainda importava 157 megawatts. A partir de outubro, quando a termelétrica de Cuiabá estará operando a plena carga, o estado passará a exportar 153 megawatts. "Estaremos colaborando com o governo federal com 310 megawatts", concluiu o governador.

Distribuição atual do transporte de soja

Por modal, em percentuais

País	Rodoviário	Ferroviário	Hidroviário
Brasil	67	28	7
EUA	16	23	61

Preço do transporte de soja no Brasil

Em R$, por tonelada/quilômetro

Rodoviário	Ferroviário	Hidroviário
0,056	0,016	0,009

Longe e perto

O estado de Mato Grosso encerra um paradoxo. Por sua localização geográfica – a capital, Cuiabá, está no centro geodésico da América do Sul –, fica longe de tudo; mas por suas dimensões continentais, está também relativamente perto de todos os mercados.

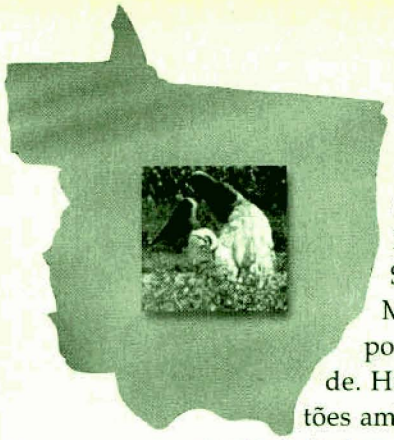
O governo está trabalhando para expandir e integrar a malha dos diversos modais de transportes – ferroviário, hidroviário e rodoviário. A ligação do estado com o Sul do país e os portos do Sudeste, com o Mercosul, com os portos do Norte do país e com os países andinos e os portos do Pacífico envolve cinco eixos principais.

O eixo Sul I é o ferroviário. Se em 1995 não havia ferrovias em Mato Grosso, hoje os trilhos da Ferronorte, empresa resultante da parceria entre a iniciativa privada e diversas instâncias de governo, já chegam ao município de Alto Taquari, no Sudeste do estado.

Mato Grosso está finalmente conectado à malha da Fepasa e, conseqüentemente, ao porto de Santos e ao restante do sistema ferroviário nacional. Já estão em andamento as obras que estenderão a ferrovia até Rondonópolis, um dos mais importantes centros agropecuários mato-grossenses, com a previsão de ser concluída a tempo de transportar a safra de 2002/03. Em seguida, a ferrovia será estendida até Cuiabá e posteriormente ao Norte do país. A Ferronorte estima que serão transportadas este ano 3,5 toneladas de carga, que equivalem a 2,5 vezes a carga do ano passado.

O eixo Sul II – ligação hidroviária do estado com os países do Mercosul – consiste na hidrovia Paraguai—Paraná, com 3.400km de extensão, do município mato-grossense de Cáceres a Buenos Aires, ligando o estado com Bolívia, Paraguai, Uruguai e Argentina. Como o transporte hidroviário é o de mais baixo custo, aumentando a competitividade dos produtos, as operações, que já existiam há séculos, estão sendo intensificadas.

Em 1995-96, a infra-estrutura foi eleita a "prioridade das prioridades", nas palavras do próprio governador. Mato Grosso importava 85% da energia elétrica que consumia e em seu território não havia um metro sequer de ferrovia.



Existem problemas no trecho de 600km entre Corumbá, em Mato Grosso do Sul, e Cáceres, em Mato Grosso, de pouca profundidade. Há também questões ambientais em discussão, relacionadas com as margens, já que nessa extensão o rio apresenta meandros acentuados e pouca largura. A navegação requer empurradores com alta capacidade de manobra. Pelo jeito os problemas começam a ser contornados pela iniciativa privada – a empresa Cinco Bacia concebeu e construiu um novo empurrador, com três motores de 400HP de potência cada um, adaptado para navegar exclusivamente nesse trecho do rio.

Se em 1995 não havia ferrovias em Mato Grosso, hoje os trilhos da Ferronorte, empresa resultante da parceria entre a iniciativa privada e diversas instâncias de governo, já chegam ao município de Alto Taquari, no Sudeste do estado.

Mesmo com as dificuldades que apresenta, a hidrovia surpreende, como foi o caso do transporte em toda a sua extensão da termelétrica de Cuiabá. Os equipamentos vieram de Hamburgo, na Alemanha, por via marítima até Buenos Aires, onde foi feito o transbordo para subir rios acima até o ponto final, em Cáceres. Dessa cidade, a termelétrica foi transportada em carretas especiais até Corumbá, a apenas 200km de distância.

Ligações a leste e oeste

O eixo Leste-Norte – uma das opções de ligação do estado, especialmente da região Leste, com o Atlântico, e portanto com mercados importantes, incluindo o europeu e o americano – supõe a perenização da hidrovia Rio das Mortes—Araguaia—Tocantins, que se conecta com a ferrovia Carajás, cujo ponto terminal é o porto de Itaqui, no Maranhão. Esse porto é o único do Brasil que permite a atracação de navios com capacidade acima de 300 mil toneladas.

O projeto já conta com financiamento de um amplo leque de órgãos federais, mas por estar situado em área da Amazônia legal, está dependendo de solucionar questões ambientais. Segundo estimativa do Ministério da Agricultura, a hidrovia vai servir a uma área de 30 milhões de hectares de terra, boa parte situada em Mato Grosso, capazes de produzir 73 milhões de toneladas de grãos e de gerar 350 mil empregos diretos. Calcula-se também que o custo do frete, especialmente da soja brasileira, poderá ser reduzido em 45% e, a médio prazo, em 60%, aumentando ainda mais a competitividade do produto brasileiro em relação ao americano.

O eixo Oeste-Norte é outra saída para o Atlântico, através da hidrovia Madeira—Amazonas. Os produtos de Mato Grosso seguem pela rodovia BR 364, proveniente de Goiás, que cruza Mato Grosso no sentido Sudeste—Oeste, até Porto Velho, em Rondônia, onde são embarcados no rio Madeira e transportados até o porto de Itacoatiara, já no rio Amazonas. Nesse terminal graneleiro, as mercadorias são transferidas para navios oceânicos, com capacidade para 30 mil toneladas, de onde seguem para o mercado internacional. O eixo tem sido utilizado sobretudo para escoar a produção de soja – 1,1 milhão de toneladas anuais – da região da chapada dos Parecis, no Oeste do estado.

O eixo Pacífico liga o estado com o Pacífico, o que significa acesso aos mercados dos países andinos, além dos mercados da costa Oeste dos países da América do Norte e do Sudeste asiático. Para a viabilização do projeto, que possibilitará a multiplicação das exportações, faltam apenas 460km de asfalto entre Cáceres, em Mato Grosso, e San Ramón, na Bolívia, pois esse município já tem ligação rodoviária com portos do Pacífico. Como essa ligação será necessariamente de mão dupla, possibilitando também o acesso dos países vizinhos ao mercado brasileiro, o governo estadual considera que a soma de interesses, incluindo os da iniciativa privada, em breve tornará o sonho realidade.

Integração racional

Para conectar os centros produtores com a ferrovia e as hidrovias, o governo criou o Programa de Pontes de Concreto, com financiamento italiano, que já construiu 57 pontes em rodovias estratégicas. O investimento é de US$65 milhões. Foi criado também o Fethab – Fundo Estadual de Transportes e Habitação – que está investindo na restauração e conservação das rodovias do estado, tanto de terra quanto pavimentadas.

Em relação às hidrovias, é possível que o estado de Mato Grosso venha a ser o mais beneficiado pelo que estabelece o Plano Plurianual 2000-03 do governo federal, também conhecido como Avança Brasil, que prevê investimentos de R$36 bilhões na infra-estrutura de

transportes. O Plano aponta para uma mudança do modelo de transportes no Brasil, que sempre privilegiou o modal rodoviário, significativamente mais caro, para uma multimodalidade em que ganharão peso os sistemas ferroviário e hidroviário. Das seis grandes hidrovias constantes do Avança Brasil, a metade – Paraguai—Paraná, Rio das Mortes—Araguaia—Tocantis e Madeira—Amazonas – serve ao estado.

Hoje, no Brasil, a distribuição das cargas, por modal, é a seguinte: 60% são transportadas por rodovia, 23% por ferrovia e apenas 17% por hidrovia. No caso da soja, a situação é ainda mais grave: 67% ainda são transportadas por rodovia, 28% por ferrovia e apenas 7% por hidrovia. Nos Estados Unidos, acontece praticamente o inverso: 61% são transportadas por hidrovia, 23% por ferrovia e 16% por rodovia.

É essa situação que explica por que a soja brasileira, embora tenha produtividade superior à da americana, apresenta preço final mais alto. A viabilização dos transportes hidroviários pode mudar esse quadro já que, no Brasil, o preço do transporte de soja, por tonelada/km, é de R$0,056 por rodovia, R$0,016 por ferrovia e de apenas R$0,009 por hidrovia. Se nos EUA os preços forem semelhantes, para percorrer as mesmas distâncias – e considerando a distribuição por modal nos dois países –, a soja brasileira paga 2,35 vezes mais caro pelo transporte que a soja americana.

O governo brasileiro sabe que no mundo globalizado terá de apressar a concretização dos planos, ou os produtos brasileiros não terão como competir com os de países que privilegiam os transportes mais baratos. O processo não tem caminhado na velocidade pretendida, entre outros, por motivos ecológicos.

Há empresários mato-grossenses que afirmam ser necessário, em relação às ONGs ambientalistas, separar o joio do trigo. Porque muitas delas, que chegam a interromper obras importantes, que reduzirão os preços dos produtos, são financiadas por empresas estrangeiras que são nossas concorrentes no mercado internacional.

Independentemente de a acusação ser procedente ou não, tanto o governo brasileiro quanto o governo de Mato Grosso estão conscientes de que é preciso avançar, mas com muito cuidado e tomando todas as precauções, sob pena de haver impactos ambientais de tamanha monta, incluindo o assoreamento e envenenamento dos rios, que em pouco tempo a própria navegação venha a se inviabilizar.



Pelo gasoduto Bolívia—Mato Grosso, ainda em construção e com término previsto para agosto, fluirão 2,5 milhões de metros cúbicos/hora de gás