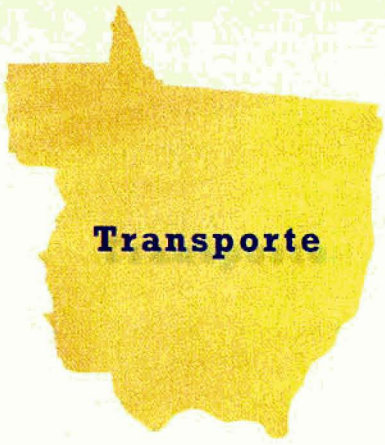


Os caminhos do gigante

Grande em todos os sentidos, Mato Grosso enfrenta desafios – alguns naturais, outros nem tanto

BLAIRO BORGES MAGGI

A área territorial de Mato Grosso é de 906 mil quilômetros quadrados e poucos têm a noção exata de seu tamanho. Em hipótese alguma podemos medir o estado de Mato Grosso em campos de futebol, como gostam de fazer os ambientalistas.

A verdadeira dimensão do estado tem de ser medida em países. Pois dentro de Mato Grosso cabem Inglaterra, Alemanha, Holanda, Portugal, Hungria, Suíça, Bélgica e ainda sobra espaço. Enquanto esses países têm uma população aproximada de 190 milhões de habitantes, Mato Grosso abriga apenas 2,5 milhões.

Outro dado importante é o nível de ocupação do estado. Desde o descobrimento do Brasil até agosto de 2000, de acordo com o Inpe – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais –, a área ocupada pela agricultura, pecuária, cidades e estradas era de 145,5 mil quilômetros quadrados, ou apenas 16% do território. Na melhor das hipóteses, o nível de ocupação do estado para o desenvolvimento de atividades agropecuárias poderá chegar a 35%.

Mesmo assim o Mato Grosso tem condições de, sozinho, produzir 90 milhões de toneladas de grãos, produção igual à da atual safra brasileira. Para tranqüilidade dos ambientalistas, posso afirmar que o estado deverá preservar no mínimo 65% de seu território. Algum outro país desenvolvido cometeu essa irresponsabilidade de preservar 65% de sua flora e fauna? Na atividade agrícola atual estão comprometidos menos de 5% do território e mesmo assim o estado já é o maior produtor de soja e algodão do país, segundo em arroz e sexto em milho.

Essa introdução se faz necessária para mostrar as potencialidades de Mato Grosso, a responsabilidade com o meio ambiente e justificar a necessidade de investimentos em infra-estrutura para

Blairo Borges Maggi é presidente do Grupo Maggi, presidente da Fundação Mato Grosso e presidente da Anec.



Integrar rodovias com hidrovias e ferrovias é uma necessidade para dar sustentabilidade ao desenvolvimento do estado

dar sustentação a um crescimento superior a 10% ao ano.

Localizado no coração da América do Sul – o que não deixa de ser uma certa vantagem pois, na média, fica mais próximos de todos –, sua logística de transportes assume um papel de importância capital. Mesmo que os diversos modais de transporte sejam complementares, vamos analisá-los separadamente.

A Ferronorte, com traçado definido até Rondonópolis, lentamente supera obstáculos financeiros e ambientais. A expectativa é de que no início de 2003 a ferrovia corte a BR-163, que liga Cuiabá a Campo Grande, próximo à divisa de Mato Grosso com Mato Grosso do Sul, onde haverá um grande terminal de cargas. Daí para a frente tudo ainda são dúvidas quanto a seu traçado e ao tempo que demandará sua viabilização rumo ao Norte do estado. De qualquer maneira, a ferrovia terá condições de *atacar* toda carga de grandes volumes com destino ao Sudeste e ao litoral Sul.

Com a expectativa de transporte de 3,5 milhões de toneladas de grãos em 2001, a ferrovia já é uma realidade em Mato Grosso. Como também é uma realidade a monumental irresponsabilidade do governo federal pela falta de manutenção da BR-364, no trecho Rondonópolis—Alto Garças, por onde esses 3,5 milhões de toneladas têm de ser transportados por caminhão até o terminal de Alto Taquari.

Modais alternativos

Quase toda a malha rodoviária de Mato Grosso estende-se no sentido Norte—Sul. No entanto, com o desenvolvimento agrícola e industrial, percebe-se a importância das ligações no sentido Leste—Oeste, que daria mais sentido ao termo "malha". Integrar o transporte rodoviário com hidrovias e ferrovias é uma necessidade para dar sustentabilidade ao desenvolvimento do estado. Os obstáculos de naturezas econômica e ambiental são imensos e sua consolidação é tarefa para gerações. Para facilitar o entendimento, vamos dividir o estado em três grandes modais:

- Modal Oeste-Noroeste, onde se encontra a BR-364/070/174 ligando Cuiabá a Porto Velho. É uma estrada asfaltada, com boas condições de trafegabilidade. Ainda dentro dessa região temos a MT-170/208/418, partindo da BR-364, do Sul até Colniza, no Norte, que deveria merecer prioridade de investimentos. De asfalto, são poucos quilômetros até Campo Novo dos Parecis. Os restantes 900km são estradas de terra intransitáveis no período de chuvas.

As ligações rodoviárias desses dois eixos devem ser feitas pela MT-319 e pela MT-235. Essa malha se integra com as hidrovias Madeira—Amazonas e Paraná—Paraguai. A primeira iniciou suas atividades em 1998, com o transporte de 350 mil toneladas de soja. Em 2001 esse volume será de 1,1 mi-

lhão de toneladas, contribuindo significativamente para a expansão da agricultura da região Noroeste do estado e de Rondônia. Nessa região encontra-se um enorme potencial agrícola parcialmente explorado. O chapadão dos Parecis, a maior extensão contínua de terras agricultáveis do planeta, deverá ser beneficiado por esse modal que no futuro ainda poderia ser integrado pela ferrovia.

- Modal Centro-Norte: seu principal eixo rodoviário é a BR-163, que liga Cuiabá a Santarém/PA, com 1.750km de extensão. Desses, temos 812km asfaltados no trecho de Cuiabá a Guarantã do Norte, faltando 80km até a divisa com o Pará. Até Santarém, portanto, somam-se 938 km sem asfalto, sem pontes e sem perspectivas de um dia resgatar os sonhos de milhares de pessoas que foram levadas pelos governos anteriores para ocupar a região.

Nas duas campanhas presidenciais, Fernando Henrique Cardoso prometeu terminar a pavimentação da rodovia. Ninguém mais acredita que isso possa acontecer. O máximo que se conseguiu até agora foi atrapalhar um projeto financiado pela iniciativa privada de concluir a obra até 2003. O pagamento da obra seria feito pela cobrança de pedágio sobre a produção transportada. As ligações laterais com a 163 são diversas e necessárias para inserir essa rica região na rota do desenvolvimento.

Com o asfaltamento da BR-163, pelo menos 3 milhões de hectares, já abertos, podem ser incorporados à produção de soja, milho, algodão e arroz e escoados pelo porto de Santarém, ou de Itaituba, através da hidrovia Teles Pires—Tapajós. Essa possibilidade de tornar o produtor de Mato Grosso mais competitivo assusta os concorrentes internacionais.

A simples notícia de que um grupo de empresários estaria estudando o asfaltamento com recursos privados alertou um grande número de ONGs ambientalistas, lideradas pela World Wide Fund for Nature (WWF), contra o sacrilégio que estaria para se cometer. A principal alegação é a de que, numa faixa de 100km de largura, de cada lado da rodovia, ao longo dos 900km, as florestas seriam arrasadas pela prática da agricultura e pela ação dos madeireiros.

Mesmo na hipótese catastrófica prevista pela WWF, a área atingida seria de 180 mil quilômetros quadrados, ou seja, apenas 3,5% da Amazônia. Eles sabem – mas não dizem – que mais de 50% dessa área já estão abertos e ocupados pela pecuária extensiva. Os outros 50% são formados por terrenos montanhosos e terras impróprias para exploração agrícola e deverão ficar intocáveis *ad aeternum*. A CPI das ONGs está de olho nesse pessoal, para verificar se o interesse é mesmo com o meio ambiente ou se na realidade a intenção é impedir o desenvolvimento, atendendo aos interesses de poderosos concorrentes internacionais.



- Modal Sul, Sudeste, Leste e Nordeste: o eixo Norte—Sul da região do Araguaia é a BR-158, ligando Barra do Garças (BR-070) a Vila Rica, na divisa com o Pará. São 811km, sendo 352 asfaltados até pouco além de Ribeirão Cascalheira e o restante de terra, não raramente intransitável no período de chuvas. Essa estrada, uma vez asfaltada, além de viabilizar economicamente uma das regiões mais pobres e esquecidas de Mato Grosso, se integraria com a hidrovia Araguaia—Tocantins e a Estrada de Ferro Carajás. A hidrovia Araguaia—Tocantins também está embargada pelos órgãos ambientais.

Tirando os problemas de manutenção, o Sul está bem servido de rodovias asfaltadas, como a BR-163, principal ligação com Mato Grosso do Sul e as regiões Sul e Sudeste. A BR-070 é uma alternativa para a ligação com Goiás e a BR-364, com Brasília ou Minas. É pela BR-364 e MT-100 que hoje escoa grande parte dos grãos produ-

Em Mato Grosso cabem Inglaterra, Alemanha, Holanda, Portugal, Hungria, Suíça, Bélgica e ainda sobra espaço. A população desses países é de 190 milhões de habitantes e o Mato Grosso abriga apenas 2,5 milhões.



zidos no estado, através da Ferronorte, enquanto os trilhos não chegam a Rondonópolis.

Uma das pavimentações mais reivindicadas é a do trecho da MT-130/MT-324 e BR-242, ligando Primavera do Leste—Paranatinga—Sorriso. Essa estrada atravessa uma região de grande potencial agrícola e encurtaria em mais de 200km os caminhos da produção até os terminais da ferrovia ou terminais da hidrovia Araguaia—Tocantins.

A crise energética

A operacionalização plena desses modais, mesmo inseridos no Programa Avança Brasil, levará décadas e algumas das melhores alternativas talvez nunca venham a acontecer. O pessimismo se justifica na medida em que constatamos que nenhuma grande obra de infra-estrutura foi viabilizada pelo governo em Mato Grosso, nos últimos anos.

Ao contrário, no momento em que o Brasil ensaiava uma recuperação do crescimento econômico, esbarramos numa crise energética sem precedentes. Uma crise anunciada há anos, sem que tivessem sido tomadas as providências que permitissem uma solução, mesmo com a participação da iniciativa privada. A construção de hidrelétricas de qualquer porte é uma façanha que ultrapassa os limites do bom senso. Cumprir a legislação ambiental sobre o assunto já deixa o empresário no limite da desistência; somado às exigências burocráticas da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), empurra o investidor para o limiar da exaustão.

Há alguns anos, Fernando Henrique Cardoso, em visita à Inglaterra, assinou uma carta de intenções se comprometendo a destinar 10% da Amazônia a reservas indígenas. Até aí tudo bem, a Amazônia tem 5,1 milhões de quilômetros quadrados e 510 mil não fariam falta. A comunidade ambientalista internacional rasgou enormes elogios ao nosso presidente e passou a cobrar as demarcações. Se formos analisar de perto a demarcação de terras indígenas, a presença de índios é o que menos importa. As terras são demarcadas até onde não existem índios. Para haver demarcação, o importante é que haja reservas minerais, potencial hidrelétrico, terras agricultáveis, interromper vias de acesso e assim por diante. Obstáculos são criados onde antes não existiam.

Investimentos de base

Os ataques são orquestrados e vêm de todos os lados. O último, e que encontrou eco até entre os mais esclarecidos, alega que exportar soja *in natura* não agrega valor e teria de ser tributada na exportação, para que o produto fosse esmagado dentro do Brasil. É evidente que qualquer tributação sobre uma cultura que já trabalha no limite da competitividade determinará redução da área plantada e desestímulo para a incorporação de novas áreas.

Sem entrar em detalhes, pode-se afirmar que a soja coloca todos os anos R$1,9 bilhão na economia de Mato Grosso, agregando 150% de valor sobre os insumos importados de outros estados ou do exterior. O asfaltamento da BR-163 (Cuiabá—Santarém), pelo potencial de promover desenvolvimento, seria pago duas vezes por ano pelos impostos arrecadados com a incorporação de novos 3 milhões de hectares ao processo produtivo. Sem computar as milhares de oportunidades de trabalho que geraria. Será que ninguém percebe?

Qualidade de vida, geração de emprego, renda e desenvolvimento são palavras pronunciadas diariamente pelos detentores do poder. Muito poucos têm conhecimento e visão holística de como isso acontece e o que deve ser feito. Nenhum país do mundo cresceu sem uma base forte na agricultura, infra-estrutura de transportes, energia, comunicações e investimentos em educação.

A Ferronorte lentamente supera obstáculos financeiros e ambientais. A expectativa é de que no início de 2003 a ferrovia corte a BR-163, próximo à divisa com Mato Grosso do Sul, onde haverá um grande terminal de cargas.