Soja a baixo custo

Procedente do Maranhão, Piauí, Pará e Tocantins, o produto segue por um caminho mais em conta rumo à exportação

EDUARDO CALLEIA

Com logística integrada em até quatro modais (hidroviário, rodoviário, ferroviário e portuário), o corredor de transporte multimodal Centro-Norte tem os menores custos de escoamento, gerando uma economia, em alguns casos, de mais de US$1,00 por saca de 60kg de soja, comparada a outras alternativas de exportação, segundo a Companhia Vale do Rio Doce.

Caminhos da soja

A criação do pólo agrícola do Maranhão tornou viável o chamado corredor de transporte multimodal Centro-Norte, que já escoou quase 2 milhões de toneladas de soja – acumuladas desde 1992 – através do terminal marítimo de Ponta da Madeira. Essa soja é comercializada com o melhor preço de venda no Brasil.

A Companhia Vale do Rio Doce fará em 2000 a transferência de 500 mil toneladas em um percurso de 605km, operando a armazenagem e o embarque em navios.

As empresas compram a soja, armazenam nos municípios de Balsas no Maranhão e Paulo Afonso em Tocantins e a transportam de caminhão até Imperatriz, no Maranhão. Em outras localidades o transporte é feito diretamente da fazenda para a ferrovia, caso das fazendas com instalações completas. A soja é exportada para a Europa e o Japão.

O transporte rodoviário percorrendo 380km custa R$20,00, e o ferroviário, em 605km, gasta R$17,47. Portanto, o custo do transporte ferroviário por quilômetro é mais barato cerca de 80%.

Estrutura do Sistema Norte

Estrada de Ferro Carajás-EFC. – Com 892km de extensão de linha singela e bitola de 1,60m, totalmente sinalizada,a EFC liga a Serra dos Carajás no Pará a São Luís do Maranhão. A estrada é considerada uma das mais modernas e seguras ferrovias do mundo, com excelentes índices de desempenho. Dispõe de uma frota de 83 locomotivas e 4.114 vagões dos tipos graneleiro, *hopper*, fechado, basculante, plataforma e tanque, adequados para o transporte dos mais diversos tipos de mercadorias. Os pátios ferroviários localizados ao longo da EFC possibilitam a realização de operações de carga e descarga com segurança e rapidez.

Terminal Marítimo de Ponta da Madeira. – Adequado ao embarque de granéis sólidos, com dois píeres de 23m e 18m de profundidade, o Ponta da Madeira suporta navios graneleiros de até 420 mil TPB, com taxas de carregamento variando de 1.500t/h para soja e 2.000t/h para ferro-gusa, até 16.000t/h (píer I) e 8.000 t/h (píer II) para minério de ferro. Tem ainda silos próprios ou em parceria com seus clientes para armazenagem de grãos, que totalizam uma capacidade superior a 122.000t, além de pátios de estocagem de minérios e gusa. São 50 mil da Cargill, que construiu seus armazéns este ano, 50 mil da Ceval e 22.500 da Vale do Rio Doce.

Ferrovia Norte-Sul – Com 92km operados pela Vale do Rio Doce, entre Imperatriz e Açailândia, onde faz conexão com a EFC, a Norte-Sul possibilitou o desenvolvimento de um pólo agrícola no Maranhão, com destaque para Balsas, região de grande potencial para a produção de soja. Alavancou também o cultivo de grãos nos estados do Tocantins e Piauí. Com o término da construção da ferrovia até Porto Franco, no Maranhão, a Companhia Vale do Rio Doce deverá operar 150 mil toneladas ainda nesta safra, ampliando o percurso para 731km e reduzindo assim o transporte rodoviário para Balsas em 120km.

Companhia Ferroviária do Nordeste. – A CFN compartilha linha mista junto ao porto do Itaqui, que permite maior absorção de cargas e facilita transbordos para maiores percursos e a integração futura com toda a sua malha.

- Hidrovia Tocantins-Araguaia. – a Tocantins-Araguaia tem navegabilidade prevista para um percurso de 2.230km de extensão, em trechos dos rios Tocantins, Araguaia e das Mortes, e permitirá a movimentação de cerca de 11 milhões de toneladas de cargas/ano, integrando-se ao corredor de transporte multimodal Centro-Norte.

Alianças estratégicas

Para consolidar o corredor, a Companhia Vale do Rio Doce desenvolve estudos logísticos para viabilizar os negócios em agribusiness de seus clientes, incluindo toda a cadeia de valor, da industrialização à distribuição.

A Vale tem buscado alianças estratégicas com outras empresas, desenvolvendo parcerias com operadoras de navegação fluvial, administradora das hidrovias Tocantins-Araguaia, operadores de terminais multimodais e *traders*.

Uma rota de sucesso já em operação pelo corredor Centro-Norte é a da exportação da soja que vem do Maranhão, Pará, Piauí e Mato Grosso. Com logística integrada em até quatro modais (hidroviário, rodoviário, ferroviário e portuário), a nota tem menores custos de escoamento, comparada a outras alternativas de exportação. A hidrovia Tocantins-Araguaia também faz escoamento de cargas para o abastecimento interno de milho, algodão, combustíveis, borracha natural, calcário, arroz, feijão etc.

Serviços logísticos

A logística de transporte da Vale fomenta oportunidades de investimentos privados, além de funcionar como vetor de integração e desenvolvimento regionais. Permite projetos industriais na região, entre os quais o pólo siderúrgico, com total de nove usinas siderúrgicas instaladas no Maranhão e Pará.

Esse serviço é um importante elo entre os mercados produtores e consumidores por utilizar as vantagens de integração multimodal, proporcionando melhores resultados. Tem localização privilegiada em uma região de grande fronteira geoeconômica nacional, composta pela província mineral de Carajás e pelos cerrados setentrionais brasileiros. Sua maior proximidade dos mercados norte-americano e europeu (1.500 milhas náuticas a menos que os portos do Sul do Brasil) permite menores fretes marítimos, e menores custos portuários, sem problemas de filas e navios.

A cada ano novas cargas comerciais são movimentadas pelo Sistema Norte da Companhia Vale do Rio Doce. Atualmente, já somam mais de 4 milhões de toneladas por ano de produtos como: combustíveis, ferro-gusa, soja, fertilizantes, bebidas, madeiras, cimento e veículos.

Eduardo Calicia é analista comercial da Diretoria de Ferrosos do Sistema Norte da Companhia Vale do Rio Doce.

HIDROVIA ARAGUAIA-TOCANTINS

Novos tempos

Os municípios da área da hidrovia Araguaia-Tocantins dão as boas-vindas ao empreendimento e apostam em dias melhores

SONIA VINAS

Para os prefeitos de municípios localizados na área de influência da Hidrovia Araguaia-Tocantins, o empreendimento significa progresso social e econômico, materializado em mais empregos, abertura de novas possibilidades comerciais, ampliação da base produtiva e aumento da arrecadação. Seja no Pará, em Mato Grosso ou no Tocantins, governos municipais e população aguardam com ansiedade a hidrovia.

Turbinar a agricultura

Conceição do Araguaia, no Pará, é perfeito exemplo da esperança que a hidrovia desperta. Com uma população de 45 mil pessoas, segundo o IBGE, mas que se calcula hoje que chegue a 60 mil, é um dos mais promissores municípios do Sul do estado. Em seus 6.800km^2 de área a principal atividade econômica é a pecuária, mas a expectativa geral é de que a hidrovia Araguaia-Tocantins vai mudar isso e turbinar a agricultura, mediante a chegada dos grandes produtores de grãos à região. Terra não falta para isso. No Sul do Pará, 1 milhão de hectares em terras degradadas e cerrado estão prontos para receber esse cultivo de grande porte.