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.

E os interessados já estão chegando. Este mês, o prefeito Alberto Branco negociou a vinda de 15 empresários do setor agrícola de Unaí (MG) para instalarem grandes cultivos no município. Em uma área de 3 mil hectares eles deverão plantar arroz e soja, com alternativas para milho e algodão. São negócios de larga escala: somente o secador que será instalado no município tem capacidade para armazenar 75 mil toneladas de grãos. A projeção inicial é de nada menos que 30 mil toneladas/ano, com possibilidades de crescer. "Para a agricultura, a hidrovia é um estímulo enorme", diz Branco.

"Prefeitura e empresários, todos estamos esperando uma posição firme do governo federal no que tange à hidrovia, que para nós é de fundamental importância e vai agregar a região", diz o prefeito Alberto Branco. Não só para Conceição do Araguaia, mas para a esmagadora maioria dos municípios do Sul e do Nordeste do Pará, a hidrovia representa nada menos que a chance de inserção no mercado internacional de grãos, particularmente de soja. Para isso, contam as vantagens da região – - fertilidade do solo, clima favorável (com sete meses de chuvas) e taxa de umidade bastante alta. "Teríamos chance de concorrer com Sul, Sudeste e Centro-Oeste porque além dessas vantagens poderíamos escoar os nossos produtos pelo porto de Vila do Conde (no município de Barcarena, no Pará) e o diferencial de custos daria aos paraenses condições excelentes para concorrer no mercado externo", contabiliza.

A abertura de novos negócios e frentes de trabalho, além de incremento do comércio local estão na raiz da expectativa da administração municipal e da população sobre a hidrovia. Segundo o prefeito, tudo indica que a movimentação será intensa. "As barcas podem levar a soja e outros produtos agrícolas e na volta trazer mercadorias diversas, como o calcário extraído no vizinho município de Palestina do Pará", explica.

Por outro lado, a hidrovia também resume a esperança de integração do município, localizado em uma região de distâncias continentais. Hoje Conceição do Araguaia está muito distante não só da capital paraense (960 quilômetros), mas também de Brasília (1.200 quilômetros) e de praticamente todas as capitais de estados vizinhos, o que significa uma série de entraves para o desenvolvimento. "Estamos distantes de tudo, a milhares de quilômetros por via rodoviária. Para nós, a hidrovia significa a nossa oportunidade de participar de um mundo globalizado", afirma o prefeito.

Jovem município

O panorama e a expectativa não são muito diferentes no município de Água Boa, localizado às margens do rio das Mortes, no ponto mais alto da hidrovia, no Mato Grosso. Com uma população de 22 mil habitantes em um território de 11.600km^2, Água Boa foi fundado em 1975 e emancipado de Barra do Garça em 26 de dezembro de 1979. É portanto, ainda um jovem município de 21 anos, que vê na hidrovia Araguaia-Tocantins a

Prefeitos x ONGs ambientalistas

Em meio a tanta expectativa, a atitude das ONGs ambientalistas e do Ministério Público, contrária à hidrovia Araguaia-Tocantins, foi interpretada como uma ação inimiga pelos prefeitos dos municípios da área de influência do empreendimento. A unanimidade é que os ecologistas – que alegam que a obra causará graves danos ambientais e às comunidades indígenas e urbanas – estão a serviço de grandes produtores de grãos do exterior, interessados em brecar a expansão do mercado brasileiro. A guerra de liminares que suspendeu as audiências públicas também foi muito mal recebida. População e administradores municipais vêem as ações judiciais como uma interferência grosseira em seu processo de desenvolvimento. Pior, acreditam que sem as audiências públicas, os principais interessados – a comunidade atingida – deixaram de emitir opinião sobre o empreendimento.

O prefeito de Conceição do Araguaia, Alberto Branco, não se deixa impressionar pela argumentação das ONGs ambientalistas. Ele adverte que o rio Araguaia já é navegável durante o inverno e que as obras que serão feitas para viabilizar a hidrovia destinam-se apenas a permitir que a navegabilidade ocorra durante o ano todo. "Faltam somente pequenas adequações", garante o prefeito, para quem o Araguaia pode ser um eixo de desenvolvimento para o Brasil, nos moldes do que foi o rio Mississippi foi para os Estados Unidos.

Branco atribui as críticas de parte das ONGs a um conjunto de interesses econômicos e não hesita em acusar algumas organizações de serem financiadas por lobistas. Grupos cuja área de interesse são outros tipos de transporte que não o hidroviário, e políticos de outros estados que sofreriam a concorrência dos beneficiados pela hidrovia são apontados pelo prefeito como segmentos que possivelmente estão à frente do *lobby* contrário. "Eles usam argumentos os mais esdrúxulos", critica Alberto Branco. E dá exemplos: "Como se pode imaginar que uma derrocagem estimada em 2 metros por 2,30m causaria uma agressão terrível em um rio com 1 quilômetro de largura?", provoca.

Um terceiro *lobby*, aponta o prefeito, é dos "ambientalistas verdadeiros, que temem de fato os danos ao meio ambiente e às comunidades indígenas". A esses, Alberto Branco até reserva alguma simpatia, reconhece que a preocupação é legítima e diz que espera dessas organizações que ajam no sentido de monitorar as obras a fim de evitar possíveis danos. "Desejamos esse monitoramento, pois a nossa meta é desenvolver de forma sustentável", concede.

Também na contramão do discurso dos ecologistas, o prefeito Luiz Abdalla, de Água Boa, acredita que a hidrovia será

possibilidade de ampliar sua base produtiva, hoje centrada na pecuária (rebanho de 450 mil cabeças de gado, movimentação mensal de R$1 milhão).

Para o prefeito Luiz Elias Abdalla, a hidrovia só trará vantagens para o município. O uso do porto local, calcula, deverá ser responsável pelo embarque de nada menos que 2 milhões de toneladas de soja por ano, quando a produção da região estiver no auge. As projeções iniciais apontam que pelo terminal graneleiro de Água Boa deverão ser escoadas 90 mil toneladas de grãos/ano, contabilizando somente a produção atual.

Além disso, a prefeitura conta com o inevitável estímulo ao produtor local. Cálculos iniciais indicam que a utilização da hidrovia resultará em redução drástica dos custos com transporte e na compra de insumos: os produtores ganharão U$ 1 por saco de soja. O cálculo final aponta para uma economia de 20%. Com números tão favoráveis, a expectativa é de que haja um incremento da agricultura. Para isso, prefeito e população contam com o reconhecido potencial agrícola do Vale do Araguaia.

"Nosso município será altamente beneficiado", diz Abdalla, que enumera outras vantagens, entre elas a preservação do meio ambiente, contrariando o discurso das ONGs ambientalistas; e a integração com o resto do país. Água Boa também sofre com as distâncias: está localizada a 730 quilômetros de Cuiabá e a 800 de Brasília.

Pássaro voador

O sonho de integração e desenvolvimento socioeconômico também embala as esperanças dos moradores e do prefeito de Xambioá, no Tocantins. Em língua indígena, xambioá quer dizer "pássaro voador", e esse município com população de 11.300 pessoas e uma área de aproximadamente 2 mil quilômetros quadrados aposta boa parte de suas chances de mais altos vôos na hidrovia Araguaia-Tocantins.

Criado há 42 anos, o município tem como principal atividade econômica a pecuária, mas quer ampliar a base produtiva. O alvo escolhido é a agricultura. O prefeito Ademar Vieira Filho acredita que a principal vantagem trazida pela hidrovia será mais movimento, mais postos de trabalho e mais desenvolvimento. Ele afirma que há muita expectativa no município. Com 17 escolas, um hospital e dois postos de saúde, a cidade está em compasso de espera, acompanhando o desenrolar do imbróglio judicial que paralisou as obras. E há razões para isso: a oferta de empregos é pequena no município. Também não há diversidade: quem não trabalha na prefeitura ou no pequeno comércio local, está empregado nas atividades pecuárias.

Vieira Filho está convicto de que o porto instalado no município tornará Xambioá uma cidade mais destacada no cenário nacional. "Já pensou quando os caminhões e barcos estiverem chegando aqui?", sonha. E garante que a população do município sonha junto. "Com a hidrovia, muita gente terá mais chances de se empregar. Nosso comércio vai crescer, haverá mais movimentação e o progresso virá", afirma.

um fator contrário à degradação do ecossistema. "Um comboio de chatas poderá transportar a mesma quantidade de produtos que 200 carretas. Será que o comboio de chatas polui mais do que tantas carretas? Não acredito nisso, afinal as embarcações são adaptadas ao rio, e não o contrário", observa.

Abdalla também atribui as críticas à hidrovia a manobras de empresas internacionais que desejam manter o controle do mercado de soja. "O Centro-Oeste tem um imenso e reconhecido potencial para a agricultura, particularmente a cultura de grãos. Há quem não deseje ver ameaçada sua hegemonia no mercado mundial", adverte.

Para o prefeito de Água Boa, há um exagero por parte das ONGs. "É claro que não permitiremos agressões ao rio, porque é dele que depende a nossa sobrevivência", argumenta. Por todos esses motivos, Abdalla promete empenho na briga pelo empreendimento: "Em nenhum momento perderemos a esperança e a vontade de ver a hidrovia Araguaia-Tocantins funcionando regularmente". Ele classifica de "ilegais e inconstitucionais" as medidas jurídicas que impediram a realização das audiências públicas para debater a hidrovia. "O Ministério Público jamais poderia impedir essas audiências, pois nelas é que a comunidade teria a oportunidade de se manifestar", reclama.

Por sua vez, o prefeito de Xambioá, Vieira Filho, descarta inteiramente a possibilidade de a obra trazer prejuízos para a comunidade de seu município. "Ao contrário, vai trazer mais trabalho e progresso. Não teremos desenvolvimento se nos fixarmos somente no lado ambiental."

A paralisação das audiências públicas também é criticada duramente por Vieira Filho. "Queremos desenvolver a nossa região, mas querem nos deixar dentro do mato. Mato não traz desenvolvimento!", provoca.

Um arsenal de críticas também é destinado aos ambientalistas pelo prefeito de Nova Xavantina, Névio Lorenzett. "Isso é uma aberração", decreta. Para ele, as ONGs querem acomodação em vez de progresso. "Não querem que seja viabilizada uma hidrovia que vai trazer progresso e que pretende explorar sem devastar", critica.

Ele diz que os ecologistas alimentam as críticas a fim de brecar o desenvolvimento e argumenta que o Rio das Mortes, mesmo após a implementação da hidrovia Araguaia-Tocantins, deve permanecer como o terceiro rio menos poluído do mundo. "Em todo o planeta reconhece-se que o transporte hidroviário é um dos menos poluidores", observa. Lorenzett lembra, ainda, o alcance social e econômico do empreendimento: "O objetivo da hidrovia é escoar a produção do Centro-Oeste, beneficiando todo o Vale do Araguaia e toda a área produtiva da baixada cuiabana", adverte.

Foco de esperanças

Em Nova Xavantina, o prefeito Névio Lorenzett diz que a hidrovia Araguaia-Tocantins também já se configurou no principal foco de esperanças do município de 21 mil habitantes, localizado no Mato Grosso.

Hoje, a principal atividade econômica de Nova Xavantina é a agroecuária (rebanhos bovino, caprino, suíno e bubalino) e o turismo que explora as praias do rio das Mortes e inicia sua expansão para os hotéis-fazenda. Além da produção de grãos (soja, arroz, milho), a fruticultura, a oleicultura e os seringais já fazem parte da economia local. Mas para Lorenzett, a hidrovia Araguaia-Tocantins vai desenvolver rapidamente o município de 5,5 mil quilômetros quadrados. Ele aponta a redução dos custos do transporte de grãos como a principal vantagem para incrementar a produção agrícola na região.

O prefeito informa que a expectativa é enorme no município. "A população vê na hidrovia a solução para muitos problemas sociais", afirma. E exemplifica: por causa da hidrovia, rodovias de acesso ao município serão pavimentadas, incrementando a integração de Nova Xavantina ao restante do país. Hoje, o acesso ao município se dá somente por via rodoviária e as três empresas que servem Nova Xavantina fazem, em média, duas viagens ligando o município a outras cidades brasileiras.

A esperança nos benefícios é tanta que os investimentos na hidrovia podem ser vistos sem muito esforço. Há um mês, a prefeitura de Nova Xavantina contribuiu com R$10 mil para a aquisição do terreno onde será construído o porto da hidrovia. No total, a área custou R$40 mil, divididos entre empresas particulares e cooperativas – todos interessados na viabilização do empreendimento e seus resultados sociais e econômicos.

Sônia Vinas é jornalista na sucursal de Brasília do jornal O Liberal (Pará). E-mail: sonia.vinas@apis.com.br

HIDROVIA TOCANTINS-ARAGUAIA

Transporte integrado

Relatório sobre uma obra paradigmática parte de sistema multimodal de transportes para um país continente

NIVALDO T. MANZANO

A hidrovia Tocantins-Araguaia é parte do corredor multimodal Centro-Norte, um grande sistema de transportes a ser implantado para atender às regiões Centro-Oeste e Norte, mais diretamente os estados do Maranhão, Pará, Mato Grosso, Tocantins e Goiás e indiretamente Bahia e Piauí. Envolve, além da hidrovia Tocantins-Araguaia, as ferrovias Carajás e Norte-Sul e o modal rodoviário existente na região.

O projeto da hidrovia Tocantins-Araguaia objetiva garantir condições de navegação na maior parte do ano, nas melhores condições de segurança, contando para isso, além de uma via desimpedida, sinalização adequada, que oriente e permita ao usuário navegar com tranqüilidade.

Essa navegação já ocorre atualmente porém de forma irregular, pois os rios a tornam possível somente no período das águas altas, entre novembro e maio. Traçando-se um paralelo com uma rodovia, pode-se dizer que as obras a serem realizadas para perenizar a navegação no rio equivalem à pavimentação de uma estrada implantada que não permite o tráfego durante a época das chuvas.

A bacia hidrográfica dos rios Araguaia e Tocantins tem sob a sua área de influência cinco estados: Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Pará e Maranhão. Drena 757 mil quilômetros quadrados ou 9% do território nacional. Geograficamente, limita-se ao sul pelo Planalto Central, a oeste pela serra dos Carajás, a leste pela serra Geral de Goiás e ao norte pelo estuário do rio Amazonas. É formada por três importantes mananciais, o rio Tocantins, o rio Araguaia e o rio das Mortes, e está totalmente inserida no espaço continental brasileiro. O divisor natural de águas entre as bacias hidrográficas dos rios Araguaia e Tocantins é a Serra Dourada.