



INTERNET

Vias de ferro e grãos

Orçadas em R\$ 50 bi, ferrovias pretendem escoar produção de Mato Grosso e reduzir custos com transporte em até 40%

Túlio Paniago

Ver um modal circulando sobre trilhos em Mato Grosso é um sonho da população. Um sonho desde que Cuiabá foi eleita uma das 12 cidades-sedes da Copa do Mundo de 2014 e o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) foi escolhido como meio de transporte a ser implantado para o evento.

No entanto, este possível “legado da Copa”, que era para ser concluído antes de junho de 2014, ainda não saiu do papel, apesar de muito “papel” já ter sido gasto com este intuito, mais de R\$ 1 bilhão na obra

orçada em R\$ 1,47 bi.

Entretanto, se o sonho de ver o VLT circulando pelas ruas da capital tem se tornado um pesadelo, do qual não se sabe se é melhor sair ou permanecer, outras propostas começam a “trilhar” caminhos cada vez mais realistas. Porém, ao invés de melhorar a mobilidade urbana e transportar pessoas, surgem como alternativa para escoar a produção, transportando grãos, carnes e afins.

Sem mais delongas, são duas propostas ferroviárias não excluídas, ou seja, podem coexistir.

O ambicioso projeto da Ferrovia Transoceânica, estimado em R\$ 40 bilhões, pretende ligar os oceanos Atlântico e Pacífico, saindo do Rio de Janeiro, cortando Mato Grosso e findando no Peru. Já a Ferrogrão, orçada em aproximadamente R\$ 10 bilhões, deverá ligar Sinop (420 km de Cuiabá) ao estado do Pará, mais especificamente até o município de Miritituba (PA).

O primeiro visa aos portos do Pacífico, o que facilitaria o comércio com a China, principal importadora da produção mato-grossense.

Trajeta das ferrovias



Enquanto o segundo está de olho nos terminais portuários da região Norte do país. Caso sejam implantados, os custos com transporte poderiam ser reduzidos em até 40%. Somados os dois projetos, o montante previsto inicialmente alcança assombrosos R\$ 50 bilhões, valor 35 vezes maior do que o bilionário e inacabado VLT. Mas resta saber se, diferentemente do modal urbano, sairão de fato do papel.

Uma linha unindo Atlântico e Pacífico - A Ferrovia Transoceânica, também referida como Ferrovia Transcontinental e Ferrovia Bioceânica, pretende ser uma obra de proporções faraônicas. Afinal, de acordo com o projeto, os trilhos deverão sair do litoral carioca, passar pelas serras mineiras, cruzar os cerrados goiano e mato-grossense, atravessar a Floresta Amazônica, cortar as Cordilheira dos Andes até, enfim, desembocar no litoral peruano.

No Brasil, os municípios de Campinorte (GO), Lucas do Rio Verde (MT), Vilhena (RO), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Cruzeiro do Sul (AC) e Boqueirão da Esperança (Fronteira Brasil-Peru) deverão ser pontos da linha. A extensão total é estimada em 4.400 km. A construção prevê financiamento e compar-

tilhamento da ferrovia entre os governos brasileiro, peruano e chinês. As cifras ainda não foram definidas, mas deverão ser divididas, inclusive com participação do AIIB (banco de infraestrutura chinês).

Negócio da China - No entanto, se a proposta do projeto é ligar leste e oeste da América do Sul, por que um país asiático faz tanta questão desta ferrovia? Ora, já ouviu a expressão “negócio da China”? Pois é, apesar de puxados, os chineses têm os olhos bem abertos quando se trata de interesses econômicos. Mas é preciso fazer toda uma contextualização para entender que não há

“ A Transoceânica sai do Rio de Janeiro, corta Mato Grosso e finda no Peru

“ponto sem nó” nesse imbróglio.

Para começar, é preciso lembrar que, desde 1976, numa tentativa de conter a superlotação populacional, a China havia proibido que casais tivessem mais de um filho. No entanto, em outubro de 2015, a chamada “política do filho único” foi abolida por causa do envelhecimento da população. Portanto, agora, são permitidos até dois filhos por família. Consequentemente, com uma população de 1,36 bilhão de habitantes, quase um quinto da população do globo, a preocupação com o abastecimento de alimentos - assim como a liberação da quantidade de filhos - foi dobrada. E é aí que entra a Ferrovia Transoceânica.

O governo chinês enxerga a América Latina como um grande mercado de alimentos com possibilidade de ser potencializado. Por isso, pretende facilitar o acesso à produção, principalmente do Brasil, que é o segundo maior produtor de uma das principais importações chinesas: a soja. ▶



Somados os dois projetos, o montante alcança R\$ 50 bilhões, valor 35 vezes maior do que o do inacabado VLT

Custo das obras



VLT

22,2 quilômetros
R\$ 1,47 bilhão
 R\$ 66,2 milhões por km



Ferrogão

930 quilômetros
R\$ 10 bilhões
 R\$ 10,7 milhões por km



Transoceânica

4400 quilômetros
R\$ 40 bilhões
 R\$ 9 milhões por km

E, além da leguminosa, também importam bastante carne in natura, milho, minério de ferro, petróleo e cobre. Portanto, seria muito conveniente aos interesses chineses uma saída pelo oceano Pacífico, sem depender do Canal do Panamá, localizado na América Central. Afinal, o canal caribenho sofre grande influência dos Estados Unidos, atrapalhando os planos do Gigante Asiático. Entretanto, para que não se torne um novo VLT, o projeto tem que enfrentar e apresentar soluções a desafios ambientais, sociais, políticos e de engenharia.

Mato Grosso oriental - Caso supere estas dificuldades e seja concretizado, os mais beneficiados seriam produtores rurais do oeste de Mato Grosso, que teriam um caminho mais curto para escoar a produção, reduzindo o transporte pelas rodovias, onde grande parte da produção se perde devido às estradas malconservadas e o excesso de carga dos caminhões. Portanto, além de reduzir o custo, aumentaria o volume de exportações.

Para se ter uma ideia da importância dos orientais para a economia do Estado, basta analisar os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Segundo o relatório, no primeiro semestre de 2016, a

China responde por mais de um terço (37,37%) das negociações mato-grossenses, adquirindo US\$ 3,47 bilhões em produtos (cerca de R\$ 11 bilhões), valor 10,48% maior do que o registrado até julho de 2015 (US\$ 3,14 bilhões).



O governador Pedro Taques recebeu o embaixador chinês Li Jinzhang para tratar do assunto

Negociações - Ciente dos prováveis benefícios econômicos, o governador Pedro Taques (PSDB) articula para que as negociações entre Brasil, Peru e China avancem. Tanto é que, em junho, ao lado dos governadores do Acre, Tião Viana (PT), e de Rondônia, Confúcio Moura (PMDB), assinou um protocolo de intenções em prol da ferrovia.

Posteriormente, no dia 9 de agosto, Taques recebeu uma delegação de chineses. A intenção da visita era

“**A ferrovia visa aos portos do Pacífico, o que facilitaria o comércio com a China**”

convencer o governador a intervir, diante do governo federal, para realização de uma reunião entre eles e o presidente Michel Temer.

De fato, já no dia seguinte, o encontro aconteceu em Brasília (DF), porém sem a presença de Temer, que foi representado pelo ministro-chefe da Casa Civil, Paulo Padilha, e demais representantes do governo. Portanto, ao que tudo indica, as negociações estão avançadas.

Entretanto, além dos entraves políticos, econômicos e de engenharia, também é preciso se atentar aos danos ambientais que podem ser causados pelas obras. “Imagine uma estrada no meio da Amazônia para atender ao mercado chinês. Seria uma ilusão acreditar que não vai haver impacto”, alerta Paulo Adario, diretor da Campanha Amazônia, do Greenpeace.

Ferrogão - Além da Transoceânica, outros trilhos podem cortar o território mato-grossense em breve. Trata-se da Ferrogão, que, como sugere o nome, também se destina ao escoamento da produção mato-grossense. Mas, enquanto a transcontinental visa aos portos do Pacífico, esta objetiva a região Norte do país e, de lá, o exterior.

Entre janeiro e julho deste ano, 20% da produção de soja mato-grossense, o equivalente a 2,86 milhões de toneladas, foi exportada pelos terminais portuários do Norte. E com o aumento gradativo da área plantada e da produtividade, a



Foto: APPA

Exceção na concessão

Na tentativa de conseguir leiloar a Ferrogrão, o governo está disposto a abrir uma exceção e deixar que a empresa vencedora construa e opere a via por até 60 anos. Esse período, no que diz respeito a repasses

à iniciativa privada, costuma ser de no máximo 35 anos. Por isso, provavelmente, devido à crise política e econômica, a empresa que oferecer o menor tempo para administrar o bem, limitado em 60 anos, deverá vencer a licitação.

As tradings que respondem por 70% da exportação de soja do país são grandes aliadas da construção da Ferrogrão

tendência é que a rota seja cada vez mais explorada.

A previsão é de que a ferrovia tenha 930 quilômetros de extensão, saindo de Sinop até Miritituba (PA), acompanhando o trajeto da BR-163. Deverá ter capacidade inicial para transportar, anualmente, 15 milhões de toneladas de grãos, com potencial de comportar 30 milhões de toneladas em pouco tempo. Estimada em R\$ 10 bilhões, cada quilômetro da via deverá custar mais de R\$ 10 milhões. O Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) deverá financiar 70% da obra.

A construção tem grandes alia-



A Ferrogrão deverá ligar Sinop ao estado do Pará, objetivando os portos da região Norte

dos, já que as principais tradings do agronegócio (ADM, Amaggi, Bunge, Cargill, Louis Dreyfus), munidas de grande influência econômica e política, se manifestam abertamente a favor. Vale lembrar que, juntas, respondem por aproximadamente 70% das exportações de soja do país.

Promessas e entraves - Segundo o ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Blairo Maggi, a ferrovia está perto de ser colocada em licitação, isso porque estão providenciando licenças prévias para agilizar os processos que viabilizariam o quanto antes sua implementação.

“O governo federal vai colocar em pouco tempo uma nova ferrovia em licitação, que sairá de Sinop até Miritituba”, garantiu o ministro. Entretanto, alguns entraves ainda precisam ser resolvidos, já que, devido ao traçado da linha férrea, que passa próximo a várias reservas ambientais, o governo tem encontrado dificuldades para dar prosseguimento à licitação.

As expectativas mais otimistas apostam que as obras podem começar ainda em 2019, com prazo de execução de cinco anos. A União espera que a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) solicite ao Ibama análise quanto à viabilidade ambiental da Ferrogrão. O aval do órgão é considerado essencial para os planos do governo, pois, a partir dele, estará apto a realizar a licitação do empreendimento. ■

Linhas férreas são uma alternativa às rodovias para escoar a produção de grãos



INTERNET