

# Agronegócio faz planos com a Norte-Sul

Francisco Góes  
Do Rio

A expansão da Ferrovia Norte-Sul em direção a Palmas, capital do Tocantins, está abrindo novas oportunidades para empresas ligadas ao agronegócio (grãos e carnes), aos combustíveis tradicionais e aos biocombustíveis. Há hoje diversos projetos de companhias em análise ou em vias de implantação ao longo da área de influência da ferrovia, cujo traçado original vai do Maranhão a Goiás, passando pelo Tocantins, em trajeto de mais de 1,5 mil quilômetros. Empresas presentes na região também passaram a se interessar em explorar pátios multimodais ao lado da ferrovia, operação que depende de concorrências abertas pela Valec, concessionária da Norte-Sul ligada ao Ministério dos Transportes.

Quando o projeto inicial da Norte-Sul, entre Açailândia (MA) e Anápolis (GO), estiver concluído e em operação, o que está previsto para o primeiro semestre de 2010, a linha férrea será servida por 13 pátios para carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias, onde deverão estar presentes empresas de diferentes setores e atividades. Para utilizar a ferrovia, essas empresas terão de fechar contrato de transporte com a Vale, que é até agora a única subconcessionária da Norte-Sul.

Na segunda metade da década de 1980, no governo José Sarney, a ferrovia foi alvo de denúncias de corrupção e chegou a ser classificada como um projeto que "ligava nada a coisa nenhuma". Hoje, avança com efeitos típicos do desenvolvimento econômico acele-

rado, caso da forte valorização das terras. Maria José dos Anjos, dona de uma imobiliária em Palmas que trabalha com imóveis rurais em sete Estados (TO, BA, MA, PI, PA, GO e MT), diz que o preço da terra dobrou em Colinas do Tocantins, onde a Norte-Sul está chegando.

A valorização deve-se não só à ferrovia, mas ao aumento da demanda por terras por parte de produtores que vendem propriedades em outras regiões do país, como Minas Gerais, e conseguem comprar no Tocantins alqueires por preços bem menores. Na região de Araguaína, Norte de Tocantins, o alqueire que em 2007 valia R\$ 8 mil, custa hoje R\$ 15 mil, um aumento de 87,5%.

Araguaína é um exemplo do movimento econômico que está sendo criado pela ferrovia na região de Goiás, Tocantins e Maranhão. No município, a Renova Biodiesel, com sede em Salvador (BA), foi uma das empresas que ganharam permissões de uso para operar, por 15 anos, no pátio multimodal licitado pela Valec. O pátio ainda depende de licença de operação do Ibama e deve começar a operar em 2009.

No local, a Renova vai instalar um terminal de grãos líquidos que estará ligado a um terreno vizinho onde a empresa planeja construir uma unidade de esmagamento de oleaginosa e uma usina para produção de óleo vegetal ou biodiesel. A estimativa da empresa é produzir 60 milhões de litros de biodiesel a partir de 2010-2011, projeto que demandará investimento de R\$ 40 milhões.

A Bioex Etanol também pretende utilizar o pátio de Araguaína

como base logística para distribuição de etanol produzido a partir de batata doce. Em área próxima ao pátio, planeja instalar uma usina modular com capacidade de produzir 100 mil litros de etanol por dia, um investimento de cerca de R\$ 30 milhões. A Bioex deverá implantar uma outra usina de capacidade semelhante em Porto Nacional (TO) também valendo-se da logística a ser criada pela Norte-Sul, diz José Sebastião Fagundes Cunha, sócio da empresa.

"A ferrovia ajuda a promover o desenvolvimento do Brasil", avalia o diretor-presidente da Valec, José Francisco das Neves, conhecido no setor ferroviário como "Juquinha". Em 2008, especialmente no segundo semestre, as obras de construção da Norte-Sul estarão a pleno vapor. Serão cerca de 1,2 mil quilômetros da ferrovia em construção este ano, o que vai criar 17,5 mil empregos diretos e cerca de 50 mil indiretos na região.

Até o fim de 2008 a Valec pretende concluir o trecho entre Araguaína e Guaraí, no Tocantins. E até o fim de 2009 a ferrovia se estenderá de Guaraí até Palmas. As obras estão sendo executadas pela Valec com recursos obtidos com a venda para a Vale, em 2007, da subconcessão do trecho de 720 quilômetros entre Açailândia, no Maranhão, e Palmas. A Vale já vinha explorando um trecho menor da ferrovia, com cerca de 200 quilômetros de extensão, entre Açailândia e Porto Franco (MA). A Norte-Sul é estratégica para a mineradora porque ela se liga no Maranhão com a Estrada de Ferro de Carajás (EFC) e com o porto na capital maranhense, São Luís.

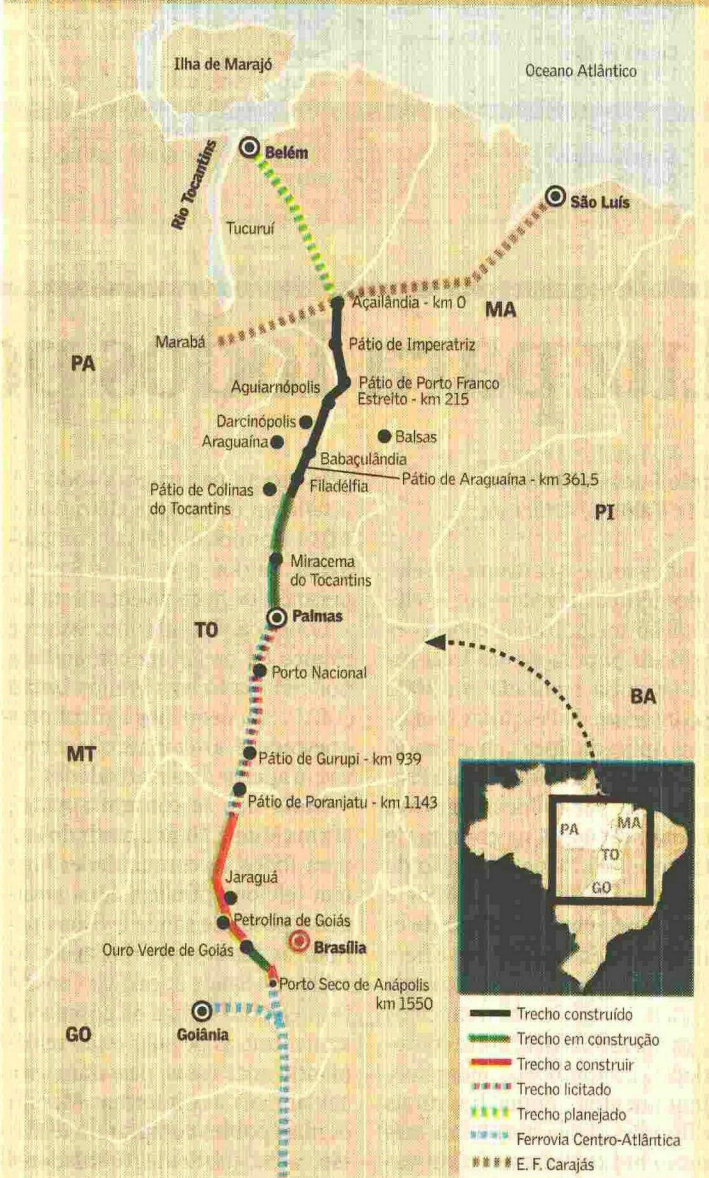
Hoje a Norte-Sul está pronta entre Açailândia e Araguaína, uma extensão de cerca 350 quilômetros. Deste ponto até Anápolis, em Goiás, a previsão é concluir as obras até fim de 2009. O trecho entre Anápolis e Uruaçu (TO) será feito com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Tesouro Nacional e com parte do que foi arrecadado no leilão de subconcessão ganho pela Vale no ano passado. Mas os planos da Valec são mais ambiciosos. No fim de abril, Neves estava na expectativa da edição de uma medida provisória ampliando a área de concessão da Valec, o que permitirá chegar a Santa Fé do Sul, em São Paulo.

O trecho entre Porto Nacional (TO) e Santa Fé do Sul também deverá ser alvo de um leilão de subconcessão promovido pela Valec, o que poderá levar a empresa a arrecadar cerca de R\$ 2,5 bilhões. A MP possibilitará ainda à Valec deter a concessão da malha Leste-Oeste, que sairá de Ilhéus, na Bahia, ligando-se à Norte Sul, no Tocantins, e estendendo-se até o Mato Grosso, diz Neves. A empresa também contratou os estudos ambientais, prevendo a construção do trecho entre Açailândia (MA) e Belém.

A saída para Belém é defendida pela Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut) como uma alternativa ao escoamento via porto de Itaqui, no Maranhão. Segundo a Vale, o crescimento na movimentação de grãos pelo corredor Norte-Sul-Estrada de Ferro de Carajás (EFC) e terminal marítimo, em São Luís, vai saltar dos atuais 1,7 milhão de toneladas para 8,8 milhões de toneladas em 2013.

## Carga sobre trilhos

Obras na Ferrovia Norte-Sul



Fonte: Ministério dos Transportes

Paulo Alberto Fachin, presidente da Ceagro Agronegócios, mostra preocupação sobre o atendimento da demanda de carga nesse corredor logístico, em função da capacidade portuária de São Luís. Hoje o terminal de grãos no porto

de Itaqui, na capital maranhense, administrado pela Vale, opera a plena capacidade. Há necessidade de construção de um novo terminal de grãos, processo a cargo da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap).