

Vai faltar soja

Evaristo E. de Miranda

21/02/2001

A soja tem mudado os números das exportações agrícolas brasileiras. Sem problema de soja louca, e até graças a vaca louca, o produto respondeu por cerca de 80% das exportações brasileiras em 2000 e representou mais de 4 bilhões de dólares de divisas. Em 2001, as exportações do complexo soja podem chegar a 5 bilhões de dólares! O grande responsável por esse resultado são os cerrados do Centro Oeste e os empresários do Mato Grosso, em particular. Mas o pior problema enfrentado pela soja brasileira ainda é o escoamento. As estratégias para melhorá-lo são conflitivas e ilustram a falta de planejamento estratégico. Se todas as rodovias, ferrovias, portos e hidrovias planejadas para escoar a safra do Centro Oeste forem implantadas, vai faltar soja para sustentá-las.

Doze opções de escoamento estão sendo implantadas!

Ferronorte: uma das grandes justificativas da viabilidade e futura rentabilidade desse sistema é a exportação da soja amazônica, via Itaqui/Porto da Madeira no Maranhão. No mesmo sistema estão os investimentos para a hidrovia do Araguaia, que a partir de Nova Xavantina, levariam o produto do Tocantins até Estreito, de onde ele seguiria por trem para o porto de Itaqui, por uma ligação com a estrada de Ferro Carajás, via Imperatriz/Açailândia.

BR- 163: o asfaltamento da estrada que liga Cuiabá a Santarém, prevista no Plano Plurianual (PPA) do Avança Brasil, também encontra sua justificativa na exportação de grãos do Centro Oeste, via o porto de Itacoatiara/Santarém no Pará. Mas duas saídas para a soja parece pouco.

Hidrovia do Paraguai-Paraná: o país também investe na implantação dessa problemática hidrovia. A soja desce para o sul, para sair pelo porto de Nova Palmira no Uruguai. Apesar da soja viajar uns bons milhares de quilômetros a mais, já que o seu mercado é no norte do planeta, e no que pesem os problemas dos impactos ambientais dessa hidrovia, a ponto de afetar o Pantanal, o projeto segue sua marcha, com apoio do BID.

Hidrovia Teles Pires–Tapajós: *pourquoi pas?* Evidentemente que esse projeto também está em marcha. Sua justificativa de viabilidade e rentabilidade qual é? Exportar a soja do Mato Grosso, via Santarém, no Pará.

BR-364 e Hidrovia do Madeira: a combinação da rodovia BR – 364, com uma capilaridade de estradas secundárias, permite o embarque em Porto Velho (e no futuro em outros locais) e já escoam 1 milhão de toneladas. Os investimentos nas rodovias, portos e na melhoria da hidrovia do Madeira, que leva a safra até Itacoatiara, também se justificam com o escoamento da soja.

Hidrovia Tietê-Paraná: o Porto de São Simão, no norte de Goiás, embarca e embarcará grandes quantidades de soja do Centro Oeste pela hidrovia Tietê-Paraná, que chegarão até a região de Piracicaba, em S. Paulo, graças a eclusa de Jupia, para depois prosseguir por via rodoviária e/ou ferroviária para o porto de Santos.

O país da capacidade de investimento privado e público infinita, aposta também em rodovias e ferrovias, sempre justificando a viabilidade dos investimentos com o transporte da soja. A partir da região de Cuiabá, Cáceres e Corumbá, via ferrovias e depois por rodovias, a soja tem pelo menos mais três opções importantes de escoamento. Elas envolvem ferrovias controladas pela Cvr, Fepasa, Novoeste, Ferrovia Centro Atlântica e Mrs. O primeiro trajeto termina em **Tubarão no Espírito Santo**. A outra opção é o porto de **Santos em S. Paulo** ou o de **Paranaguá no Paraná**. E o **porto de Sepetiba, no Rio de Janeiro**, também poderá compor esse mapa.

A soja do oeste da Bahia e parte do Tocantins vai (e poderia ir ainda mais) pela hidrovia do S. Francisco e depois de trem para os portos de **Suape no Recife e Aratu na Bahia**, a partir de Juazeiro/Petrolina. A soja de Roraima, no outro hemisfério, pode utilizar a BR-174 para sair no Caribe.

Preocupada com a capacidade de suporte e a viabilidade de toda a cadeia produtiva da soja, a Embrapa Monitoramento por Satélite analisou num sistema de informações geográficas todas essas alternativas de escoamento. Mapeou as áreas com imagens de satélite e confrontou-as com a possibilidade de expansão da soja, com as restrições ambientais e o potencial produtivo das terras. A Embrapa fez ainda uma simulação preliminar de possíveis ganhos de produtividade. Resultado: se todas as vias de escoamento forem implantadas simultaneamente, como está sendo praticamente o caso, vai faltar soja.

Esse paradoxo tão brasileiro ilustra, entre outras coisas, a premente necessidade do aparentemente extinto zoneamento ecológico-econômico da Amazônia. Ele é um instrumento de planejamento estratégico e de discussão essencial para buscar-se os melhores caminhos para o desenvolvimento sustentável. Os recursos são escassos, as demandas econômicas urgentes e a preocupação com a preservação ambiental uma exigência incontornável. Sem zoneamento, nem planejamento, a região segue assolada e a soja ameaçada.