

Modo de escoamento da extração de minérios no município de Novo Progresso-PA

Gustavo da Costa Santana Vieira¹; Isis Carina da Cruz Soares²

¹Estácio Belém-Campus Iesam; Av. Nazaré 773, Vila Moreira, casa 3 CEP:66035-390; Telefone: (91)982956432; gustavosantanavieira@gmail.com.

²Estácio Belém-Campus Iesam; Av. Magalhães Barata 747, CEP:67010-570; Telefone: (91)982770158; Isis.cruz@yahoo.com.br.

SINÓPSE – Estuda-se o sistema viário para a exportação da produção da cidade de Novo Progresso no Pará. O município comporta minas de ouro e cobre que representam alta importância na configuração econômica do estado, porém sua produção é prejudicada pelo escoamento do produto. A rodovia 163 é a rota de acesso à cidade e é o principal caminho para o escoamento de caminhões com grãos vindos de outros estados, com o destino ao porto de Miritituba-PA. Apesar da importância da rota para o estado, a rodovia apresenta trechos não pavimentados entre o município estudado e o porto, existindo trechos críticos de estrada de terra em que o tráfego dos veículos é mais lento e na estação chuvosa amazônica, com a formação de lama, a situação da estrada se agrava a ponto de ter grandes extensões de congestionamento causados pelos caminhões atolados. Existem projetos visando a melhoria do tráfego na região como a pavimentação total da rodovia, o monitoramento do trânsito na via e a criação de uma malha ferroviária como alternativa de aliviar o fluxo existente neste trajeto.

Palavras-Chave: Sistema viário, escoamento, acesso, tráfego.

1. INTRODUÇÃO

O município de Novo progresso localiza-se no sudoeste do Estado do Pará, nas coordenadas geográficas 7° 8' 41" Sul 55° 22' 43" Oeste. Encontra-se na região do Tapajós, conhecida pelas minas de ouro existentes. Oficialmente emancipada em 1993, ganhou forças a partir da migração de pessoas de várias partes do Brasil, quando emancipada tinha pouco mais de cinco mil habitantes. Hoje, a cidade tem mais de vinte e cinco mil habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O acesso a Novo Progresso se dá através da Rodovia Santarém-Cuiabá (BR-163), sendo a divisa do município.

Novo Progresso teve o início de sua formação entre 1978 e 1979, quando chegaram as primeiras pessoas no núcleo chamado Quilômetro 1085. Grande parte dessas famílias que migrou para a região, veio do Rio Grande do Sul e Mato Grosso em busca de terras, madeira e ouro. Do final da década de 90 até o ano de 2004, sob a perspectiva de asfaltamento da BR-163 e do crescimento econômica da região, várias madeiras se instalaram no município, o mercado de terras (ilegal) se aqueceu, havendo um grande aumento populacional (ESCADA, 2009).

Seu potencial mineral foi explorado e ajudou muito o município, conforme Escada (2009) A partir de 2005 passou por uma fase de prosperidade pela presença e atividade da empresa de mineração Mina do Palito, que trouxe muitas famílias para habitar. Novo Progresso tem condições de extração continua por mais de novecentos anos, com minas gigantescas e ainda completamente inexploradas. Apesar das riquezas incalculáveis no fundo das terras da cidade e o grande potencial de empregos e renda para o município e o estado, hoje a burocracia e leis ambientais não permitem a exploração da região.

O município atualmente tem como sua principal via de escoamento de sua produção a rodovia BR-163 é uma das principais do país que se estende de norte a sul do Brasil. Como muitas cidades do interior brasileiro, Novo Progresso desenvolve-se em volta de sua principal via de acesso, pela movimentação que esta gera na região. Como propõe Escada (2009) A ausência de um centro comercial, ou uma praça, e a dispersão do comércio e serviços nas margens da BR-163, conferem a cidade uma característica típica de núcleo urbano de fronteira amazônica – a cidade cresce envolta da estrada.

Na sua totalidade, a BR-163 liga as Regiões Sul e Norte do Brasil. Apesar de “Cuiabá-Santarém” ser uma das denominações atribuídas, o traçado original dessa rodovia conecta o município de São Miguel do Oeste (SC) ao município de Santarém (PA). Trata-se, portanto, de um importante eixo de integração nacional, sendo o trecho entre o município de Cuiabá (MT) e o Rio Amazonas em Santarém (PA) o que recebe maior destaque, dado seu histórico de construção e a sua localização em uma região de desenvolvimento recente no país. A rodovia BR-163 foi idealizada na década de 70, sendo prioridade na primeira edição do Plano de Integração Nacional (BRASIL, 1970). A partir desse momento, diversos projetos estiveram atrelados à pavimentação e melhorias nessa rodovia, sendo as duas edições do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Programa de Investimento em Logística (PIL) os mais recentes (ROCHA, 2017).

Entretanto, apesar da grande importância da rodovia para o Brasil, a estrada não se encontra em boas condições, o que dificulta muito ao município de prosperar já que, hoje, depende desta via para o acesso, como expõe Escada (2009) a distância aos mercados associada às más condições da estrada, principalmente no período de chuvas, dificultam o transporte e comercialização de grãos.

O seguinte estudo busca analisar as possíveis vias de escoamento do potencial mineral da cidade de Novo Progresso, buscando a melhor rota para saída das riquezas da cidade, assim aquecendo a economia local e do estado como um todo.

2. DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

Novo Progresso é uma cidade nova quando comparada a outras cidades do Pará, porém por ter um grande potencial mineral o município atrai muitas pessoas e empresas vindas de outras cidades e até outros países. Por exemplo, uma empresa de mineração do Reino Unido que adquiriu a Mina de Ouro Palito em 2001, uma mina de ouro subterrânea de extração de minérios de alto teor de ouro, explorada entre 2003 e 2008, rendendo em sua produção total 110.097 onças de ouro-equivalente, que é proporcional a 77 milhões de dólares. Estudos preliminares da empresa indicam que a mina ainda pode render uma produção de cerca de 24 mil onças ao ano, por um período de oito anos.

O mercado de minério brasileiro tem como principal foco a exportação para países que refinam o minério. Para Novo Progresso, a melhor rota para a exportação é ao porto de Miritituba, é o porto mais próximo que fica a 483 quilômetros de distância do município, pela rodovia BR-163. O porto de Miritituba é um porto fluvial que recebe embarcações de porte para exportação, atualmente focado para o mercado graneleiro do Brasil.

A rodovia BR-163 é de grande importância para o mercado graneleiro do Brasil, nela escoam as cargas de grão vindas do Centro-Oeste brasileiro que causam um fluxo muito intenso na região, principalmente de caminhões carregado com toneladas de grãos. Os 483 quilômetros pela rodovia, de Novo Progresso até o porto, em condições ideais seriam percorridos em nove horas de viagem, porém as condições que se encontram a rodovia são o principal empecilho do tempo para o cumprimento deste tempo de viagem.

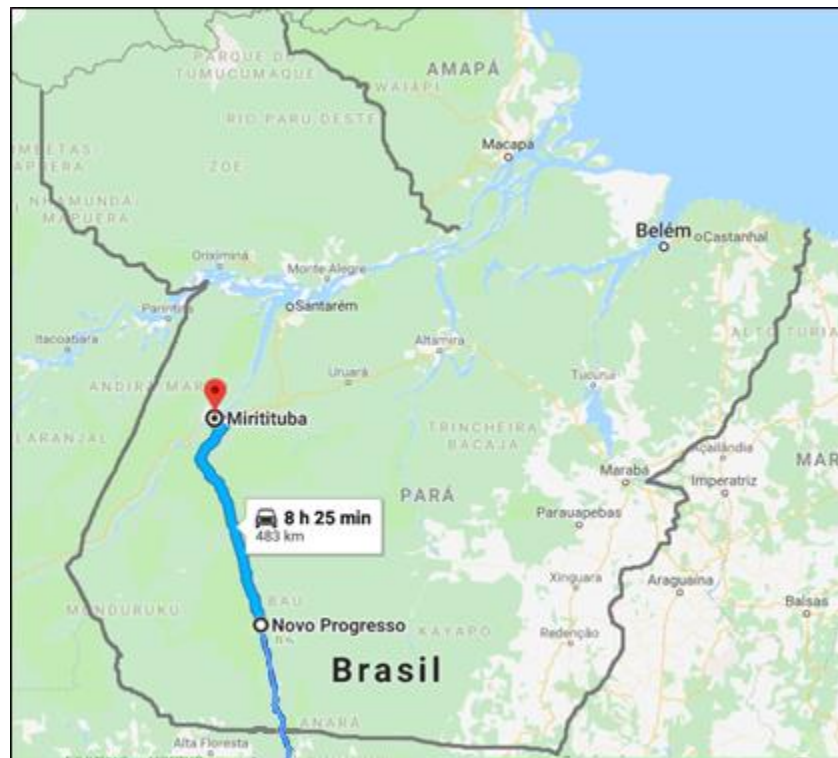


Figura1: Rota de Novo Progresso à Miritituba traçado no mapa do estado do Pará.

Trechos de estrada de terra são os que mais dificultam no trajeto da frota de caminhões que utilizam a BR-163 como forma de fluxo de mercadorias para o porto, com o intenso trânsito de cargas pesadas

passando pelo local causa um grande desgaste na rodovia. A dificuldade evolui nas épocas de chuva amazônica, nos períodos chuvosos torna-se inviável a viagem para esse modal de escoamento, pois os trechos de estrada de terra formam grande camada de lama que atolam grande parte dos caminhões carregados com toneladas em direção ao porto.



Figura 2: Trecho crítico da rodovia BR-163. (Fonte: G1 Pará)

Na estação chuvosa da Amazônia os impactos à moradores das cidades próximas e usuários da estrada se intensificam. Centenas de caminhoneiros atolam e ficam diversos dias parados na estrada, ocasionando atrasos nas entregas de mercadorias e prejudicando a confiabilidade do modal de escoamento. Moradores das cidades, como Novo Progresso, que dependem da rodovia BR-163 para o abastecimento de produtos também são altamente abalados pelas condições em épocas chuvosas.

G1 **PARÁ**  **REDE LIBERAL**

Caminhoneiros não conseguem levar grãos ao porto de Miritituba, no Pará, pela BR-163

Chuva deixou trechos de terra intransitáveis. São 49 quilômetros de estrada sem asfalto no trecho que liga Mato Grosso ao porto de Miritituba.

Por G1 PA — Belém
09/03/2019 12h06 · Atualizado há uma semana

Figura 3: Reportagem do G1 Pará na Rodovia BR-163 em 09/03/2019 (Fonte:G1 Pará).

As cidades que estão presentes no trajeto da rodovia a partir de Novo Progresso até Miritituba são Serra da Anita, Riozinhos dos Arraiais, Serra dos Moraes e Moraes Almeida. Seguindo o percurso pela BR-163 desde Novo Progresso até o porto, o trecho mais crítico se encontra entre as cidades de Riozinho e Moraes Almeida, a condição da estrada entre as cidades proporciona uma duração de espera que pode ser de 9h até 12h nos trechos sem asfaltamento.

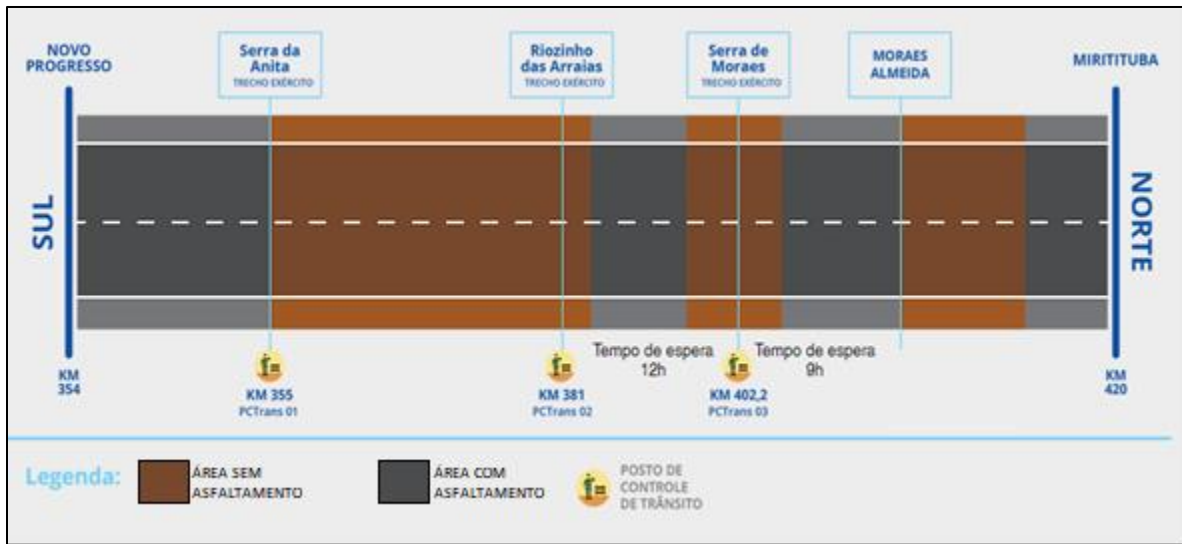


Figura 4: Mapa de trechos interditados da BR-163.

Os trechos de estrada de terra são monitorados pelo exército brasileiro, constando pontos de controle pelo caminho e também monitoramento pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Trânsito (DNIT). Conforme Torres (2017) O ministério do transporte considera a BR-163 como essencial para melhorar o desempenho da logística do setor que ela liga o Norte do País, desde o estado do Pará, aos estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul (região Centro-Oeste) e à região Sul. Contudo, até 2013 suas condições eram classificadas como regulares e insuficientes e, em determinados trechos, foi considerada como ruim e péssima pela pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2014). Desse modo, elementos externos à produção geram transtornos aos produtores e impactam na competitividade do produto primário no mercado externo.



Figura 5: Mapa de trechos monitorados pelo exército.

Projetos para a rodovia BR-163 iniciaram nos anos de 2004 a 2006, quando o governo Federal juntos com a sociedade civil criaram o Plano de Desenvolvimento Sustentável. O intuito desse plano seria reduzir os impactos socioambientais provocados pelo asfaltamento. Em 2006 o governo federal lança o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de fluência da BR-163, mais conhecido como Plano BR-163 Sustentável, incluindo 79 municípios do Estado do Pará.

O DNIT também implantou áreas com monitoramento que geram boletins diários com a evolução das obras nos trechos sem asfaltamento, essa fiscalização é realizada no site do departamento que faz as atualizações diárias dos projetos que envolvem a rodovia.

DNIT 🏠 · há 5 dias · 3 minutos para ler

Boletim 14 de março | Manhã

Serra da Anita com tempo seco, fluxo parado e trafegabilidade parcialmente interditada no sentido norte. Passaram pelo pc tran 725 carretas com 9 eixos, 164 carretas com 7 eixos e 14 caminhões, sem rebocamentos no sentido norte. Já no sentido sul passaram 192 carretas com 9 eixos, 118 carretas com 7 eixos e 31 caminhões, sem rebocamentos. Ontem, 10/03/2019 a partir das 21h foi fechado o sentido norte. Foi feita a pavimentação de uma parte da serra da Anita, no lado direito do sentido norte.

Em Riozinho, tempo seco, fluxo parado e trafegabilidade parcialmente interditada no sentido sul. No sentido norte passaram pelo pc tran 670 carretas com 9 eixos, 157 carretas com 7 eixos e 32 caminhões, sem rebocamentos. Já no sentido sul passaram 245 carretas com 9 eixos, 66 carretas com 7 eixos e 85 caminhões, sem rebocamentos.

Na Serra do Moraes, tempo seco, com fluxo normal e trafegabilidade parcialmente interditada no sentido sul. No sentido norte passaram pelo pc tran 778 carretas com 9 eixos, 200 carretas com 7 eixos e 18 caminhões, sem rebocamentos. Já no sentido sul, passaram 202 carretas com 9 eixos, 112 carretas com 7 eixos e 33 caminhões, sem rebocamentos.

Figura 6: Exemplo do boletim do DNIT da BR-163 publicado (Fonte: site DNIT).

Além do asfaltamento da rodovia BR-163, existem outros projetos para viabilizar o escoamento da produção vinda de Novo Progresso como a ferrovia 170 que se inicia do estado do Mato Grosso com destino ao estado do Pará, passando por Novo progresso na região do Tapajós até o porto de Miritituba. O projeto denominado de EF-170 tem como objetivo diminuir o intenso fluxo diário a BR-163 e assim servir como rota alternativa para os usuários da rodovia. A fase da ferrovia já passou pela análise de estudos e consulta pública e segue conforme o projeto para Acórdão TCU, edital, leilão e contrato.



Figura 7: Andamento do projeto de ferrovia EF-170 (Fonte: www.ppi.gov.br/ef-170-mt-pa-ferrograo).

4. CONCLUSÕES

O município de Novo progresso encontra-se em um caminho muito importante para a exportação brasileira e por isso pode se beneficiar de projetos do poder público que trazem melhorias para a região. A curto prazo é necessário que a rodovia BR-163 seja completamente asfaltada, devendo ser previsto em projeto o intenso fluxo de cargas pesadas na região para que seja calculado de forma correta e a estrada tenha uma vida útil melhorada ao seu máximo. Como exposto no trabalho também é preciso ter atenção a temporada chuvosa na região que pode dificultar a obra e influencia-la de forma negativa.

Além da pavimentação completa da rodovia, é necessária que seja continuado o projeto de boletins recorrentes feitos pelo DNIT, pois a via é muito importante para a economia do país. Seu grande fluxo de caminhões transportando toneladas de produtos diariamente exige que o monitoramento seja continuado, para que o departamento esteja sempre atento a ocorrências na rodovia, tendo uma reação rápida a problemas na via para solucionar o mais rápido possível.

A longo prazo a ferrovia 170, também conhecida como ferrogrão, será de muita importância para o escoamento dos produtos de Novo Progresso. O modal ferroviário irá aumentar a capacidade de carregamento saindo do município até o porto de Miritituba, e diminuirá o custo por tonelada de minério. Viabilizando o escoamento da produção, atrairá ainda mais pessoas e empresas para a região em busca dos minérios que existem no subsolo de Novo Progresso.

A instalação de refinarias de minério no Brasil é para o país a melhor solução entre todas, pois a economia seria aquecida dentro do mercado interno e a exportação seria feita do produto final e não material prima. O mercado interno aquecido aumentará o Produto Interno Bruto (PIB) do país, aumentando investimentos feitos para o progresso do Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ESCADA, M.I.S.; AMARAL, S.; RENNÓ, C.D.; PINHEIRO, T.F.- **Levantamento Do Uso E Cobertura Da Terra E Da Rede De Infra-Estrutura No Distrito Florestal Da Br-163.**INPE. São José dos Campos, 2009.

ROCHA, F.V.; SAES, M.S.M.- **Desenvolvimento Econômico e Social por Meio de Investimentos em Infraestrutura: O Caso da BR-163.** Editorial Unijuí, 2018.

TORRES, O.; FAGUNDES, B.B.M.; FIGUEIREDO R.M.A.; TREDEZINI, O.A.C.- **Impacto da Implantação do Custo do Pedágio na BR-163 em Relação ao Transporte de Soja do Estado de Mato Grosso.** Revista de Economia e Sociologia Rural. Piracicaba, 2017.