

# Uma promessa que não tem fim!

Serra do Moraes próximo a cidade de Moraes de Almeida e Novo Progresso no Sul do estado do Pará, (Foto:Arquivo Jornal Folha do Progresso)

Ao menos dez anos, todo ano eu escuto das instituições governamentais a promessa que até o final do ano (XYZ), a Br-163 estará toda pavimentada no estado do Pará até Santarém-PA, onde fica um dos principais portos de exportação de grãos e recebimento de Fertilizantes que abastece a região norte do Mato-Grosso. E todo ano a população as margens da rodovia sofre com esta promessa quando não é a poeira do ir vir do único caminho que liga o Oeste do Pará as outras regiões do país são os atoleiros que ferem o direito de ir e vir por conta do rigoroso inverno Amazônico.

Verdade seja dita, que muita coisa foi feita para deixar a Br-163 transitável no estado Pará da sua divisa com o estado do Mato Grosso até os portos de Santarém – PA e Miritituba – PA impulsionados pela produção de soja e milho da região Centro Oeste mais precisamente do norte Mato-grossense região de Sorriso e Sinop.



Atoleiros rodovia Br 163  
Fevereiro de 2019(Foto:Arquivo

## Jornal folha do Progresso)

Até então entra governo e sai governo e a operação de pavimentação já consumiu milhões de (R\$) cerca de 1,3 Bilhões (R\$), hoje o Exército Brasileiro muito bravamente sem muito recurso, está atuando na operação "Enxuga Gelo" na região da Serra do Moraes próximo a cidade de Moraes de Almeida e Novo Progresso no Sul do estado do Pará, cerca de 30km sem pavimento considerado como crítico devido ao grande fluxo de carretas transitando na região o rigoroso inverno Amazônico os atoleiros ao longo da Br-163 são ssar os atoleiros acabam atolados e atravessados em meio a lama e o caos impedindo assim o trânsito de outros veículos como ônibus, ambulância que por conta da vivência e a convivência na região consegue transitar pela rodovia, assim sendo comprometem o abastecimento do comercio inflacionando preços por conta do desabastecimento.

Logo o Exército Brasileiro faz o que pode, desatolando caminhões, interditam alguns trecho com a ajuda da PRF, de forma a não piorar o trecho até que a chuva sesse e o pavimento seque, fazem a distribuição de alimentos e agua quando possível aos motorista que ali ficam por dias aguardando a oportunidade de seguir viagem.

Estima-se que a capacidade de descarga de todas as tradings juntas nos portos de Miritituba – PA sem contar Santarém – PA, juntas conseguem descarregar mais de 2000 carretas dia, sabe que hoje está capacidade é ociosa e gira entorno de 1000 carretas dias, se tivéssemos a rodovia totalmente pavimenta e conservada os seus 1000km entre Sinop no Matogrosso e Miritituba certamente não estaríamos vivendo uma situação de desumanização de quem precisa da rodovia e não teríamos uma ansiedade mesmo que necessária com a construção da Ferrovia que esbarra nas (L.A) e no interesses de alguns para que saia do papel, aja visto que o custo da Ferrovia que ligará está estimado em 14 Bilhões de (R\$), devido o tempo que já se

passaram na discussão.



Exercito trabalha na  
rodovia  
(foto:Arquivo Blog)

O custo da construção de (1 km da Ferrovia) está orçado em R\$ 6 milhões e (1 km de Rodovia) custa em média R\$ 1,5 milhão ~ (- 75%), do custo da ferrovia, logo o frete ferroviário pode chegar a – 50% do custo do frete rodoviário.

Alguns produtores e algumas das grandes tradings do mercado mundial, juntos querem bancar parte da Ferrogrão – 12Bilhões (R\$), na minha opinião nesta discussão “Long Short” que ainda vai levar alguns anos para se concretizar, ainda vamos conviver com este drama dos atoleiros na Br-163 vão se repetindo ano a ano, justamente no período de maior volume de colheita de grãos, comprometendo a qualidade e a capacidade estática de armazenamento da produção agrícola no MT, causando perdas irreparáveis aos produtores, a estimativa de perdas podem passar de US\$ 500 mil diários só com a perda de embarques nas fazendas, sem contar perdas em fretes pelos frotista e pagamento de Demurrage nos portos.



Caminhões parados na rodovia (Foto:Blog)

Que as exportações pelos portos da safra agrícola de grãos a partir de Lucas do Rio Verde no Mato Grosso e mais econômica isso é indiscutível, todavia com tantos desafios pela rodovia e os embargos da Ferrogrão a saída norte acaba sendo uma solução inviável. Porém como especialista em logística no corredor norte, tenho que se os produtores e as tradings deveria se associar-se, em criar um grupo de investimento e direcionar seus esforços, assim como no sonho da (Ferrogrão) para finalizar a pavimentação da Br-163. Assim sendo este grupo de investimento assumiria a concessão e manutenção da Br-163 com a implantação de praças de pedágio a cada 100km a um custo mínimo de "R\$ 2,00 por eixo, vista um ROI que cubra as despesa de manutenção da rodovia, levando se encontra que temos neste trecho rodando aproximadamente 2000 Bi-trem de 7 eixo, teríamos um receita diária de R\$ 400 mil, sem contar que estaria atraindo ao logo da rodovia investimentos diretos e indiretos como a construção de posto de serviços, gerando empregos e receita para os municípios, creio que mais de 50% dos problemas logístico seriam amenizados, uma vez que se tirássemos a ferrovia do papel ela estaria pronta em 5 a 7

anos creio que isso ainda é um sonho mesmo que necessário meio distante.

Por Adriano Judes é especialista em Logística e Primarização do Transporte

**Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do BLOG Adecio Piran Telefone: WhatsApp – (93) 98117 7649.**

**“Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte.”**