



Olacyr de Moraes aos governadores: "De onde vamos tirar US\$ 2 bilhões?"

Ferrovia da Soja vai sair

● *Olacyr de Moraes admite financiar parte do projeto*

Henrique Ruffato

Maurício Lara

UBERLÂNDIA, MG — O empresário Olacyr de Moraes, presidente do Grupo Itamaraty, admitiu, ontem, por ocasião de encontro com governadores de quatro estados (Minas, Espírito Santo, Goiás e Distrito Federal) e o ministro João Santana, da Infra-Estrutura, que poderá iniciar em um ano a construção da Ferrovia Leste-Oeste nos dois trechos previstos no contrato de concessão. Um deles liga Cuiabá a Santa Fé do Sul, no noroeste paulista, onde se estabelecerá a conexão rumo ao Porto de Santos, via linhas já existentes da Fepasa. O outro trecho liga Cuiabá a Uberlândia, permitindo conexão com linhas mineiras em direção a Belo Horizonte e ao Porto de Tubarão, no Espírito Santo. O objetivo de ambos é o transporte de grãos, sobretudo a soja, cujo maior produtor no país é Olacyr de Moraes.

Durante a 1ª Jornada pela Implantação da Ferrovia Leste-Oeste, em Uberlândia, os governadores Hélio Garcia, Albuino Azeredo, Íris Rezende e Joaquim Roriz entregaram ao ministro Santana um documento intitulado Carta de Minas, reivindicando recursos para a consolidação da ligação ferroviária entre o Triângulo Mineiro e o porto de Vitória (ES) e o início imediato da implantação



da Ferrovia Leste-Oeste, a partir do Triângulo, em direção a Cuiabá (MT).

A grande preocupação dos governadores era fazer mudar de idéia o empresário Olacyr de Moraes, que optara por construir primeiro o trecho em direção a São Paulo e, numa segunda etapa, o que passa pelo Triângulo Mineiro. Olacyr disse aos governadores que está obrigado, por contrato com o governo, a construir os dois trechos, mas não estão viabilizados os recursos para nenhum deles. Orçada em US\$ 2,5 bilhões, a ferrovia seria construída com 20% dos recursos do Grupo Itamaraty e o restante a ser levantado principalmente via conversão de dívida externa e incentivos fiscais da Sudam, mas nenhuma das duas fontes estão disponíveis no momento.

"O meu a gente arruma. Mas de onde tirar US\$ 2 bilhões", indagou Olacyr de Moraes, depois da reunião. Ele disse que a questão não é onde construir a ferrovia, mas como construí-la. O ministro João Santana, mesmo garantindo que o projeto é uma das prioridades do governo, recusou-se a falar em prazos para construção. "Sem dinheiro, não se anun-

cia nada", disse o ministro. Ele informou que os recursos via conversão da dívida externa poderão ser utilizados, mas estariam condicionados às negociações do governo com os credores internacionais e às limitações de expansão da base monetária. Os incentivos fiscais da Sudam estão sendo revistos. "O dinheiro é pouco, o cobertor é curto", comparou Santana.

Faltam recursos — Ele explicou que estão sendo viabilizadas as questões políticas, técnicas e econômicas da ferrovia. Mas a questão financeira está pendente. "É uma questão de tempo e paciência", disse Olacyr. Ele explicou aos governadores que, para evitar "o risco de o projeto se desmoralizar", pela demora no início das obras, tenta começar um trecho de 300 quilômetros do total de 1.718 quilômetros, no valor de US\$ 500 milhões. Entraria com 40% de recursos e tomaria emprestados os outros 60% ao BNDES, com prazo de 15 anos e juros de 3% ao ano. Mas, mesmo essa hipótese ainda não está garantida.

Olacyr de Moraes avaliou que, na melhor das hipóteses, começaria a obra

em oito meses, mas que um prazo razoável para iniciar seria um ano. Admitiu a possibilidade de começar pelas duas frentes já que, nos dois casos, disporia de cargas para serem transportadas desde a entrada em operação.

O empresário afirmou que é totalmente impossível a agricultura desenvolver-se na região central do Brasil se não for baixado o frete. Calculou que uma tonelada de grãos chega hoje a Santos com custo de US\$ 60 de transporte e embarque. Por via ferroviária, poderia estar embarcada no porto por US\$ 20 a tonelada. Paradoxalmente, mostrou que somente o valor referente à quebra na safra nacional de soja, que baixou de 23 milhões de toneladas para 14,5 milhões de toneladas, seria bastante para fazer a ferrovia.

O governador Hélio Garcia, depois do encontro, reconheceu que a Leste-Oeste é uma ferrovia "cara e complicada", mas afirmou estar otimista com a viabilidade da obra. "Ela vai sair. O presidente está com boa vontade", avaliou Garcia.

Meta é baratear frete agrícola

Os estudos da Ferronorte para justificar a construção da Ferrovia Leste-Oeste, realizados ainda no governo Sarney, demonstram que o crescimento da agricultura no país sustenta-se principalmente na contribuição de novas fronteiras agrícolas. E dá destaque especial à "região que se inicia no Triângulo Mineiro, avança pelo Sudoeste Goiano em direção ao Norte do Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, chegando recentemente a Rondônia".

A produção de 1987, apurada pela Ferronorte, foi de 8,5 milhões de toneladas de grãos (milho, soja e arroz). "Os custos de produção resultantes são baixos, mas os problemas surgem quando ocorre o escoamento para os grandes centros consumidores e a exportação, devido aos elevados custos do transporte

rodoviário, em função das grandes distâncias", diz um documento da empresa.

Construída a ferrovia, a expectativa da Ferronorte é de "uma produção agrícola diversificada e auto-sustentada, com aumentos de área plantada e de produtividade e eliminação dos subsídios ao escoamento de produtos agrícolas, como é o caso do milho, por exemplo, que não suporta os fretes hoje praticados".

O estudo indicou "um enorme potencial agrícola e grandes volumes demandados pelos principais mercados domésticos e internacionais". A demanda inicial prevista na ligação Cuiabá-Santa Fé do Sul era de 9,5 milhões de toneladas por ano, assim distribuídas: grãos agrícolas (4,7 milhões de tonela-

das), madeira (2,1 milhões de toneladas), fertilizantes (0,5 milhão de toneladas), combustíveis (1,6 milhão de toneladas) e carga geral (0,6 milhão de toneladas).

■ O ministro João Santana, da Infra-estrutura, reafirmou ontem em Uberlândia o compromisso do governo federal de resolver o problema de dois gargalos existentes na ligação ferroviária entre o Triângulo Mineiro e o Porto de Tubarão (ES), mediante a construção de variantes na Serra do Tigre e na travessia de Belo Horizonte. A medida deixou eufórico o governador capixaba, Aluíno Azeredo, que espera que sejam embarcados três milhões de grãos pelo Porto de Tubarão, quase exclusivamente dedicado ao minério.