

Conversão da dívida poderá ampliar o Corredor

Uberlândia — O Governo federal está estudando a conversão de parte da dívida externa brasileira para financiar a construção da Ferrovia Leste-Oeste, que vai consumir o equivalente a US\$ 2,5 bilhões (Cr\$ 872 bilhões). Esta ferrovia amplia o corredor de exportação entre os Estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Espírito Santo. Informação foi dada ontem, em Uberlândia (no Triângulo Mineiro), pelo ministro da Infra-Estrutura, João Santana, durante reunião com os governadores de Minas, Hélio Garcia (PRS); de Goiás, Iris Resende (PMDB); do Espírito Santo, Albuíno Azeredo (PDT); de Brasília, Joaquim Roriz (PTR); e com o empresário Olacir de Moraes, que tem a concessão do Governo federal para a construção da ferrovia.

“Se a conversão puder ser utilizada sem prejuízo para a negociação da dívida externa e sem prejuízo para a economia brasileira, ela talvez poderá ser usada para a construção da ferrovia como um todo”, disse o ministro, diante da queixa do empresário Olacir de Moraes da falta de recursos para o início das obras. A Leste-Oeste, com 1.700 quilômetros de extensão, vai ligar Cuiabá (MT) ao Alto Araguaia, onde ela faz a bifurcação para Santa Fé do Sul (SP) até o Porto de Santos, e o Triângulo Mineiro até o Porto de Tubarão, no Espírito Santo.

Obras

As obras deveriam ter começado há três anos, quando o empresário Olacir de Moraes ganhou a concorrência para a



Olacir queixou-se dos prejuízos já acumulados por falta de ferrovia

sua construção, ainda no Governo do presidente José Sarney. Pelo contrato assinado com o Governo federal, a União financiaria 80% das obras e os 20% restantes seriam bancados pelo grupo Itamaraty, do empresário Olacir de Moraes. Por falta de recursos, porém, o projeto ainda não saiu do papel.

Na reunião de ontem em Uberlândia, os governadores de Minas, Espírito Santo, Goiás e Brasília reivindicaram do empresário o início imediato das obras da ferrovia, dando prioridade ao trecho que vai ligar o Triângulo Mineiro aos portos de Tubarão no Espírito Santo. Os governadores argumentam que o trecho que passa por Santa Fé do Sul (SP), não atende aos interesses dos Estados da região Centro-Oeste, já que via Porto

de Santos, que é um dos mais congestionados do mundo, a exportação de grãos sairia por cerca de US\$ 60 (Cr\$ 20.8 mil) a tonelada, quando via porto de Tubarão ela não sairia por mais de US\$ 30 (Cr\$ 10,47 mil) a tonelada.

O empresário Olacir de Moraes prometeu começar as obras dentro de um prazo máximo de oito meses, se conseguir ajuda do Governo federal. A idéia é construir, numa primeira fase, 300 quilômetros de linhas da Leste-Oeste, que seria capaz de transportar 10 milhões de toneladas/ano de grãos. Este trecho custaria US\$ 500 milhões (Cr\$ 173,7 bilhões) e Olacir está tentando conseguir junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) financiamento de pelo menos 60% deste montante.

Terminal será no Espírito Santo

Uberlândia — O corredor de exportação, que será responsável pelo escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste e Triângulo Mineiro, deverá ser efetivado através do Espírito Santo. O Estado foi confirmado como alternativa mais viável do que São Paulo, ontem, durante a 1ª Jornada pela Implantação da Ferrovia Leste-Oeste, que reuniu governadores de seis Estados, o ministro da Infra-Estrutura, João Santana, e presidentes de Federações de Indústrias dos Estados envolvidos pelo corredor de exportação. O encontro foi em Uberlândia, Minas Gerais.

Segundo dados apresentados pelo ministro e pelo empresário Olacir de Moraes, detentor da concessão para construir a Ferrovia Leste-Oeste, bastariam obras em 100 quilômetros de ferrovia para que os grãos do Cerrado comessem a ser escoados através dos portos capixabas logo.

Já o corredor de exportação passando por São Paulo depende da construção de uma ponte na bifurcação do Alto Araguaia, em Mato Grosso, permitindo assim seguir para Santa Fé do Sul (SP). A obra já foi iniciada pelo Governo paulista mas sua conclusão só ocorrerá dentro de três ou quatro anos.

O empresário Olacir de Moraes, conhecido como o rei da soja por ser o maior produtor independente de grãos do mundo, disse que apenas um dos pilares da ponte, com uma profundidade de 50 metros, levará um ano para ser construído. Olacir de Moraes disse ao governador do Espírito Santo, Albuíno Azeredo, que acredita ser dos portos capixabas a possibilidade de re-

verter a curto prazo a queda na produção agrícola.

Devido aos altos custos do transporte rodoviário, somente a produção da soja teve uma queda de 15 milhões de toneladas/ano, durante o Governo Collor. Uma produção de 70 milhões de toneladas de grãos foi reduzida para quase 56 milhões de toneladas anuais.

Custos

Hoje, segundo o governador Albuíno Azeredo, para se transportar uma tonelada de grão de Cuiabá ao porto de Santos (SP) ou Paranaguá, gasta-se cerca de US\$ 60. Através da ferrovia o custo por tonelada ficaria em US\$ 20.

Os altos custos do transporte rodoviário, além de desestimular o produtor, reduzindo a safra no Cerrado e Triângulo Mineiro, têm tornado os grãos brasileiros sem competitividade no mercado externo. Com o corredor de exportação passando pelo Espírito Santo os grãos teriam o seguinte trajeto: Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, chegando aos portos capixabas.

Para efetivar o corredor de exportação via Espírito Santo as obras necessárias ficariam em torno de US\$ 200 milhões. As obras são as seguintes: construção da variante da Serra do Tigre, cujo edital de licitação das obras já está nas ruas. Correção no gargalo da passagem na área metropolitana de Belo Horizonte e um trecho de Capitão Eduardo a Costa Lacerda, que está em obras pela Companhia Vale do Rio Doce.

Com essas obras, na avaliação dos técnicos, a produção de

grãos aumentaria consideravelmente, e evitaria que o Governo federal importasse como vem fazendo, de seis a oito milhões de toneladas de grãos por ano.

O ministro da Infra-Estrutura, João Santana, disse aos governadores dos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Distrito Federal, que as obras do corredor de exportação, em seus dois canais, chegando aos portos capixabas e paulistas, depende de investimentos que já estão em estudo pelo presidente Collor.

De acordo com contrato assinado com a Ferronorte, empresa de Olacir de Moraes, os recursos poderiam vir: da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), da conversão da dívida externa ou ainda do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A preocupação do Governo Collor, segundo o ministro, é que a viabilização do corredor de exportação não prejudique o plano de estabilização econômica. O ministro pediu empenho aos governadores no acompanhamento do projeto de reestruturação portuária, que está no Congresso Nacional.

João Santana disse que os portos administrados pela iniciativa privada têm se apresentado com maior rentabilidade. O ministro levou para Brasília a Carta de Minas, onde os seis governos pedem prioridade para a Ferrovia Leste-Oeste.

As obras da Ferrovia Leste-Oeste fazendo os grãos chegarem aos portos do Espírito Santo e de São Paulo, estão estimadas em US\$ 2,5 bilhões.