

Privatização revitaliza ferrovias

A maioria dos brasileiros estava acostumada a pensar em suas ferrovias como um monte de ferro velho. Muitas empresas, assim como produtores agrícolas, utilizam o transporte ferroviário e precisam vitalmente dele, mas sempre se queixam de sua ineficiência, a não ser em casos excepcionais, como a Ferrovia Vitória-Minas e a Ferrovia de Carajás, ambas controladas pela Cia. Vale do Rio Doce (CVRD). E, premidos pelas circunstâncias, muitos usuários tradicionais foram levados cada vez mais a preferir o transporte rodoviário, congestionando ainda mais de caminhões as esburacadas estradas brasileiras e as principais vias dos grandes centros do País.

Nos últimos anos, a situação começou a mudar com investimentos privados na construção de ferrovias, principalmente para escoamento da produção agrícola de novas zonas de produção. Este é o sentido da Ferroeste, que vem sendo tocada pelo grupo Itamarati, que ligará Mato Grosso ao Estado de São Paulo. Apesar disso, seria muito difícil imaginar que a rede ferroviária brasileira, que permaneceu praticamente estagnada durante décadas, despertaria tamanho interesse interno e externo no momento em que o governo deu partida ao processo de sua privatização através de concessões por longo prazo.

Com efeito, o leilão da Malha Oeste da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), ligando Bauru a Corumbá, atraiu o maior volume de investimento estrangeiro até agora no processo de privatização brasileiro. Vencedor do leilão, o grupo Noel, dos

Estados Unidos, passará a administrar aquele trecho ferroviário, de importância fundamental não só para o transporte interno como para o Mercosul, estando ligado a Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, e podendo ser a ponta-de-lança para uma ligação no futuro com o Pacífico.

Isso ajuda a explicar a atenção que hoje vem recebendo nos meios empresariais o leilão da Malha Centro-Leste da RFFSA, a realizar-se em 14 de junho. Trata-se de um tronco ferro-

Interesse pelo leilão da Malha Centro-Leste sinaliza a modernização da rede nacional

viário decisivo na estrutura brasileira de transportes ferroviários, uma vez que liga os estados do Rio, Espírito Santo, Minas, Goiás e o Distrito Federal, estendendo-se a Salvador e à divisa de Pernambuco, em Joazeiro. E esse tronco tem conexão com a Vitória-Minas. Como este jornal noticiou, grupos empresariais mineiros, capixabas e baianos uniram-se à CVRD para formar um consórcio com poder de fogo suficiente para fazer face à oferta previsível de grupos estrangeiros.

Isso é muito importante para o País. O interesse de grupos nacionais em manter sob seu controle essa valiosa malha ferroviária vem denotar que, ao contrário do que ocorreu no México e na Argentina, o processo de privatização brasileiro não tende a ser dominado pelo capital estrangeiro. Em outras palavras, a capacidade de poupan-

ça nacional também será mobilizada, em grande escala, para possibilitar a transferência para o setor privado de grandes estatais.

Isso não significa que a participação do capital estrangeiro deixe de ser muito relevante, tratando-se da aplicação a longo prazo de capitais, sendo o período de concessão de trinta anos, prorrogáveis por mais dez. Não se trata, pois, de aplicações especulativas voláteis, mas verdadeiros investimentos diretos, de que o País carece. E não está excluída, de forma alguma, a possibilidade de que empresas nacionais se consorciem com companhias multinacionais, principalmente aquelas que já são usuárias dessa malha.

Pelo noticiário recente, é provável que haja disputa, estando o grupo americano Noel trabalhando para formar um consórcio com empresas ferroviárias dos Estados Unidos, bem como instituições financeiras daquele país. Como se trata de um leilão, a expectativa é de que o preço mínimo fixado para a Malha (R\$ 316,9 milhões, dos quais 20% terão de ser pagos a vista) seja superado.

O lucro para o País, neste caso, não deve ser visto apenas sob o ângulo da contribuição que os recursos arrecadados darão para o ordenamento das contas públicas. Mas, sobretudo, sob o ponto de vista da renovação do material rodante e modernização da estrutura ferroviária no País, o que carreará vultosos investimentos e incentivará ainda mais os empresários a aplicar em uma forma de transporte que o País não pode dar-se ao luxo de negligenciar. ■