

Ozires anuncia fim da Valec

● *Ferrovia Norte-Sul já custou US\$ 170 milhões e ainda não tem o que transportar*

Madalena Rodrigues

BRASÍLIA — O ministro da Infra-Estrutura, Ozires Silva, anunciou ontem que a Valec — empresa criada durante o governo Sarney, para administrar a construção da Ferrovia Norte-Sul — vai ser extinta, cabendo à Companhia Vale do Rio Doce a operação do empreendimento e à Rede Ferroviária Federal a administração do patrimônio. O anúncio foi feito após reunião da Comissão Interministerial com o presidente Fernando Collor para estudar a situação da Norte-Sul. Ozires Silva garantiu, no entanto, que as decisões tomadas em relação à ferrovia são técnicas e que o presidente aprovou as conclusões apresentadas pela comissão. Entre elas está a construção de novos trechos na medida em que a ferrovia se torne economicamente rentável. Hoje, a Norte-Sul, com apenas 100 quilômetros construídos ao custo de US\$ 170 milhões, não tem o que transportar.

Durante o encontro, foi determinado ao Banco do Brasil a liberação de Cr\$ 50 milhões anuais, em crédito agrícola, para estimular a produção de soja e de outros grãos no sul do Maranhão. O objetivo é ampliar o volume de cargas para viabilizar economicamente o trecho de 100 quilômetros da ferrovia construídos pela Valec durante o governo Sarney. A decisão ocorreu 24 horas após a visita que o presidente Collor fez ao ex-presidente Sarney, no sítio de Pericumã.

A reunião de ontem, que havia sido marcada com antecedência, foi o segundo encontro setorial sobre o assunto, realizado no Palácio do Planalto. A ferrovia foi projetada para ter 1.570 quilômetros, de Imperatriz, no Maranhão, até Luziânia, no estado de Goiás, com um orçamento de mais de US\$ 2 bilhões. Desse total, apenas uma parte está construída e sem cargas que justifiquem a sua operação. “É obrigação nossa fazer com que esse empreendimento tenha retorno. Não faria sentido abandoná-lo”, justificou Ozires Silva.

O presidente da Companhia Vale do Rio Doce, Wilson Nélio Brumer, que participou da reunião com o presidente, esclareceu que o patrimô-

nio da Valec será assumido pela Rede Ferroviária Federal e que todas as operações relativas à Norte-Sul passam para a responsabilidade da Vale. Ele informou que serão necessários 2,5 milhões de toneladas de cargas, anualmente, para que o trecho construído se torne rentável, o que está previsto, em princípio, apenas para 1995, já que, atualmente, a região produz apenas 50 mil toneladas por ano. A intenção do governo é, além de estimular a produção de grãos, desenvolver outros projetos na região, como a implantação de pólos florestais que já contam com o interesse de empresas de capital estrangeiro.

Viabilidade — Para dar viabilidade econômica ao trecho construído, Ozires Silva acrescenta que será necessário fazer o escoamento de cargas por rodovias até a ferrovia, estabelecer uma conexão com a estrada de ferro Carajás, que transporta minério-de-ferro e pensar na utilização do porto de Itaqui, no Maranhão. Essa equação, aparentemente complicada, seria completada com a conclusão de um complexo de armazenagem da Companhia Nacional de Abastecimento (CNA) e com o uso do terminal de cargas da Vale do Rio Doce, em Itaqui, por terceiros, o que ainda depende da aprovação da nova legislação portuária enviada ao Congresso Nacional, explicou o ministro.

“O que tem lá para transportar hoje não viabiliza os US\$ 170 milhões investidos. Então a idéia é fazer com que isso seja rentabilizado. Não tem sentido ficar colocando mais infra-estrutura sem que isso tenha retorno”, justifica Ozires. A partir de agora, segundo o ministro, em lugar de colocar mais recursos para prosseguir a construção, o governo vai investir em projetos que viabilizem o empreendimento.

O ministro defendeu a ampliação da rede de ferrovias no país citando alguns números levados à reunião. Nos países industrializados, 40% das cargas são transportadas por ferrovias. Nos países socialistas esse percentual sobe para 73% e, no Brasil, não passa dos 23%, embora seja um tipo de transporte que consome menos combustível e provoca menos danos ao meio ambiente.



Brasília — Gilberto Alves

Collor se reúne com comissão para estudar o futuro da Norte-Sul

Diretoria desconhecia extinção

A diretoria da Valec não sabia, até o final da tarde de ontem, da decisão do governo de extinguir a empresa, anunciada à imprensa pelo ministro da Infra-Estrutura, Ozires Silva. O presidente da Valec, Lannis Moor de Oliveira, que estava na área dos projetos da Ferrovia Norte-Sul, no Maranhão, para “fazer contatos”, retornou ao Rio mas não quis se manifestar sobre o fechamento da empresa até que haja uma comunicação oficial do governo sobre o assunto.

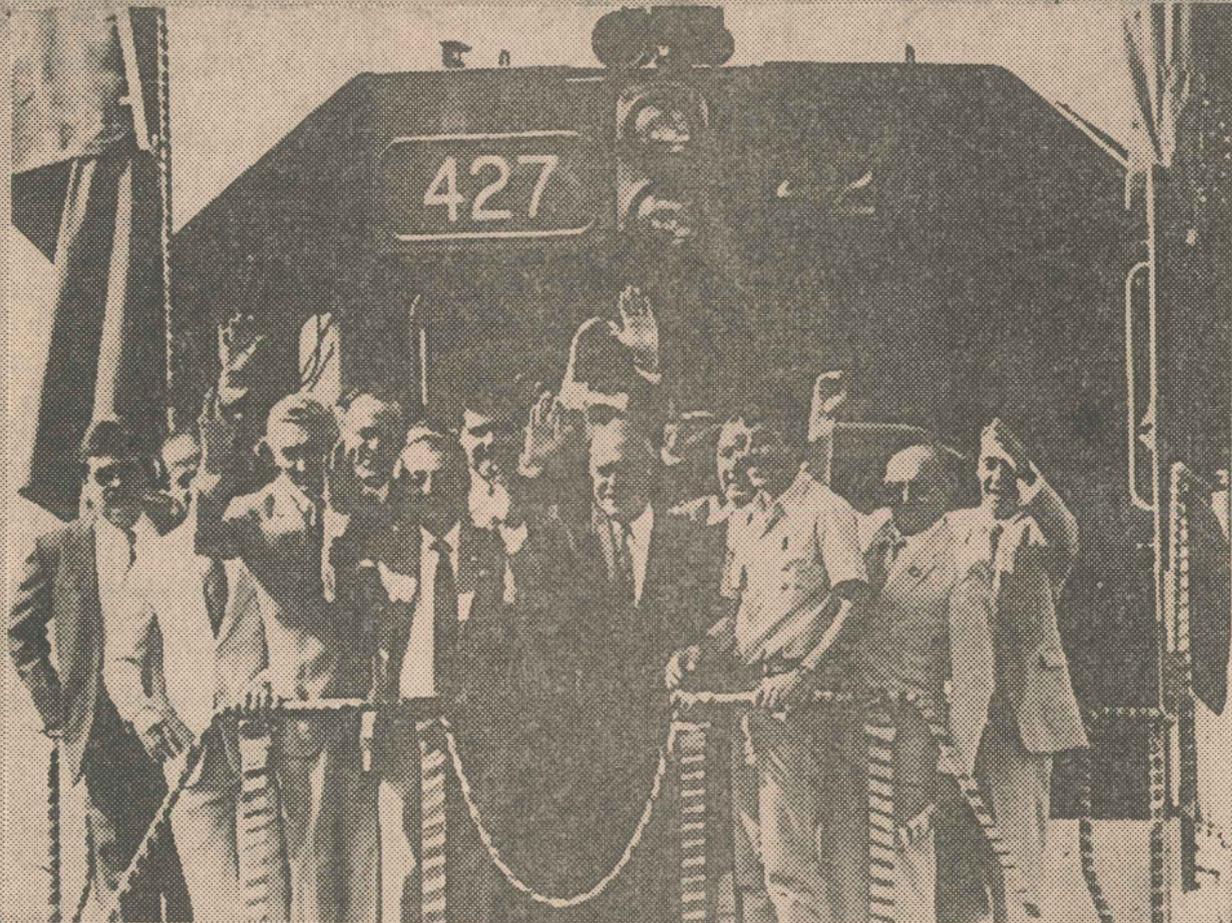
A Valec — Engenharia, Construções e Ferrovias — porém, já estava na mira do governo desde o ano passado. Desmembrada da Vale do Rio Doce em 1987 para se transformar na empresa executora da Ferrovia Norte-Sul, com 1.576 quilômetros de extensão, que ligaria Imperatriz, no Maranhão, até Luziânia, em Goiás, a empresa perdeu a razão de ser desde que as obras da ferrovia foram suspensas, em 1989, por falta de recursos do governo federal.

Mas extinção da Valec não resolve em nada o grande dilema do governo: o de tentar dar alguma utilidade para os 100 quilômetros já construídos de ferrovia, que consumiram, US\$ 170 milhões da União, o que representou um gasto de US\$ 1,7 milhão por quilômetro. A solução apresentada on-

tem pelo governo — de determinar que o Banco do Brasil libere US\$ 50 milhões por ano em crédito agrícola, para incentivar a produção de soja no interior do Maranhão e, dessa forma, aumentar o volume de cargas para tornar este trecho da ferrovia economicamente viável — demonstrá que a região tinha muito pouco a escoar para justificar um investimento de US\$ 170 milhões.

O incremento da produção agrícola deste trecho, no entanto, foi uma das exigências da Vale do Rio Doce para assumir a operação da ferrovia. “A quantidade de grãos produzida na região é mínima para justificar os custos de operação. A ferrovia só teria sentido para a Vale do Rio Doce caso os 1.570 quilômetros já estivessem concluídos. Dessa forma, seriam transportados os grãos produzidos no cerrado”, afirma um funcionário da Vale.

A opinião de alguns engenheiros da companhia é de que a Vale vai ficar com o mico. Já a Valec assegura que a absorção desse trecho era uma pretensão antiga da Vale. A empresa vai ligar estes 100 quilômetros da Norte-Sul aos 600 quilômetros da sua ferrovia que liga Carajás a São Luís e transportar grãos e minério, afirma um funcionário da Valec. (Consuelo Dieguez)



O então presidente José Sarney inaugurou a Norte-Sul em 1989

US\$ 1,7 milhão por quilômetro

O braço executor da Ferrovia Norte-Sul, a Valec — Engenharia, Construção e Ferrovias, foi sempre tão polêmico como a obra que durante dois anos esteve sob sua responsabilidade. As denúncias contra a Valec surgiram logo na abertura da concorrência para a construção dos 1.570 quilômetros da ferrovia, orçados, inicialmente em US\$ 2,5 bilhões, que habilitaria 21 empresas para a empreitada. O resultado da concorrência, no entanto, foi publicado discretamente uma semana antes pela *Folha de S. Paulo*, nos classificados do jornal, demonstrando que os resultados eram conhecidos de antemão. A denúncia resultou na anulação da concorrência.

Mas os acidentes de percurso da Valec não pararam aí. Para construir 100 quilômetros de ferrovia, a empresa consumiu US\$ 170 milhões. Todo este investimento serviu para viabilizar o escoamento de apenas 50 mil toneladas de grãos por ano. Apesar dos cofres da União estarem praticamente vazios, o ex-presidente José Sarney, idealizador do projeto, insistiu na continuidade da construção de mais 200 quilômetros da

ferrovia. O resultado é que as obras de infraestrutura deste novo trecho estão totalmente paralisadas por falta de recursos. Neste trecho estão abandonados, inclusive, os pilares e o vão central da ponte na divisa do Maranhão com o estado de Tocantins.

Com a paralisação das obras, em 1989, os 194 funcionários da Valec estão praticamente ociosos. A empresa ocupa um prédio no centro do Rio e possui quatro diretores, incluindo o presidente da empresa. A Valec, porém, continua desenvolvendo projetos em torno da Norte-Sul. Entre eles, estão a implantação de pólos agrícolas às margens da ferrovia, seguindo o plano diretor de escoamento do Brasil Central aprovado pelo presidente Collor em setembro do ano passado.

A Valec também foi responsável pelo projeto da Ferrovia Leste-Oeste, que está sendo executado pelo empresário Olacir Moraes, e que ligará Mato Grosso do Sul a São Paulo. A empresa foi também executora da Ferrovia Carajás, no Pará, operada pela Vale do Rio Doce.