

Norte-Sul faz primeira viagem com transporte de milho

Ricardo Leoni-Ag. Globo

Do correspondente em São Luís

A Ferrovia Norte-Sul iniciou às 16h de ontem sua operação comercial, com o transporte de 1.500 toneladas de milho de Imperatriz, sudoeste do Maranhão, até o porto Itaqui, em São Luís.

A chegada dos 17 vagões com o produto, comprado pela Associação Maranhense de Avicultura da Companhia de Financiamento de Produção, está prevista para as 8h de hoje.

A primeira viagem da Norte-Sul, em 613 quilômetros devido à interligação com a estrada de ferro Carajás, será saudada com faixas de agradecimento ao presidente José Sarney pela realização da obra, que custará US\$ 2,44 bilhões caso seja concluída. O primeiro trecho da Norte-Sul, do Distrito de Poquiá, em Açailândia, a Imperatriz, de 107 quilômetros, custou US\$ 150 milhões.

Até o final do governo Sarney serão construídos mais cem quilômetros, de Imperatriz a Estreito, no sul do Maranhão, com um custo de US\$ 150 milhões. O projeto total da ferrovia prevê a construção de 1.570 quilômetros até Luziânia, leste de Goiás. O início da operação comercial da Norte-Sul ocorre 22 meses após o jornalista Janio de Freitas, da Folha, ter apurado a fraude na concorrência entre empreiteiras.

De acordo com Gildásio Mendes, 43, chefe de comercialização da Valec, estatal ligada ao Ministério

dos Transportes que constrói e administra a ferrovia, a Norte-Sul tem potencial para transformar 630 mil toneladas este ano. Para Mendes, a partir do dia 18, quando ocorre a segunda viagem da Norte-Sul, com o carregamento de mais de 1.500 toneladas de milho para o porto do Itaqui, a ferrovia irá deslançar.

O chefe de comercialização da Valec disse que no final do mês será inaugurado o sistema "roll-on" e "roll-off", em que o caminhão sobe na plataforma sobre os trilhos e é conduzido até o seu destino. A partir do dia 1º de junho, segundo ele, a ferrovia iniciará o transporte de passageiros, com a utilização de 12 vagões da Companhia Vale do Rio Doce, com capacidade para cerca de mil pessoas.

Apesar de a Valec ter apresentado todo o cronograma de funcionamento da ferrovia, com largas expectativas para o potencial de transporte em 89, a Norte-Sul pode apresentar já este ano sérios problemas quanto às condições de armazenamento e transporte de grãos do campo para a ferrovia.

O próprio Mendes, da Valec, coloca em risco a viabilidade econômica desse início de operação da ferrovia, ao admitir que as estradas vicinais não possuem as mínimas condições de tráfego. "Se as estradas vicinais não passarem por profundas obras, toda a produção da região ficará no campo", disse.

A possibilidade de o produto não alcançar o local de seu escoamento tem precedentes na região. No município de Tasso Fragoso, no sul do Maranhão, por exemplo, seis mil toneladas de arroz estão armazena-

das desde o ano passado no local de produção "porque não há como sair de lá devido à péssima condição das vicinais", de acordo com o secretário estadual de Abastecimento, Carlos Nayro de Azevedo Coelho, 40.

Segundo o secretário, que durante essa semana apresentou ao governador Eptácio Cafeteira um projeto para a melhoria das vicinais, há necessidade de abertura de mais 200 quilômetros de estrada, além da pavimentação de outros 500 quilômetros. Para Coelho, além disso é necessário iniciar imediatamente as obras de melhoria nos 1.100 quilômetros de estradas vicinais localizadas na região.

Outro problema que poderá ocorrer no início da operação da ferrovia refere-se ao armazenamento dos produtos transportados. Nos galpões da Companhia Brasileira de Armazenamento (Cibrazen), em Imperatriz, há espaço para apenas 40 mil toneladas de grãos. No porto de Itaqui, em São Luís, há capacidade para o armazenamento de 25 mil toneladas, incluídos os galpões da

Cibrazen e da Companhia Docas do Maranhão (Codomar).

"A nossa capacidade de armazenamento já está toda comprometida", afirmou o diretor técnico do porto, Bento Moreira Lima, 50. Segundo ele, a Cibrazen tem um projeto para ampliar sua capacidade no Itaqui para mais 90 mil toneladas, "mas para ser concluído no final de 91".

Essas obras complementares que serão necessárias à sobrevivência da ferrovia implicarão um aumento dos custos da Norte-Sul, caso o projeto não seja vetado pelos próximos governos. Da forma em que a obra se encontra, está muito distante de significar "uma importante ferrovia que irá escoar a produção de Norte a Sul do país", como anunciou o presidente Sarney no início do projeto, há dois anos. A intenção de Sarney, aliás, era ver os 1.570 quilômetros construídos em seu governo. Terá que se contentar com uma ferrovia de 207 quilômetros que atende hoje a um interesse puramente regional.

EUROPA

Lisboa - Madrid - Paris - Zurich - Frankfurt - Roma - Londres - Amsterdam.

Com até 50% de desconto

NACIONAL TURISMO

CENTRO - 256.6033 - 257.5522

JARDINS - 282.8833

CAMPINAS - (0192) 31.6922

(Tarifa Y PX2M)

Composição de trem de carga trafega pelo primeiro trecho da Norte-Sul