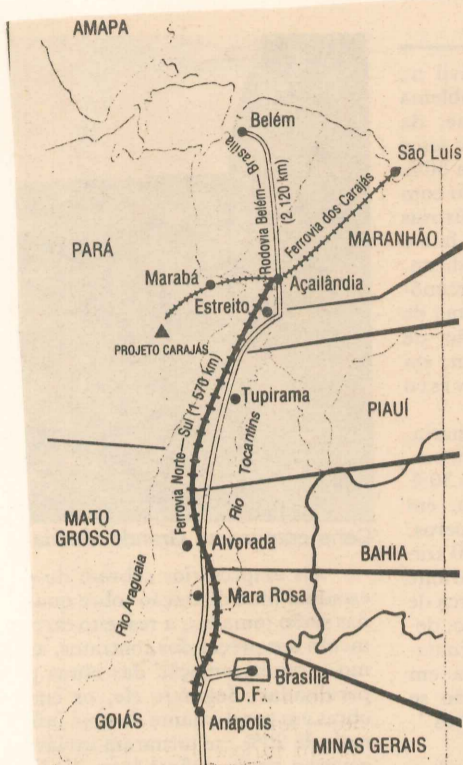
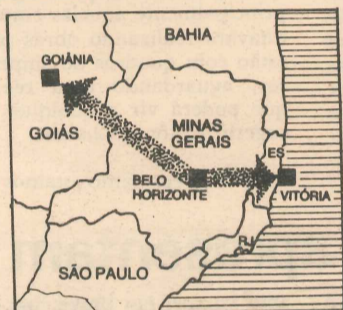


Projeto prejudica o Estado

38



A Ferrovia Norte-Sul



A Ferrovia Leste-Oeste

A construção da Ferrovia Norte-Sul fará com que seja levado para outros portos do Norte do país o escoamento da safra de grãos, voltada para a exportação, produzida na região dos Cerrados, fazendo com que o Espírito Santo possa perder a oportunidade de ver agilizado o seu projeto do Corredor de Exportação, através da Ferrovia Leste-Oeste, que ligará a cidade de Vilhena, em Rondônia, ao Porto de Tubarão, em Vitória. A interpretação é do membro da diretoria e do Conselho de Administração da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), Albuíno Cunha Azeredo.

Para o secretário do Planejamento, Ricardo Santos, o Corredor de Exportação Goiás-Minas-Espírito Santo não irá ficar prejudicado com a construção da Ferrovia Norte-Sul, pelo governo federal. A análise de Santos se fundamenta sobre "o raio de abrangência dessa estrada de ferro, com a do Corredor", que são distintas na sua opinião, embora, tenha dado garantia que o governador Max Mauro irá discutir essa questão, quando da montagem do Plano Diretor do Estado.

A CVRD, de acordo com, Albuíno Azeredo feito gestões junto ao Ministério dos Transportes, para tentar concretizar o trecho

O diretor da CVRD Cunha Azeredo diz que obra tira do ES o escoamento da safra de grãos

de sua responsabilidade, que ligará Brasília a Pirapora, em Minas Gerais, como intuito de aproveitar os ramais ferroviários existentes entre Pirapora e Belo Horizonte e dali, para Vitória. Esta obra, ao custo de 400 milhões de dólares é uma opção mais barata do que proceder melhorias da linha existente entre Belo Horizonte e Brasília, declarou Azeredo, que participou, ontem, na residência oficial do governador Max Mauro, de uma reunião junto com o governador, e o secretário Ricardo Santos, de uma reunião junto com o governador, e o secretário Ricardo Santos, do Planejamento.

INTERESSE

Neste encontro, onde foi discutido o Plano de Metas, Azeredo declarou o interesse da CVRD em atender o convite formulado por Max, de participar no próximo dia 3 das discussões para confeccionar o Plano Diretor do Espírito Santo. Além da CVRD, participação dos debates, a Coordenação de Planejamento do Estado, Secreta-

rias da Indústria e Comércio, Interior e a dos Transportes.

A Ferrovia Leste-Oeste, "terá um custo estimado de 2 bilhões de dólares", informou Albuíno Azeredo, 400 milhões de dólares a menos do que a ferrovia Norte-Sul, que está sendo acusado de "levar o nada a lugar nenhum". A CVRD, está interessada em viabilizar o Corredor de Exportação para o Estado — disse ele — e para isso foram iniciadas as obras no trecho de Costa Lacerda a Belo Horizonte, que é considerado "o maior gargalo".

O problema dessa estrada de ferro controlada pelo Rede Ferroviária Federal (RFFSA), explicou o dirigente da CVRD, eram as bitolas dos trilhos, diferentes das ferrovias da Vale. Para a superação desse impasse, as duas empresas assinaram um convênio, ao custo total de 50 milhões de dólares, sendo que 14 milhões de dólares, serão desembolsados a partir de junho, quando se iniciarão as obras.

O segundo passo, de acordo com Albuíno Azeredo, para completar o Corredor de Exportação, serão os estudos, em data a ser definida, que ligarão os 800 Km que separam Belo Horizonte de Brasília, com perspectivas de se gastar até 500 milhões de dólares.

Técnicos debaterão viabilidade

O Sindicato dos Engenheiros do Espírito Santo vai trazer a Vitória, técnicos que estejam a par do projeto, para debater a viabilidade da construção da Ferrovia Norte-Sul, interligando Brasília e Maranhão, cuja concorrência pública, já concluída, foi cancelada após denúncia sobre a existência de fraude, feita pelo jornalista Jânio de Freitas, em sua coluna diária publicada por *A Tribuna* e outros jornais, de circulação nacional.

De acordo com o presidente do Sindicato dos Engenheiros, Valério Ribon, a construção da Ferrovia Norte-Sul deverá prejudicar o Corredor de Exportação, que visa canalizar embarques de mercadorias do Centro-Oeste pelo Complexo Portuário do Espírito Santo, sobretudo por Tubarão. Ele adiantou que, "a princípio, o sindicato é contra realização dessa obra".

OPINIÕES

A construção da Ferrovia Norte-Sul, ligando Goiás ao Maranhão, que deverá ter início no dia 1º de junho, resultará, ou não, num esvaziamento do Corredor de Exportação Goiás-Minas-Espírito Santo?

Para o deputado federal Néelson Aguiar, que junto com uma comissão de deputados

assinou um documento que será enviado ao governo federal, pedindo a suspensão da obra, o projeto, orçado em 2,4 bilhões de dólares, além de representar um gasto desnecessário, poderá afetar o fluxo de exportação no Porto de Vitória.

O deputado considera inviável uma obra deste porte, numa área pouco povoada e pouco produtiva, "principalmente se levarmos em conta que a Nação não pode arcar com compromissos extraordinários, cujos benefícios são questionáveis". Dizendo-se favorável às novas construções de estradas de ferro que sirvam, de fato, à população, Aguiar desconfia dos reais objetivos da obra idealizada pelo presidente José Sarney. "É inegável a influência das grandes construtoras nesta decisão, que junto com o Presidente, serão os maiores, e talvez os únicos, beneficiados" disparou.

Em relação à concorrência das empresas para a realização da obra, o deputado acredita que a fraude houve, de fato, pois "infelizmente a corrupção é própria do sistema capitalista. Embora não se possa negar a existência de pessoas de caráter na administração pública, poucas conse-

guem permanecer imunes à corrupção".

A polêmica criada em torno da existência de fraude na concorrência das empreiteiras para a construção da Ferrovia Norte-Sul, trouxe à tona uma reivindicação do Sindicato das Indústrias da Construção Civil do Espírito Santo. O presidente do Sindicon, João Luís Tovar, revelou que os empresários querem que o governo estadual baixe um decreto, cuja finalidade seja normatizar os princípios básicos, determinando critérios mais objetivos para a concorrência.

Isto, acredita Tovar, dificultaria a ocorrência de fraudes, desde que fossem observadas regras como capital compatível com o custo da obra; distribuição da obra em trechos, e que o julgamento não fosse baseado no menor preço apresentado, e sim no mais viável, dentro das características do projeto. O presidente do Sindicon alertou que, em casos como o da Ferrovia Norte-Sul, onde o governo anunciou previamente o preço da obra, o que acontece é um empate entre as empresas concorrentes, que estabelecerão, todas, o valor mínimo.