

X

Ferrovia da Produção II

A antiga viabilidade rediscutida

por Claudio Lachini de Curitiba

Do começo de 1985, quando o então vice-governador do Paraná, João Elisio Ferraz de Campos, ouviu dos executivos da Mitsui Corporation, durante visita oficial a Tóquio, a pergunta sobre como estava a construção da "Ferrovia da Soja" e a oferta de financiamento de US\$ 200 milhões para a obra, o empreendimento, rebatizado de "Ferrovia da Produção" e ampliado, continuou no papel.

O ex-governador José Richa não se entusiasmou com a idéia, embora tenha aquiescido com os primeiros movimentos concretos dos paranaenses, liberados pelo atual governador João Elisio, que conseguiu levar adiante um estudo de pré-viabilidade econômica, elaborado pela Internacional de Engenharia S.A. (IESA), do Rio de Janeiro, sob a responsabilidade da Cia. Vale do Rio Doce (CVRD).

Richa não se entusiasmou porque, segundo o relato de uma fonte a este jornal, diante da brutal falta de recursos, temia frustrar o oeste paranaense. E ele não deixava de ter razão: os investimentos em via permanente no trecho de 1.100 quilômetros do porto de Paranaguá a Dourados, em Mato Grosso do Sul, foram estimados pelo estudo da CVRD em US\$ 1,04 bilhão e, em equipamento rodante, outros US\$ 530 milhões.

SINAL VERDE

A verdade é que, desde os primeiros passos, a idéia adquiriu consistência — os japoneses elevaram a

tido importação, 1,3 milhão em 1990, 1,4 milhão em 1995, 1,6 milhão em 2000 e 1,8 milhão em 2005.

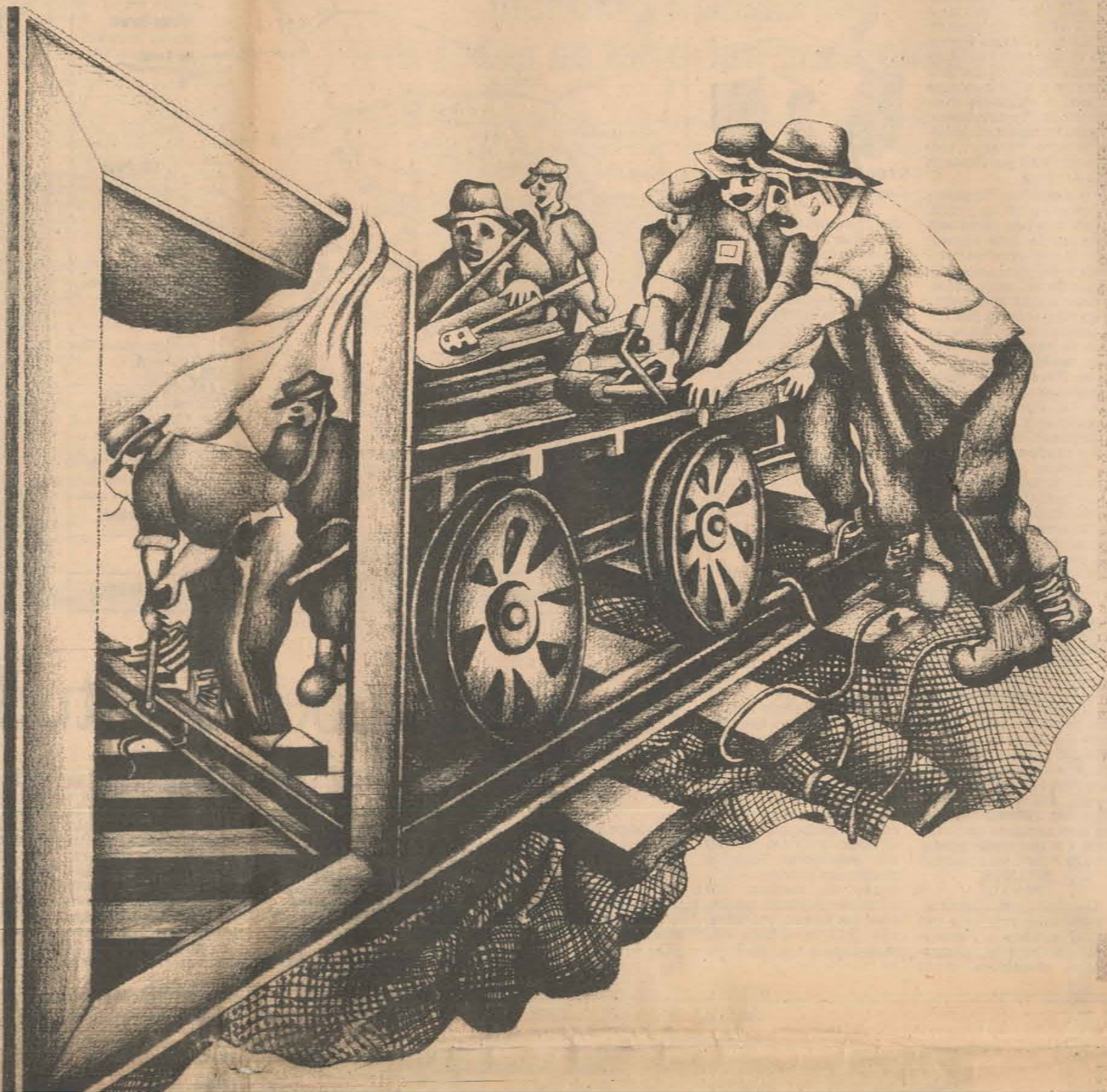
Todos esses números, no entanto, são encarados com prudência pelo governador João Elisio. A seu pedido, o secretário Marins, auxiliado pelo Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná (Badep) e com a colaboração de diversos órgãos estaduais e internacionais, está checando a consistência de todo o trabalho. É intenção do governador, como ele mesmo disse a este jornal, tocar o projeto, mas com toda a segurança possível. Não se admite um entusiasmo exagerado que poderia levar a uma loucura tipo "Ferrovia do Aço".

Um dos maiores obstáculos políticos, sugere o estudo da CVRD/IESA, é a existência de uma frota de caminhões no Paraná de 108 mil unidades e 1.300 empresas transportadoras, mais 52 mil unidades em Santa Catarina, com 871 empresas transportadoras.

A EXPERIÊNCIA DA CVRD

É considerada altamente significativa e favorável ao projeto a avaliação feita pela American Soybeans Association, em 1984, de que qualquer diminuição no valor do frete superior a US\$ 8 por tonelada, tanto para o Japão quanto para a Comunidade Econômica Européia, torna a exportação brasileira de grãos mais competitiva que a americana.

"A grande economia na implantação do sistema está no comando unificado e na integração modal", diz o economista Sebastião Andrade, da CVRD. Na experiência realizada no ano passado, com sucesso, do trans-



A verdade é que, desde os primeiros passos, a idéia adquiriu consistência — os japoneses elevaram a sua oferta inicial para US\$ 800 milhões, acenando com a possibilidade de adiantar a quantia em troca do fornecimento futuro de grãos; o atual ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, mostrou-se favorável ao empreendimento e até o presidente José Sarney deu sinal verde para que os estudos prosseguissem.

Nos próximos dias, o governador João Elísio Ferraz de Campos poderá encaminhar à Assembléia Legislativa do estado projeto de lei criando a Companhia da Ferrovia da Produção. "Será uma empresa modesta", explica Marins Alves de Camargo Neto, secretário executivo da comissão encarregada de centralizar os estudos e os dados já existentes para o que se pretende venha a ser um grande empreendimento de transporte intermodal e a primeira grande obra da Nova República. "A Companhia será o núcleo centralizador que promoverá a interação com o governo federal, os outros estados interessados e a iniciativa privada", explica. "Deseja-se mobilidade para agir no sentido de integrar."

O que se pretende é uma sociedade de economia mista, com a participação da União, preferencialmente da Rede Ferroviária Federal S.A. mas com forte presença da iniciativa privada. As grandes empreiteiras nacionais já formalizaram a sua intenção de capitalizar 20% do que vier a ser contratado; a predisposição de participação dos produtores (as cooperativas agrícolas) é superar a casa dos 12%, e o governo do Paraná assentiu em capitalizar o montante do ICM que se gerar durante a execução da obra, estimado em percentual superior a 8%.

Pelos estudos da CVRD/IESA, o prazo de execução é de quatro anos no trecho Paranaguá/Guaíra e de cinco anos até Dourados, com três frentes iniciais de trabalho — Curitiba/Paranaguá, Guarapuava/Cascavel e Cascavel/Guaíra.

NÚMEROS ANIMADORES

Os grandes números revelados pelo estudo são animadores: considerando-se uma relação de capital/financiamento de 40/60%, a remuneração do capital próprio será de 4%; o lucro do produtor, pelas economias de fretes, é estimado em US\$ 55,61 milhões em 1991 e, em valores crescentes, alcança mais de US\$ 100 milhões anuais.

Em todo o conceito do plano, tornam-se fundamentais o comando unificado e a integração modal como condições de sucesso do empreendimento. O estudo, porém, está centrado na ferrovia, abandonando para uma etapa posterior a viabilidade de construção de um novo porto, de hidrovias, de rede de armazenagem e o prosseguimento dos trilhos até Miranda (MS).

A previsão de produção transportável é, no sentido exportação, de 9,8 milhões de toneladas em 1990, 12,8 milhões em 1985, 15,8 milhões no ano 2000 e de 17 milhões em 2005; no sen-

ção do sistema e do comando unificado e na integração modal", diz o economista Sebastião Andrade, da CVRD. Na experiência realizada no ano passado, com sucesso, do transporte

(Continua na página 2)

Apenas um esboço de uma idéia

por Alceo Rizzi de Curitiba

O relatório apresentado ao governo paranaense pela Cia. Vale do Rio Doce (CVRD), sobre a Ferrovia da Produção, é apenas o esboço de uma idéia e não um estudo mais apurado de pré-viabilidade para a execução do projeto. Para montar um estudo detalhado da pré-viabilidade é preciso fazer um exaustivo e completo levantamento das obras de engenharia existentes na malha da Superintendência Regional 5 da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), do Paraná, e também conhecer qual a demanda aproximada de transporte se o projeto fosse concluído.

As observações são de Alvaro de Castro, superintendente do Departamento de Estudos de Consultoria da IESA - Internacional de Engenharia S.A., empresa contratada pela CVRD para colaborar na execução do primeiro estudo sobre a Ferrovia da Produção, concluído em janeiro último. Segundo Castro, somente com um levantamento mais detalhado das obras de engenharia já existentes será possível saber aproximadamente quanto custará a construção da Ferrovia da Produção.

"E também precisarão ser feitas exaustivas pesquisas a nível de governos e empresários para conhecer, aproximadamente, a demanda efetiva de transporte", observa o diretor da IESA.

A empresa está colaborando com a comissão instituída pelo governo paranaense para tratar da Ferrovia da Produção, explicando e detalhando muitas questões abordadas no primeiro relatório sobre o projeto apresentado pela CVRD. Provavelmente a IESA será contratada pela comissão para elaborar outros estudos mais detalhados.

O diretor da IESA diz que o trabalho apresentado ao governo paranaense sobre a Ferrovia da Produção, no aspecto de demanda de transportes, não é amplo porque só foram feitos cálculos em cima do potencial agrícola das zonas que ficariam sob sua influência. Mesmo assim só foram consideradas as zonas de influência, basicamente do Paraná e de Mato Grosso do Sul, e apenas três produtos — soja, milho e trigo.

Detalhe de desenho de Hellana Grudzien

Falta à Nova República uma obra de peso, diz ministro

por Valério Fabris de Brasília

No trem de passageiros da Estrada de Ferro Carajás conversavam o então presidente da Cia. Vale do Rio Doce (CVRD), Eliezer Batista, o ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, e um interlocutor recentemente catapultado a um dos maiores índices de popularidade da história da República, o presidente Sarney. Falavam sobre a necessidade de se desenvolver a extensa região do Projeto Grande Carajás, na área de influência da ferrovia de 900 quilômetros.

Na viagem de 17 de março, que levou Sarney e sua comitiva da estação de Piquiá, no quilômetro 513, a São Luís, voltou-se ao assunto de uma conexão ferroviária da Estrada de Ferro Carajás a Anápolis (GO), direcionada ao corredor de transportes do porto de Tubarão (ES). As alternativas levavam a uma ferrovia com extensão variando de 1.370 a 1.900 quilômetros. Como realizar esse grande projeto em um país devedor de cerca de US\$ 100 bilhões?

"A idéia que então nasceu, com o projeto da Ferrovia da Produção, de uma junção de esforços governamentais e da iniciativa privada é oportuníssima", disse a este jornal o ministro dos Transportes. Mais do que isso — a Ferrovia Norte-Sul, acalentada por Sarney, dará certo se antes funcionar o consórcio da Ferrovia da Produção. E o ministro manda um recado para os incrédulos. "A prioridade das ferrovias Norte-Sul e da Produção é para valer". José Reinaldo Tavares antecipa que, até o final do ano, os sócios da estrada de ferro que, partindo de Paranaguá, se bifurca no Oeste paranaense para Dourados (MS) e Assunção (Paraguai), estarão reunidos em uma empresa.

ESTILOS DIFERENTES

Sarney é freqüentemente comparado a um Juscelino Kubitschek de Oliveira por circunstâncias que vão desde a restauração da democracia à indole desenvolvimentista e até mesmo o apego pela cultura. Se JK fez um governo alegre, deixou, todavia, a marca do rodoviarismo. E neste ponto, como admite o ministro dos Transportes, que os estilos diferem. "Realizando as ferrovias do Norte-Sul e a do Centro-Oeste-Sul, estaremos estabelecendo uma grande marca, com vistas ao transporte intermodal", diz o ministro.

Ainda que esteja promovendo o renascimento da democracia e o saneamento da moeda, falta ao gover-

no da Nova República uma obra de peso, sob o ângulo de investimento novo. "E, sem dúvida, a Ferrovia da Produção será exemplo marcante, a servir à Ferrovia Norte-Sul", reitera José Reinaldo Tavares. A rigor, como fez questão de sublinhar o ministro, a concepção de uma empresa gestora, que sepele o maniqueísmo existente entre Estado e iniciativa privada, orientará uma reformulação de fundo nos futuros investimentos no setor de transportes.

"Temos de crescer no investimento do setor de transporte muito acima do investimento global da economia. E só há um modo de fazer isso — é dando-se as mãos. O presidente Sarney vem acompanhando atentamente essa questão e indicando caminhos", diz o ministro. Em termos práticos, o governo federal deseja agora que empresários e o Estado se unam em projetos comuns de construção de rodovias, edificação e operação de portos, ferrovias e no transporte intermodal.

GARGALO NA ECONOMIA

José Reinaldo Tavares aponta um enorme descompasso entre as produtividades dos setores agrícola e industrial e o segmento de transporte. Os escassos investimentos em transportes, nos últimos anos, criaram, segundo ele, um gargalo para a expansão da economia, aparecendo o risco potencial de uma futura explosão inflacionária. A medida que a demanda se expande, o setor produtivo não consegue empreender suas ampliações, pela falta de uma infraestrutura de transportes, e os preços dos bens e serviços são jogados para o alto. "Basta pensarmos o que aconteceria com os fretes", imagina o ministro dos Transportes.

No início de junho, o presidente Sarney convocou os ministros da área econômica e o principal "staff" do Plano Cruzado para uma reunião de dois dias em Carajás, no Pará. Ele insistiu na idéia de formação de um expressivo pólo nessa região, abrangendo agricultura, indústrias de bens de capitais, de autopeças, papel e celulose e de ferro-gusa. E alertou, particularmente, para a necessidade de se modernizar a economia brasileira, abrindo-se condutos por onde possam passar os recursos que fugiram da especulação financeira.

Eliezer Batista, presidente da Vale Internacional, posto ao qual foi recentemente alçado pelo próprio presidente Sarney, dedicou-se, na reunião de Carajás, a uma ampla exposição sobre o projeto mineral e às suas extensões ferroviária e portua-

ria (Ponta da Madeira, em São Luís). Novamente, a idéia da Ferrovia da Produção lançou os "spotlights" sobre a CVRD. A poderosa estatal poderá operar como um amálgama entre o governo federal e a iniciativa privada na gestão e operação da ferrovia internacional que se projeta nas imediações do cone Sul.

Detentora de um "know-how" de prestígio, por ter feito as ferrovias Vitória-Minas e de Carajás, a Vale está com um contingente de técnicos pronto para outras frentes de trabalho.

A Rede Ferroviária Federal (RFFSA), como esclarece o ministro, dará sua histórica experiência aos projetos ferroviários meridional e setentrional do País.

OPERAÇÃO COMUM

Ele diz que a Rede não cederá sua malha paranaense em troca de ações da empresa gestora da Ferrovia da Produção. "Haverá, sim, uma operação comum nos trechos da Rede", antecipa o ministro. A Ferrovia da Produção inspirou, ainda, um casamento entre a CVRD e a RFFSA. "Estamos pela primeira vez unindo a Rede e a CVRD na construção de um trecho em Minas Gerais, próximo a Belo Horizonte. Ou seja, entre Capitão Eduardo e Costa Lacerda, de propriedade da Rede, e que se liga à Vitória-Minas. Hoje, o trecho está limitado ao transporte de 6 milhões de toneladas por ano. Passará para 20 milhões de toneladas por ano."

E preciso, na avaliação do ministro, que velhos tabus sejam derrubados para que o País tenha uma economia adaptada ao iminente terceiro milênio. A Vale é detentora de minas, trens, portos e navios. O terminal portuário de São Luís, por exemplo, está mais próximo dos mercados americano e europeu. O porto de Tubarão serve melhor ao Oriente. Para o sojicultor instalado no Brasil Central tornar-se-á, sob o aspecto de distância, indiferente exportar sua mercadoria através de São Luís ou de Vitória. A escolha será feita em função de mercado.

Ao adensar os fluxos de carga para Paranaguá, pelos trilhos da Ferrovia da Produção, produtores de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás poderão depositar os grãos nos porões de navios da Docenave que entram vazios no porto paranaense. Completa-se a carga em Tubarão,

O sucesso do modelo dos EUA

por Paulo Sotero de Washington

A grande maioria das 11 mil barcas e dos 233.600 vagões ferroviários usados nos Estados Unidos para transportar soja, milho, trigo e outras commodities, dos centros de produção do Meio-Oeste aos portos de exportação e centros de consumo, navegam rotas diferentes e raramente se tocam. Isso não se deve a nenhuma implicância dos americanos pelo chamado transporte intermodal de produtos agrícolas. Muitas outras matérias-primas e centenas de produtos industriais chegam ao seu destino depois de navegar por parte dos 40 mil quilômetros de hidrovias e 320 mil quilômetros de ferrovias que interligam os EUA: a ausência de uma rede intermodal para o transporte de grãos é fruto da geografia do grande celeiro agrícola do país.

Estados como Arkansas, Missouri, Tennessee, Illinois, Wisconsin e Minnesota, que são banhados pelo rio Mississippi e seus imensos tributários, são primordialmente grandes produtores de soja e milho. Já o Texas, Oklahoma, Kansas, Nebraska e as duas Dakotas, os estados do "Velho Oeste", mais distantes do rio, especializaram-se na produção de trigo.

Assim, cerca de 90% da parcela da safra anual de soja e milho que é destinada à exportação percorre o mesmo e invariável caminho: carregadas na fazenda em caminhões de dezoito rodas, com capacidade para levar 25 toneladas, essas commodities viajam até uma das centenas de "country elevators", os elevadores de grãos instalados junto aos rios da bacia do Mississippi e que, na maioria dos casos, estão num raio não superior a 150 quilômetros, ou duas horas de viagem, do local de produção. Ali, elas são despejadas por gravidade nas barcas, cada uma com 1.500 toneladas de capacidade, e começam a viagem rio abaixo, que é feita em comboios de quinze a dezessete, com um rebocador fazendo o papel de locomotiva. O porto de destino é Nova Orleans, onde seu carregamento é aspirado para um novo elevador de grãos e ensilado, à espera do navio que o transportará a seu destino final.

Da fazenda ao elevador, o trigo também viaja de caminhão. A partir daí, contudo, ele é embarcado em vagões, com capacidade de 100

Ver sumário na página 3

120975-2

A antiga viabilidade rediscutida

por Cláudio Lachini de Curitiba
(Continuação da 1ª página)



João Elísio Ferraz de Campos

de carga conjugada grãos/minério de ferro para o Japão, a economia por tonelada foi de US\$ 15. A CVRD admite ser possível reduzir o frete para apenas US\$ 10 por tonelada. Esta fórmula interessa particularmente à CVRD, porque permite a utilização mais econômica dos navios que, quando transportem minério de ferro, navegam com espaços livres por causa do peso da carga.

O ministro dos Transportes disse, a 19 de junho, quando recebeu, junto com o presidente José Sarney, mais de cem empresários e políticos do Paraná e de Mato Grosso do Sul, que o governo federal está interessado na participação da iniciativa privada em todos os setores do transporte. O estudo encaminhado ao governo do Paraná fala justamente nisso, ao declarar que "a Portobrás deve adequar-se à realidade internacional." Como exemplo, é citado o porto de Nova Orleans, com mais de quinze terminais operados pela iniciativa privada. "Em relação ao Paraná, já existe base para uma mudança, por ser Paranaguá um porto operado pelo governo estadual".

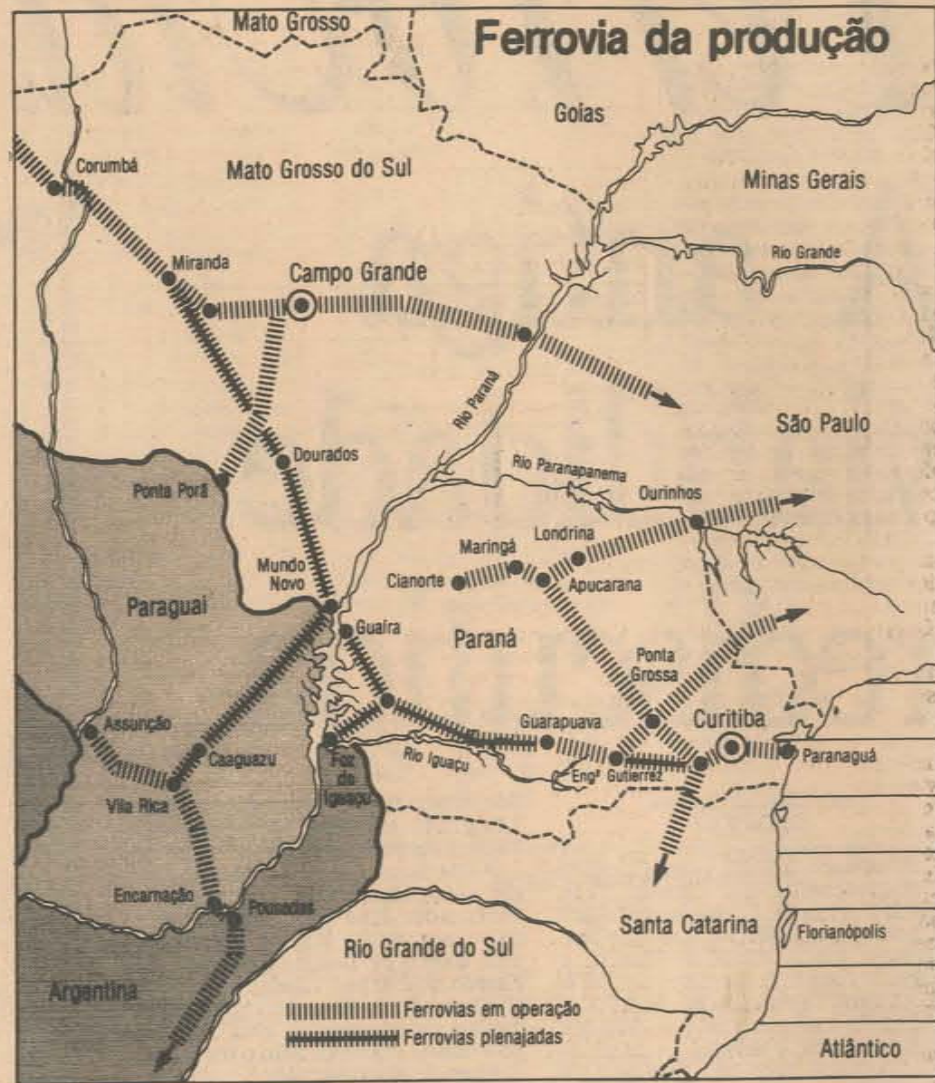
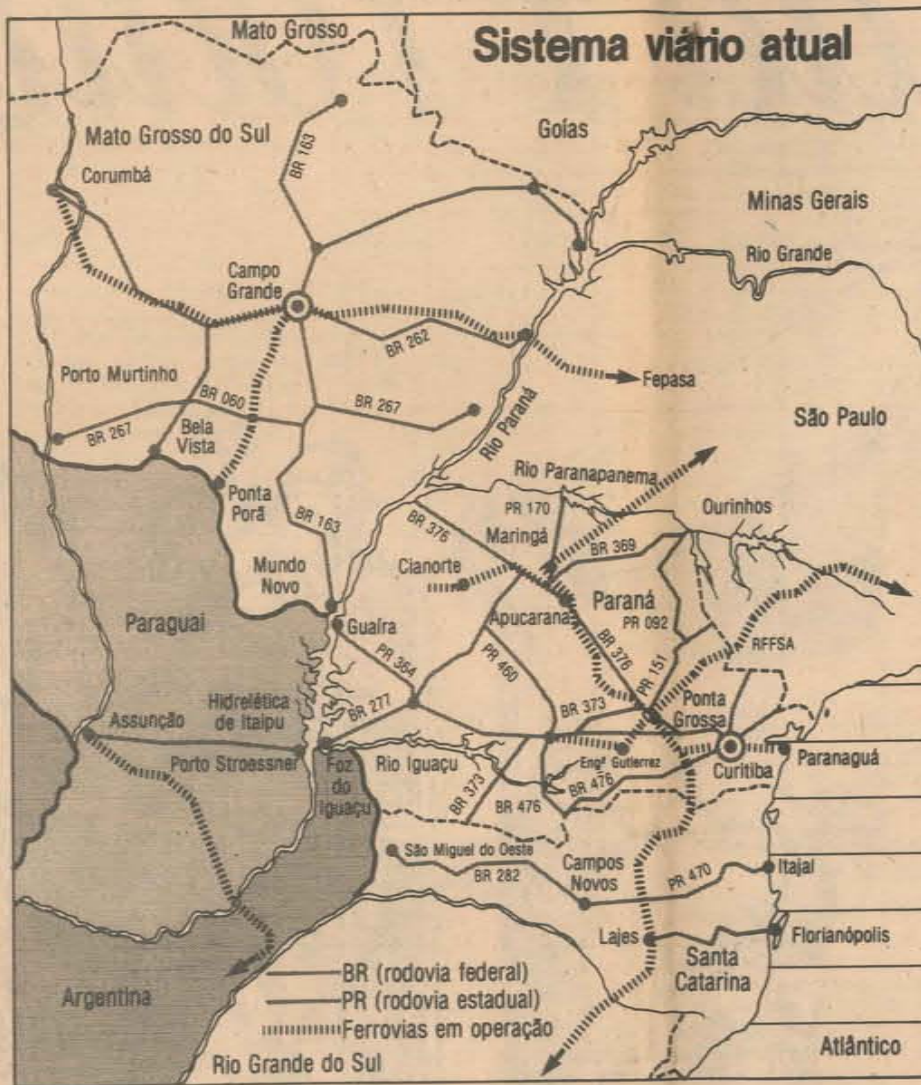
Quanto à Rede Ferroviária Federal, o Paraná demonstrou, ao avançar os trilhos até Apucarana, que o transporte ferroviário pode ser superavitário. A Regional 5 admite que o superávit só foi possível a partir da implantação da Central do Paraná, da qual a União deve ao estado cerca de US\$ 230 milhões. "Se chegando a Apucarana houve uma resposta na receita de fretes, muito maior será para um sistema integrado, com comando unificado para a maior região produtora do País", diz o estudo.

MELHOR PORTO

O estudo mostra como eixo de maior retorno o que liga Dourados a Paranaguá, via Cascavel e Guarapuava. Considera ainda

que Paranaguá é o primeiro melhor porto na direção sul-norte desde a Argentina e a sua equidistância em relação a Nova Orleans e Roterdã, somada a sua facilidade operacional para combinação de cargas com minério de ferro, permite antever entre outras as seguintes possibilidades: convergência de grãos para exportação, da Argentina, do Uruguai, do Paraguai e mesmo do Rio Grande do Sul; implantação de transbordo flutuante como facilidade do sistema integrado; mercado "spot" de grãos no Atlântico Sul, fechando o triângulo com os verticais Nova Orleans e Roterdã.

A dúvida que persiste é de como será formada a companhia, que, por decisão superior, terá comando privado, embora, necessariamente, venha a ter a participação da Rede Ferroviária Federal e, possivelmente, também da Companhia Vale do Rio Doce. Resolvida essa questão, cuja equação foi encomendada pelo presidente José Sarney a uma empresa de consultoria, os paranaenses afirmam que qualquer postergação implicará a contínua perda de competitividade tanto em relação aos produtores externos quanto aos internos. A produção do cerrado, por exemplo, já chega aos porões dos navios, em Tubarão (ES), com frete 44% mais barato que o do Paraná.



As aspirações e estudos, desde 1971

por Cláudio Lachini de Curitiba

O sistema ferroviário do Estado do Paraná vem sendo motivo de estudos e projetos desde 1971, quando o antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) elaborou o seu primeiro plano-diretor. Em julho de 1980, o Ministério dos Transportes chegou a

lançar um edital de concorrência internacional para a construção da Ferrovia da Soja, que ligaria Guarapuava a Cascavel e Foz do Iguaçu, cujos custos, da ordem de US\$ 500 milhões, seriam cobertos por financiamentos do Banco Mundial.

Ainda em 1980, o Brasil assinou com o Paraguai o tratado de interconexão ferroviária entre os dois

países, estabelecendo as bases para a construção e conclusão simultâneas da ferrovia, ligando Assunção a Salto del Guairá, no Paraguai, e Guairá a Guarapuava, no Brasil. Os dois países chegaram a manifestar o empenho no sentido de que a obra fosse concluída no prazo de quatro anos, contados a partir da data da troca dos instru-

mentos de ratificação do tratado, assinado em 19 de dezembro daquele ano.

Todos esses planos eram fundamentados no pressuposto da obtenção de recursos no exterior, com pequena participação nacional. A verdade, porém, foi bem diferente. Mesmo a nova ligação entre Curitiba e Paranaguá, onde está o maior gargalo de qualquer aumento de tráfego que se pretenda e cuja construção havia sido iniciada em 1976, teve suas obras paralisadas.

Em 1975, o Geipot reali-

zou o estudo de viabilidade técnica e econômica da ligação ferroviária de Corumbá e sul de Mato Grosso (MS) à malha do Paraná ou de São Paulo. Foi definida como a melhor alternativa o traçado unindo Miranda a Cascavel, passando por Dourados e Guairá. A análise financeira, a partir da determinação dos custos operacionais anual e médio, comparados às tarifas média e anual aplicadas à produção prevista de transportes, revelou um superávit operacional que permitiria o autofinancia-

mento da obra, cobrindo as despesas de amortização, dos juros e de depreciação do investimento.

Em maio de 1979 foi a vez da Rede Ferroviária Federal contratar com a empresa de consultoria Sapsa uma reavaliação técnica e econômica dos projetos do corredor de Paranaguá, com extensão das linhas até Cascavel. A conclusão, novamente, foi pela viabilidade de a obra ser realizada até 1985, enquanto a nova linha para a descida da serra, Curitiba-Paranaguá, só se justificaria após 1990.

Logo o primeiro passo

por Alceo Rizzi
de Curitiba

O governo do Paraná está pensando em criar uma pequena empresa, com capital e pessoal do próprio estado, para agilizar o encaminhamento do projeto da Ferrovia da Produção, que ainda não dispõe de um estudo mais detalhado e completo sobre sua viabilidade técnica e econômica. "A empresa desburocratizaria a discussão sobre a Ferrovia da Produção e agilizaria a montagem do estudo de viabilidade, que precisa ser feito com o máximo rigor", explica Marins Alves de Camargo Neto, secretário executivo da Comissão da Ferrovia da Produção, constituída pelo governo paranaense.

Segundo ele, a empresa poderia ser desfeita, ou ampliada, com a participação societária dos estados brasileiros, iniciativa privada e países, como Argentina e Paraguai, interessados na construção da Ferrovia da Produção. Ela existiria basicamente, nesta fase inicial, para coletar informações, dados e estatísticas necessários à elaboração do estudo de viabilidade, com a colaboração das regiões que ficariam sob influência do traçado da ferrovia.

A criação da pequena empresa estadual da Ferrovia da Produção é apenas uma idéia. Por enquanto, a comissão está empenhada em esmiuçar e entender o relatório apresentado ao governo paranaense pela Cia. Vale do Rio Do-



Marins Alves de
Camargo Neto

ce (CVRD), cuja elaboração foi feita pela IESA — Internacional Engenharia S.A. O secretário executivo da comissão ressalta que o relatório da CVRD não pode ser interpretado como estudo de pré-viabilidade técnica e econômica do projeto da ferrovia, o que só deverá começar a ser feito nos próximos dias, provavelmente com a contratação da IESA, pelo governo paranaense.

OUTRAS QUESTÕES

O relatório da CVRD precisa ser ampliado, na opinião de Camargo Neto, incluindo em sua descrição vários outros assuntos de importância vital para que a Ferrovia da Produção seja um projeto que, se executado, possa obter o êxito que se espera. Entre essas questões estão o sistema de armazenagem que deve ser ampliado para que a ferrovia não seja apenas um sis-

tema de transporte sazonal, que opera nos seis meses de colheita das safras agrícolas.

Existem também outras questões que precisam ser abordadas com mais profundidade, com as obras de engenharia do traçado da Regional 5, da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) do Paraná, e do porto de Paranaguá, para saber o que e onde precisariam ser feitas algumas reformas. A demanda de transportes também deve ser estimada, pelo menos numa cota mínima, para que seja viável a execução da ferrovia. O relatório da CVRD, apesar de importante na primeira fase de discussão da ferrovia, segundo observou Marins, calcula a demanda de transportes apenas em cima de três produtos: soja, milho e trigo.

A comissão criada pelo governo paranaense já vem coletando dados sobre o potencial agrícola do estado, principalmente relativos às regiões classificadas como zona sob influência da ferrovia. E também está coletando dados e outras informações dos estados com interesses manifestados pela ferrovia e que dela seriam igualmente beneficiários. "Não podemos pensar apenas em construir uma ferrovia se não tratarmos com seriedade de outras questões, como essas, de fundamental importância para que ela seja uma obra factível e economicamente viável", pondera Alves de Camargo Neto.

Ele acredita que esse estudo de viabilidade da ferrovia possa ser concluído dentro de seis meses, "de maneira a possibilitar que nos próximos dois anos nós já tenhamos condições de dar o primeiro passo para a execução do projeto". Até lá a comissão instituída pelo governo paranaense, ou então a pequena empresa que está sendo cogitada, "terá como missão a difícil tarefa de, coletando os dados e informações, demonstrar que o projeto não é apenas mais uma "ferrovia do aço".

UNIÃO DIBAL TERMINAL MARITIMO DO PARANÁ LTDA.

Operando com armazenagem e movimentação de grãos líquidos e dispondo de um eficiente desvio ferroviário, o Terminal do Paraná possui um parque de tanques para 9.800 m³ com pipe-line para carregamento de navios e caminhões.

Av. Col. Santa Rita, s/nº — Paranaguá — PR
Fone 422.2880 — 422.2881

O apoio que vem de Misiones

por Alceo Rizzi
de Curitiba

Os produtos exportados para os Estados Unidos e Mercado Comum Europeu (MCE), pela Província de Misiones, situada ao norte da Argentina, na divisa com o Brasil, terão caminho encurtado em cerca de 300 quilômetros para chegar a um porto no Atlântico, se a Ferrovia da Produção for concretizada.

Mas, para o governador de Misiones, Ricardo Barrios Arrechea, ouvido por este jornal, a Ferrovia da Produção não simboliza apenas um grande impulso no desenvolvimento econômico da província (que corresponde a estado no Brasil), como também representa a esperança de uma maior integração entre o Brasil e a Argentina.

"Queremos ser a via física de uma ligação mais profunda entre os dois países", disse o governador da Província de Misiones, que acompanha com grande interesse o desenvolvimento, do lado brasileiro, da idéia de contruir uma ferrovia integrada ao sistema de transporte do País e da Argentina e do Paraguai. A Ferrovia da Produção propiciaria a Misiones o desenvolvimento de muitos projetos, principalmente nas áreas da agropecuária e florestal, em regiões identificadas como zonas sob sua influência.

O grande benefício imediato, contudo, seria o encurtamento do trajeto dos produtos exportados por Misiones para os Estados Unidos e o MCE através de um porto no Atlântico. O porto de Paranaguá, no Paraná, reduziria em torno de 300 quilômetros a distância percorrida pelos produtos exportáveis da província, atualmente de cerca de

1120975-3

AVALIAÇÃO DAS ÁREAS (Em milhões de hectares)			
	ÁREA DA REGIÃO	ÁREA DE INFLUÊNCIA*	ÁREA AGRÍCOLA**
Paraná	20,0	20,0	6,8
Santa Catarina	9,6	4,2	2,0
Mato Grosso do Sul	35,0	35,0	5,6
Total (parte brasileira)	64,6	59,2	14,4
Paraguai (zona leste)	40,6	16,0	5,2
Argentina (Misiones)	3,0	3,0	1,4
Total	108,2	78,2	21,0

Fonte: CVRD

* Do traçado proposto da ferrovia
** Provisão da área cultivada, em 2005

1.000 quilômetros, de Misiones ao porto de Buenos Aires, na capital argentina, onde são embarcados.

CUSTOS MENORES

Com o encurtamento do trajeto, observou o governador Barrios Arrechea, os custos de transportes seriam mais reduzidos, tornando os produtos mais competitivos no mercado internacional. E como consequência dessa maior competitividade haveria um aumento do volume de exportações da província, possibilitando até mesmo ampliar sua pauta de projetos, embora isso, em princípio, esteja na dependência de novos projetos serem instalados nas consideradas zonas sob influência da ferrovia.

Segundo informou o governador, Misiones exporta cerca de US\$ 100 milhões por ano, entre fumo, chá, eiva-mate, óleo de mamona, além de madeira (pequena quantidade) e celulose, produto que dispõe de um parque industrial, na província, estimado em US\$ 2 bilhões. O principal produto da pauta de exportação de Misiones é a ervamate, cujo volume anual,

colocado nos mercados internacionais, gira em torno de 200 mil toneladas. Em seguida vem o chá, em torno de 60 mil toneladas (produção total da província). De fumo são exportados cerca de 12 mil toneladas por ano, o equivalente a 40% da produção de Misiones, além da madeira, cuja quantidade, contudo, é pequena, quase inexpressiva, segundo Barrios Arrechea.

NOVA OPÇÃO

Ele disse que atualmente, além do embarque de produtos com destino à exportação, via porto de Buenos Aires, Misiones utiliza também, em escala muito reduzida, a ponte Presidente Tancredo Neves, ligando Foz do Iguaçu, no oeste paranaense, ao território argentino, recentemente inaugurada pelos presidentes José Sarney e Raúl Alfonsín. Com outra rodovia federal que está sendo construída de Pato Branco a Barracão, no sudoeste do Paraná, Misiones terá mais uma opção para escoar seus produtos com destino ao porto de Paranaguá.

"A Ferrovia da Produção será importante para

POTENCIAL DE GRÃOS* (Em milhões de toneladas)				
REGIÃO	1990	1995	2000	2005
SOJA				
Paraná	5,3	5,5	5,5	5,5
Santa Catarina	0,5	0,6	0,6	0,7
Mato Grosso do Sul	3,8	6,1	8,3	8,3
Paraguai	1,2	1,7	2,3	3,2
Argentina**	1,0	1,2	1,2	1,2
Total	11,8	15,1	17,9	18,9
MILHO				
Paraná	6,7	7,0	7,0	7,0
Santa Catarina	1,9	2,2	2,6	3,1
Mato Grosso do Sul	0,4	0,4	0,8	1,0
Paraguai	1,0	1,4	1,9	2,5
Argentina**	1,1	1,3	1,3	1,3
Total	11,1	12,3	13,6	14,9
TRIGO				
Paraná	1,4	1,4	1,4	1,4
Santa Catarina	—	—	—	—
Mato Grosso do Sul	0,3	0,5	0,5	0,5
Paraguai	0,1	0,2	0,4	0,5
Argentina**	—	0,1	0,1	0,2
Total	1,8	2,2	2,4	2,6
Total geral	24,7	29,6	33,9	36,4

Fonte: CVRD

* Provisão de produção de 1990 a 2005.
** Província de Misiones

todos e em muitos aspectos, não somente no que diz respeito a facilitar o escoamento dos produtos dos dois países ao porto de Paranaguá", comentou Barrios Arrechea, referindo-se também ao turismo. Hoje, esse turismo funciona modestamente na fronteira dos dois países, na região de Puerto Iguazu, pelo lado argentino, e Porto Meira, do lado brasileiro. Mas po-

deria ser mais intenso, na opinião do governador de Misiones, província de 700 mil habitantes, cujo nome tem origem nas famosas civilizações guaranis que, lideradas pelos jesuítas, povoaram os pampas argentinos e também os do Rio Grande do Sul, estado brasileiro que preserva resquícios dessas civilizações: as ruínas de Santo Inácio e Santo Angelo.

Leia neste Relatório *

1 — VIABILIDADE

Os planos já têm sinal verde

MODELO

O sistema funciona nos EUA

GOVERNO

A prioridade é para valer

ESTUDOS

O levantamento das obras

2 — PARANÁ

Os estudos começaram em 1971

EMPRESA

O Paraná quer criar uma empresa

3 — MISIONES

Uma ligação maior com a Argentina

PARAGUAI

A defesa do transporte integrado

DIPLOMACIA

O embaixador paraguaio satisfeito

4 — DOURADOS

O clima é de expectativa

5 — MATO GROSSO DO SUL

O governo deseja, aprova e defende

INDUSTRIALIZAÇÃO

É o que espera o oeste paranaense

* O primeiro relatório sobre a Ferrovia da Produção foi publicado no dia 25 de setembro de 1985.

BACIA DO PARANÁ

Os planos para ampliar os transportes

6 — REDE FERROVIÁRIA

Dificuldades no traçado das linhas

7 — ARMAZENAGEM

Há falta de espaço para armazenar

8 — RODOVIAS

A base para o escoamento da safra

MITSUI

Japoneses confirmam interesse

9 — PORTO

A importância de Paranaguá

VALE DO RIO DOCE

Uma política pela integração

10 — AS REGIÕES

A área servida é de 800 mil quilômetros quadrados

11 — EMPRESÁRIOS

Para eles, mais que uma necessidade

CARGAS RENOVÁVEIS

Uma possibilidade concreta

12 — UM EXEMPLO

Os bons resultados da Vale do Rio Doce

COTRIJUI

É preciso cumprir os prazos

O Paraguai defende o transporte integrado

por Alceo Rizzi
de Curitiba



Desde o início da discussão sobre sua viabilidade econômica pelas autoridades

tevidéo, além de utilizar serviços diretos de ultramar, segundo informou o ministro.

O Paraguai exporta principalmente para o Brasil

ESTÁ NA HORA DA NOSSA

Desde o início da discussão sobre sua viabilidade econômica pelas autoridades brasileiras, a Ferrovia da Produção tem despertado grande interesse por parte do Paraguai. O governo paraguaio já manifestou sua intenção em participar na construção da ferrovia e está aguardando apenas a conclusão dos estudos sobre o projeto para definir a maneira como poderia associar-se ao empreendimento.

"A criação de um sistema integrado de transportes, como pretende ser a Ferrovia da Produção, sob um comando unificado, é uma iniciativa de importância prioritária para o governo do Paraguai", afirmou a este jornal o ministro da Indústria e do Comércio do Paraguai, Delfín Ugarte Centurión. A participação do governo paraguaio na execução da ferrovia, segundo observou o ministro, vai depender dos entendimentos com o governo brasileiro, a respeito da organização do projeto e de suas alternativas técnicas, econômicas e financeiras, para que atenda também aos interesses daquele país.

EXPORTAÇÃO PARAGUAIA

Na opinião do ministro, muitas questões devem ser ainda definidas nos estudos preliminares do projeto da



Delfín Ugarte Centurión

ferrovia, como o traçado e sua extensão, a integração com outros meios de transporte e as economias que a obra traria tanto nas exportações quanto nas importações de bens do Paraguai. A ferrovia facilitaria o transporte e a comercialização conjunta da produção do Paraguai, que já utiliza amplamente o porto de Paranaguá, no Paraná, por onde é embarcado cerca de 30% de todo o volume de exportação daquele país. Além da rota Assunção/porto do Rio Grande (RS), porto de Paranaguá (PR), porto de Santos (SP), o Paraguai exporta também seus produtos através de outros roteiros, como Assunção/Rosário/Buenos Aires e Assunção/Nueva Palmira/Mon-

serviços diretos de ultramar, segundo informou o ministro.

O Paraguai exporta principalmente para o Brasil, Alemanha, Holanda, Bélgica, Suíça, França e Argentina. Os produtos mais exportados são a fibra de algodão, soja em grão, óleos vegetais, madeiras serradas e seus manufaturados, carne bovina e farelo de soja. Esses produtos, de acordo com o ministro da Indústria e do Comércio do Paraguai, poderiam ser exportados em maior quantidade, com preços mais competitivos no mercado internacional, em decorrência do barateamento dos custos de transporte que a ferrovia possibilitaria.

A execução da ferrovia impulsoraria o crescimento econômico e o desenvolvimento de projetos em catorze departamentos (correspondem aos estados no Brasil) paraguaios, identificados como áreas de influência, situados ao leste do rio Paraguai, na fronteira com o Brasil. "Estamos convencidos da importância que o projeto terá para o Paraguai, porque, ao mesmo tempo, a ferrovia se constituirá num fator maior de integração com a nação irmã do Brasil, com a qual já existe um formidável e exemplar antecedente de cooperação: a Hidrelétrica Binacional de Itaipu", comentou o ministro paraguaio.

O embaixador ficou satisfeito

por Rita Medeiros de Brasília

A intenção do governo brasileiro de retirar da gaveta o projeto da Ferrovia da Produção agradou a Embaixada do Paraguai no Brasil. O Paraguai já dispõe de uma linha de financiamento autorizada pelo banco japonês Mitsui para a ligação ferroviária entre os dois países.

O embaixador paraguaio Adolfo Samaniego lembrou que, atualmente, existe um convênio bilateral Brasil-Paraguai visando à execução da Ferrovia da Produção a partir da capital paraguaia, conectando Assunção ao porto de Paranaguá, no Paraná. A construção dos segmentos de ligação dos dois países beneficiará imensamente a produção agrícola paraguaia exportada pelos portos brasileiros, significando ao mesmo tempo aumento da capacidade de exportação do país e nova opção de transporte. Soja, algodão e gado paraguaio chegam aos portos do Rio

Grande (RS) e Paranaguá em caminhões.

Segundo o embaixador, as negociações entre Brasil e Paraguai em torno do projeto da Ferrovia da Soja, como era conhecida na época, "tropeçou na grande recessão econômica do Brasil e em outras prioridades de governo". O ex-ministro Cloraldino Severo, titular da Pasta dos Transportes durante os dois últimos anos do governo Figueiredo, preferiu prolongar a fase de discussão e amadurecimento da idéia, optando pela continuidade de outras obras em execução, como a Estrada de Ferro Carajás.

Para Samaniego, a questão da Ferrovia da Produção ressurge em boa hora, pois os estados de Mato Grosso do Sul e do Paraná estão aumentando sua produção agrícola, e seus empresários pensam na possibilidade de reativar o projeto da ferrovia com a participação do setor privado. "O Paraguai, que já dispõe de crédito externo para complementar a ferrovia, está esperan-

do a definição de financiamento do lado brasileiro para iniciar o trabalho em conjunto." Ele lembrou que uma comissão bilateral foi criada há alguns anos para examinar os estudos até então realizados sobre a ferrovia.

Em 1980, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) analisou duas alternativas de interligação com o Paraguai. Na primeira alternativa, o trecho a ser construído no lado paraguaio teria 348 quilômetros, partindo da cidade de Félix Perez Cardozo e terminando em Salto de Guaira. No lado brasileiro seria necessária a complementação do trecho de 214 quilômetros entre as cidades de Guaira e Cianorte, ambas no Paraná. A outra alternativa examinada pela Geipot previa a construção de 224 quilômetros entre Coronel Martinez, cidade paraguaia, e Porto Franco, na fronteira com o Brasil, onde seria reiniciada a ferrovia em território brasileiro.

Clima de expectativa na região de Dourados

por Aldo Renato Soares de Campo Grande

A região de Dourados vive um clima de expectativa com o projeto da Ferrovia da Produção e vê nela a possibilidade que se criará para a diversificação da sua economia, hoje baseada fundamentalmente na sua produção agrícola.

O município de Dourados, segunda maior cidade de Mato Grosso do Sul, com cerca de 180 mil habitantes, já está implantando seu distrito industrial numa área de 400 hectares. Atualmente a sua indústria está restrita a um frigorífico, e a médio prazo há um projeto para instalar uma unidade de moagem de grãos de soja.

"Dourados tem uma posição privilegiada, possui recursos humanos e está ligada por rodovia a São Paulo", argumenta o prefeito Luiz Antônio Álvares Gonçalves. Ele está promovendo uma série de encontros com as lideranças da região para discutir o projeto da Ferrovia da Produção e integrar esses setores com a comunidade paranaense, que também será beneficiada pela ferrovia.

A prefeitura de Dourados está iniciando também uma série de encontros com as autoridades estaduais e do governo paranaense para examinar a possibilidade da constituição de uma empresa mista, que ficaria responsável pela administração da ferrovia. O prefeito, porém, ainda não tem idéia de como isso será feito a não ser que a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) participe do projeto.

TRÊS SAFRAS POR ANO

Segundo os dados da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), as principais colheitas no município de Dourados, na safra 1985/1986, foram 187,2 mil toneladas de soja, 140 mil toneladas de trigo, 15,9 mil toneladas de arroz (irrigado) e 13,392 mil toneladas de milho. Outras culturas, como sorgo, cana-de-açúcar e feijão, têm pouca expressão no município.

De acordo com o prefeito Luiz Antônio Álvares Gonçalves, essa produção é



Jandércio Guedes

uma área improdutiva que, irrigada, poderia dar três safras de arroz por ano.

A previsão do secretário da Fazenda do estado, José Paulo Teixeira, é de que o município deverá arrecadar neste ano CZ\$ 250 milhões diante dos CZ\$ 81,8 milhões do ano passado. O secretário também se resente da falta de industrialização no município. Como acontece em todo o estado, a produção agrícola, como é o caso da soja, "passeia" até o Paraná e São Paulo para voltar em forma de óleo.

Essa deficiência, na opi-

"A produção aumentará"

por Aldo Renato Soares de Brasília

"O fato novo sobre a Ferrovia da Produção é o apoio dado pelo presidente José Sarney ao projeto." Esta é a avaliação do prefeito de Dourados, Luiz Antônio Álvares Gonçalves, sobre o encontro de empresários e políticos paranaenses e sulmatogrossenses no Palácio do Planalto, no dia 19 de junho, quando o assunto foi levado a Sarney.

A região de Dourados, ao sul do estado, é responsável por 60% da produção agrícola de Mato Grosso do Sul, que atingiu 4,8 milhões de toneladas em 1985. A ferrovia, salientou o prefeito,

vai incrementar a produção da região e, conseqüentemente, o maior uso de insumos, que atualmente chegam por via rodoviária.

Embora esteja prevista a constituição de um consórcio de empresas que vai construir a ferrovia até o fim do ano — o início das obras seria no primeiro semestre de 1987 —, o prefeito ignora detalhes sobre a implantação do projeto.

O trecho a ser construído em Mato Grosso do Sul terá uma extensão de 569 quilômetros, subdivididos em duas partes: Miranda-Dourados, com 323,5 quilômetros, e Dourados-Guaíra, com 245,5 quilômetros.

nião do secretário da Fazenda de Mato Grosso do Sul, Jandércio Guedes, deve-se à pouca vocação industrial do estado. "Aqui ainda se tem a mentalidade de pecuarista", justifica ele.

O prefeito de Dourados, porém, acredita que à medida que a produção agrícola crescer, o cami-

nho natural será a implantação de agroindústrias na região, para abastecer o estado e também Mato Grosso.

O município completa 51 anos em dezembro e o prefeito prevê que, se concretizada a Ferrovia da Produção, Dourados vai "explodir", talvez ultrapassando a capital, Campo Grande.

"Falta uma obra de peso para a Nova República"

por Valério Fabris de Brasília

(Continuação da 1ª página)

reduzindo-se, duplamente, os fretes do minério e dos cereais e oleaginosas.

O ministro deixa claro que o projeto da Ferrovia da Produção não é uma causa sulista mas brasileira, compondo uma nova matriz de transporte intermodal. "O Brasil precisa preocupar-se mais com a operação do transporte. Preocupávamo-nos apenas

centrais de frete, os terminais de carga, enfim, com todo o acompanhamento. Devemos utilizar melhor nossos caminhões, conhecendo as cargas, os volumes e quem os transportará."

FERROVIA PRIORITÁRIA

Os efeitos colaterais dessa desejada modernização dos transportes são múltiplos, como interpreta o ministro. Ele diz que os conflitos pelas terras da região do Bico do Papagaio (con-



expressão no município. De acordo com o prefeito Luiz Antônio Álvares Gonçalves, essa produção é muito pequena em relação às potencialidades do município, sem falar na região sob sua influência. Apenas em Dourados existem 35 mil hectares de várzeas,

modal. "O Brasil precisa preocupar-se mais com a operação do transporte. Preocupávamo-nos apenas com a construção de estradas e portos. O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) passará a gerir o transporte de carga, seja com as

plios, como interpreta o ministro. Ele diz que os conflitos pelas terras da região do Bico do Papagaio (confluência dos Estados de Goiás, Pará e Maranhão) traduzem a disputa por áreas dotadas de infraestrutura, uma vez que o resto é selva e são as vastidões inacessíveis. E nesse escopo de interiorização que José Reinaldo Tavares inclui, duplamente, as Ferrovias Norte-Sul e a da Produção.

"Por isso, a Ferrovia da Produção é a nossa prioridade para o transporte. Não apenas por ser uma ferrovia de grande viabilidade econômica mas porque, também, sacramentará a idéia da união de capitais públicos e privados. Os estudos da CVRD mostraram que se a empresa gestora tiver 40% de capital de risco, ela deslanchará. Nesses 40%, 20% advém de empreiteiros e fornecedores. Outros 12% seriam de produtores rurais e de todos os interessados no projeto. Os municípios e estados contribuiriam com os 8% restantes", descreve o ministro dos Transportes.

Ao lado da captação de recursos externos, a empresa iria ao mercado de investidores domésticos, como sociedade anônima. "Pensamos em um mecanismo de capital de giro que consiste no seguinte: os produtores terão um ganho real, em relação ao transporte rodoviário, de

José Reinaldo Tavares

US\$ 100 milhões a US\$ 150 milhões por ano. O frete a ser cobrado (que é a meta de em relação ao rodoviário) teria um adicional de 25% para capitalizar a empresa", esclarece José Reinaldo Tavares.

Ele informa que a ferrovia, apenas no sentido da exportação, movimentaria 10 milhões de toneladas em 1990, em uma escala crescente que atingiria 17 milhões de toneladas no ano 2005.

A expectativa do ministro é que, no prazo de dois ou três meses, possa dispor dos estudos finais sobre a constituição da empresa gestora.

Para um país que está fora das grandes rotas marítimas internacionais, como sintetizou ele, os dois projetos ferroviários despontam como essenciais para enfrentar a crescente competição nos mercados mundiais. "A experiência com carga combinada de minério de ferro e soja, feita em navio da Docenave no porto de Paranaguá, reduziu de US\$ 30 para US\$ 15 o frete do grão", lembra Reinaldo Tavares.

Mato Grosso do Sul aprova e defende

por Aldo Renato Soares de Campo Grande



Ramez Tebet

O governo de Mato Grosso do Sul deseja que o início da implantação da Ferrovia da Produção seja imediata e, de preferência, que tenha uma das frentes de trabalho no estado. "Não queremos concorrer com o Paraná, mas também não queremos que Mato Grosso do Sul seja o terminal das obras", afirmou a este jornal o governador Ramez Tebet.

Com a ligação da região de Dourados (MS) ao porto de Paranaguá (PR), os produtores sul-mato-grossenses terão um acesso ferroviário reduzido em mais de 400 quilômetros em relação à linha da ferrovia Noroeste do Brasil, que liga Corumbá (MS) ao porto de Santos (SP).

"São várias as hipóteses de interligação com o sistema rodo-ferroviário existente no estado", acrescentou Ramez Tebet. No futuro, a produção de grãos dos Estados de Mato Grosso e Rondônia poderá ser embarcada no porto de Cáceres (MT), descer o rio Paraguai e, por ferrovia, alcançar o porto de Paranaguá.

O governo de Mato Grosso do Sul acha que para começar a obra "será necessário o governo federal dar o pontapé inicial", dadas as dimensões do projeto, que prevê investimentos de US\$ 1,5 bilhão.

ALTERNATIVA PRIORITÁRIA
A Ferrovia da Produção é uma reivindicação antiga

1120945-5

Moreira: para escoar a safra

por Aldo Renato Soares de Campo Grande

Nos próximos dias, o governador de Mato Grosso do Sul, Ramez Tebet, deverá anunciar uma comissão formada por representantes do governo estadual e da iniciativa privada para tratar do projeto da Ferrovia da Produção com os representantes do Paraná. A informação é do secretário de Agricultura e Pecuária de Mato Grosso do Sul, Eraldo Saldanha Moreira, que considera fundamental a união dos dois estados para concretizar a obra.

"Afinal, trata-se de dois grandes produtores agrícolas", salienta Moreira. Mas, segundo o secretário, só a construção da ferrovia não basta. "É preciso que o governo federal estabeleça uma política agrícola para, no mínimo cinco anos, de forma a garantir a expansão das lavouras do Centro-Oeste", afirma ele.

A Secretaria de Agricultura e Pecuária do estado encaminhou um documento ao Ministério da Agricultura

reivindicando a divulgação dos Valores Básicos de Custeio (VBC) da soja para julho. Como esta cultura começa a ser plantada em setembro, os produtores teriam tempo para programar suas plantações (o VBC determina os valores do financiamento oficial). Mas o governo decidiu divulgar os VBC em agosto, e com isso, segundo Moreira, "atropelou" quem plantou trigo em abril. "Não se sabe hoje qual a área a ser plantada no estado. Isso só é possível saber depois que o VBC for conhecido", observa o secretário.

Com uma política agrícola definida e a decisão política de fazer a Ferrovia da Produção, o secretário de Agricultura e Pecuária acredita que o estado vai-se tornar o maior celeiro do Brasil. "Para isso já temos um plano para construir vinte armazéns graneleiros com capacidade para 450 mil toneladas", assinala Moreira. Atualmente, Mato Grosso do Sul tem um déficit de armazenagem de 1,2 milhão de toneladas.

Moreira acha que a Ferrovia da Produção será fundamental para escoar a produção agrícola. A ferrovia que atualmente serve à região, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, segundo ele, opera vagões velhos e bitola curta, além do seu traçado ter muitas curvas, que impedem o transporte rápido.

Outro aspecto negativo da atual linha, segundo Moreira, é que a produção do estado destinada ao porto de Paranaguá deve passar por muitos transbordos no Estado de São Paulo (a ferrovia não passa pelo Paraná). "A Ferrovia da Produção vai ligar diretamente a região produtora ao porto de Paranaguá", ressalta Moreira.

Defensor da criação de um pólo metalúrgico em Corumbá, o secretário — que na administração passada foi responsável pela pasta da Indústria e do Comércio — acredita também que a Ferrovia da Produção poderá escoar para o porto paranaense minérios de ferro e de manganês.

Os planos para ampliar o transporte na bacia do Paraná

por Alceo Rizzi de Curitiba

O Sistema de Transporte Hidroviário do Paraná, o segundo maior do País em escoamento de grãos, sendo superado apenas pelo do Rio Grande do Sul, deverá movimentar até o final deste ano cerca de 410 mil toneladas de trigo, além de mais de 100 mil toneladas de outras cargas, incluindo o gado criado na região do extremo oeste do estado.

Esse volume, contudo, apesar de ser recorde no caso do trigo, é praticamente inexpressivo diante do que seria possível escoar se as potencialidades de navegação dos rios fossem mais exploradas, segundo comentou a este jornal o engenheiro Rogério Walbach Tizzot, coordenador da Comissão de Desenvolvimento da Navegação da Bacia do Rio Paraná (Codenap).

Ele observa que o transporte por hidrovia existente hoje no Paraná é constituído, basicamente, do trecho de Guaira, no extremo oeste do estado, até o porto de Panorama, em São Paulo, numa extensão de 500 quilômetros. O trecho navegável, entretanto, é um pouco maior, de aproximadamente 700 quilômetros, compreendendo o reservatório da hidrelétrica de Itaipu, instalada em Foz de Iguaçu, e o da hidrelétrica de Jupia, localizada em São Paulo.

Para o coordenador da Codenap, criada em maio deste ano, através de protocolo de intenções assinado por secretários de Transportes de seis estados banhados pelo rio Paraná, a estrutura de navegação existente deverá ser ampliada nos próximos anos.

NAVEGAÇÃO RESTRITA

Tizzot acredita que até 1989 o transporte hidroviário poderá ser feito numa extensão de quase 2 mil quilômetros, considerando que a navegação se estenderá de Jupia até Barra de São Simão, no rio Para-

naíba, em Goiás, e também até a barragem da hidrelétrica de Água Vermelha, localizada no rio Grande, no Estado de Minas Gerais. Além disso, deverá entrar em operação a hidrovia do Tietê que, segundo o engenheiro coordenador da Codenap, criará mais 600 quilômetros navegáveis, desde a foz no rio Paraná até as imediações de Piracicaba, em São Paulo.

Os secretários dos seis estados que compõem a Codenap — Paraná, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Goiás — já enviaram carta ao ministro dos Transportes, Reinaldo Tavares, reivindicando a construção de eclusas no rio Paranapanema, nas barragens das hidrelétricas de Rosana e Taquaruçu e também na futura barragem da hidrelétrica de Ilha Grande, que será construída em Guaira, no extremo oeste paranaense. As eclusas são necessárias para regularizar alguns trechos desses rios.

Enquanto o sistema de transporte hidroviário não for ampliado, como espera a comissão dos seis estados, a navegação, no caso paranaense, continuará restrita à linha de Guaira ao porto de Panorama ou então a Presidente Epitácio, ambos no Estado de São Paulo. E ainda com limitações na infraestrutura para carga e descarga, existentes tanto em Guaira quanto nos portos paulistas, como observa o próprio Departamento de Comercialização do Trigo Nacional (Ctrin) do Banco do Brasil, do Paraná.

Por causa dessas limitações, como de capacidade dos sugadores instalados pela Portobrás em porto Panorama, o Ctrin só consegue no máximo escoar cerca de 2 mil toneladas de trigo por dia. O restante da produção de trigo é escoado por ferrovia através do corredor de exportação do porto de Paranaguá e por ramais existentes no norte e sudoeste paranaenses, além de caminhões.

lhães. Ele acha impraticável uma ferrovia no nordeste do estado.

"O importante é que, se sair a Ferrovia da Produção, ela tenha uma frente de trabalho no estado", assinala Jandércio Guedes. Na sua opinião, alguns trechos projetados da ferrovia, como o de Engenheiro Bley a Paranaguá, devido à natureza do terreno, "custarão outra Ferrovia de Aço".

No Paraná, agora esperança

por Alceo Rizzi de Curitiba

cuja safra no ano passado alcançou 5,8 milhões de toneladas.

Apesar de contribuir significativamente para a produção de grãos do Paraná, o oeste não dispõe de um parque agroindustrial correspondente a sua necessidade, como muitas vezes, por falta de estrutura, se vê na contingência de vender suas colheitas para depois comprar os subprodutos de outros estados ou de outras regiões. "Com a Ferrovia da Produção o oeste paranaense terá condições para desenvolver uma industrialização conjunta de sua produção, retendo na região os recursos econômicos que nós geramos", comenta o prefeito de Corbélia.

42% NA AVICULTURA

Além de seu potencial agrícola, o oeste paranaense, cuja colonização, a exemplo de outras regiões do estado, como o norte, remonta há cerca de quatro décadas, dispõe também

de frigoríficos e abatedouros de aves, cuja contribuição é significativa. É responsável por cerca de 42% do abate de frango, que no ano passado foi de 231 mil toneladas, comercializadas no mercado interno e também destinadas à exportação, através do porto de Paranaguá.

A Ferrovia da Produção também reduziria significativamente o custo de transporte dos produtos gerados na região e destinadas a outras zonas.

Para o presidente da Associação dos Municípios do Oeste do Paraná "a ferrovia só não será construída se não houver empenho e disposição política para que o projeto saia do papel. Principalmente depois que o presidente José Sarney aprovou o projeto, incentivando a sua execução, na ocasião em que recebeu, no mês de junho, a comitiva de prefeitos do interior e autoridades do governo paranaense e de Mato Grosso do Sul".

Responsável por mais de 30% da produção estadual de trigo e de soja, com seu território quase todo tomado pela agricultura, o oeste paranaense começa a depositar agora a sua esperança de um novo impulso econômico no desenvolvimento de um parque industrial. "E essa industrialização só virá com maior rapidez através da construção da Ferrovia da Produção", acredita o prefeito de Corbélia, Delso José Trentin, presidente da associação dos trinta municípios que compõem o oeste paranaense.

A região responde por 38,5% de toda a produção estadual de trigo, cuja colheita no ano passado foi de 2,7 milhões de toneladas, e também colhe 33,4% da soja gerada no Paraná, que na safra anterior foi de 4,4 milhões de toneladas. Produz ainda em torno de 26% do milho colhido no estado,

MATO GROSSO DO SUL: PRODUÇÃO AGRÍCOLA

PRODUTO	ÁREA (ha)		PRODUÇÃO (t)		RENDIMENTO MÉDIO (kg/ha)	
	1984/85	1985/86	1984/85	1985/86	1984/85	1985/86
Algodão	66.619	51.697	106.317	54.856	1.596	1.061
Amendoim	2.154	1.420	3.617	980	1.679	690
Arroz	242.016	220.227	322.689	279.552	1.333	1.270
Feijão	14.484	7.904	6.809	3.254	470	412
Mamona	5.487	1.966	7.145	2.033	1.302	1.034
Mandioca	25.540	24.496	456.684	444.038	17.881	18.127
Milho	138.186	164.279	317.274	323.197	2.296	1.967
Soja	1.307.980	1.205.987	2.555.210	1.962.832	1.954	1.628
Sorgo	8.537	16.838	16.836	32.138	1.972	1.909
Trigo	201.037	330.000	305.223	429.000	1.518	1.300

As dificuldades no traçado da Rede Ferroviária

por Alceo Rizzi
de Curitiba

O corredor de exportação do Paraná terá sua capacidade de transporte ampliada de 3,5 milhões de toneladas para 7,7 milhões de toneladas no trecho Curitiba a Paranaguá, até 1989, com os investimentos de US\$ 220 milhões que já começaram a ser feitos, com recursos do Banco Mundial (BIRD), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e da própria Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Pelo corredor de exportação do Paraná é movimentado, anualmente, cerca de 30% do volume de grãos transportados pela RFFSA em todo o País.

No ano passado, a Regional 5 da RFFSA do Paraná transportou 10,5 milhões de toneladas de mercadorias e até o final de 1986 pretende movimentar 12 milhões de toneladas. "Será uma façanha se conseguirmos atingir essa meta", disse o superintendente regional da RFFSA do Paraná, Paulo Munhoz da Rocha, observando que existem ainda muitas dificuldades em relação ao traçado de vários trechos de linhas, principalmente entre Curitiba e Paranaguá.

A regional da RFFSA do Paraná é composta por várias ferrovias, com 3.400 quilômetros de via principal, não eletrificada, em bi-

tola métrica, e mais 503 quilômetros de desvio. Sua malha viária serve ao Paraná e Santa Catarina — respectivamente com cerca de dois terços e um terço da extensão total — e avança 10 quilômetros no Estado de São Paulo, onde se liga com a Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), em Ourinhos, Itararé e Pinhalzinho. Ao sul interliga-se com a regional de Porto Alegre, nas cidades de Marcelino Ramos e Lajes, em Santa Catarina.

SENTIDO EXPORTAÇÃO

A orientação de suas linhas, segundo a superintendência da Regional da RFFSA, conduz a dois tipos distintos de fluxo de transporte. No sentido leste-oeste liga o interior com os portos de Paranaguá, de Antonina, e de São Francisco do Sul, em Santa Catarina.

O transporte maciço de cargas é no sentido exportação, principalmente para embarque no porto de Paranaguá, de produtos como soja, farelo, milho, açúcar, óleos vegetais, café, papel, álcool e outros. Em relação à importação, predomina o transporte de derivados de petróleo, da Refinaria Presidente Getúlio Vargas, da Petrobrás, de Araucária a Ourinhos (SP), Londrina, Maringá e Guarapuava (PR), além de cimento, insumos agrícolas, madeira, carvão para as cimenteiras de Rio Branco do Sul, na re-

PRODUTO	TRANSPORTE FERROVIÁRIO*													
	EM TONELADAS ÚTEIS							EM MILHARES DE TKU**						
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Açúcar	231.926	413.665	386.741	341.976	288.076	513.855	329.183	118.005	193.534	184.574	168.687	128.584	239.167	136.634
Adubos	292.750	373.038	187.061	191.097	132.086	327.988	399.967	137.234	172.234	107.580	115.222	69.887	177.503	222.398
Alcool	—	—	—	162.868	473.786	441.463	488.903	—	—	—	117.465	295.451	329.931	364.993
Arroz	96.471	62.611	76.212	166.094	117.111	129.243	119.148	47.118	33.418	42.345	99.247	72.314	84.058	78.297
Café	29.947	24.299	22.359	10.356	20.813	16.883	2.171	16.883	11.166	11.623	4.302	9.103	9.513	1.126
Calcário	566	1.083	2.848	22.733	12.374	16.712	3.926	252	518	1.313	9.567	5.496	7.383	1.712
Cimento	550.310	484.689	577.950	567.325	404.639	407.385	407.588	262.481	233.936	271.980	277.073	197.165	206.707	208.304
Clinquer	123.042	129.266	25.150	13.106	70.371	216.152	291.187	62.903	61.831	11.913	6.085	33.503	102.850	138.341
Petróleo: derivados claros	1.669.491	1.715.925	1.668.906	1.719.489	1.425.611	1.505.146	1.587.627	741.392	758.963	737.963	725.166	600.129	664.759	717.200
Petróleo: derivados escuros	870.612	713.586	829.208	589.797	827.718	883.238	515.140	175.014	173.389	159.563	119.322	136.753	131.754	83.864
Fornagem	1.771.210	1.998.586	2.322.246	2.193.700	2.278.286	2.372.894	2.693.384	710.669	832.979	988.954	971.721	942.674	1.017.862	1.161.715
Madeira e lenha	159.524	355.327	343.416	295.103	254.317	252.658	227.921	51.436	107.289	106.647	87.595	71.816	70.503	62.908
Milho	591.351	310.809	266.496	887.559	751.219	159.819	270.037	327.462	163.249	116.226	448.082	320.368	78.621	143.380
Papel e papelão	169.551	202.352	188.019	184.982	157.206	186.863	209.968	37.052	44.119	44.199	41.861	41.978	51.412	48.940
Produtos siderúrgicos	40.587	182.253	206.988	138.123	52.932	68.434	118.208	17.372	86.567	100.696	70.408	23.563	37.283	58.286
Soja	448.018	525.033	529.082	574.253	289.216	724.931	1.158.057	144.736	204.274	190.411	199.047	187.626	331.623	552.110
Trigo	531.138	655.176	458.391	294.292	515.226	424.634	970.951	212.512	668.988	193.407	107.010	226.543	199.145	534.383
Carvão mineral	—	203.810	402.733	358.531	227.133	443.048	416.329	—	93.542	163.266	94.774	49.032	174.208	184.356
Outras	393.342	353.518	524.393	709.500	543.640	444.709	512.402	163.851	142.104	177.213	268.677	191.128	158.471	192.822
Total	7.969.836	8.705.026	9.018.199	9.420.904	9.041.760	9.536.115	10.722.106	3.226.465	3.601.790	3.609.873	3.931.311	3.603.213	4.072.753	4.891.669

Fonte: RFFSA

* Na malha viária da Regional 5 da Rede Ferroviária Federal (ver texto)

** Unidades de toneladas por quilômetro

gião metropolitana de Curitiba, e Itaperussu, entre outros.

No sentido norte-sul da malha viária da Regional da RFFSA do Paraná, a movimentação refere-se, basicamente, a transportes interestaduais, principalmente entre os grandes mercados de São Paulo e Rio Grande do Sul, através do tronco sul (Pinhalzinho

e Lages) e, em menor escala, segundo a superintendência, pelo trecho de Itararé a Marcelino Ramos. Destaca-se o transporte de arroz, feijão e carvão para São Paulo, cimento, clínquer, rochas fosfáticas e álcool, para o Rio Grande do Sul, derivados de petróleo para Lages, produtos siderúrgicos, insumos agrícolas e outros.

UM RARO SUPERÁVIT

A malha viária da Regional 5 da RFFSA do Paraná em sua maior parte é constituída de linhas antigas, construídas há várias décadas, e por isso apresenta precárias condições geométricas de planta e perfil, segundo a superintendência. É o caso, por exemplo, do trecho de 90 quilômetros

que liga Curitiba a Paranaguá, serpenteando a serra do Mar, construído há um século, numa das mais belas obras de engenharia já executadas no Brasil. O melhor trecho da regional é a chamada Estrada de Ferro Central do Paraná, com 330 quilômetros, ligando Apucarana a Ponta Grossa, no Paraná.

Apesar da topografia ad-

versa de quase toda sua malha viária, a Regional 5, utilizada também para turismo, é uma das poucas da RFFSA que apresenta superávit, principalmente por causa do Corredor de Exportação. A movimentação de cargas, através de 6 mil vagões, puxados por 230 locomotivas, é toda controlada por um sistema de gerenciamento operacional (conhecido por Sigo), inaugurado em outubro de 1984. Com auxílio de computadores, esse sistema permite controlar a circulação dos trens ao longo das estações da malha viária.

Até o ano de 1989 a Regional 5 da RFFSA pretende elevar em mais 70% sua produção com os investimentos de US\$ 200 milhões, que já começaram a ser feitos para ampliar a capacidade de escoamento de mercadorias e grãos para o porto de Paranaguá, pelo Corredor de Exportação. Além da ampliação da capacidade de transporte no trecho mais crítico e estrangulado — de Curitiba a Paranaguá — de 3,5 milhões de toneladas para 7,7 milhões de toneladas, serão melhorados outros ramos.

RECUPERAR LINHAS

Outro trecho que hoje apresenta estrangulamento no transporte de cargas é o de Uvaranas a Enge-

aplicados também em obras de recuperação dos trilhos, dormentes, lastros e fixações em 950 quilômetros, além da compra de novas máquinas e equipamentos de conservação da malha. Os recursos serão suficientes para que a regional adquira e instale ainda sistema de telecomunicações em microondas e para melhorar a sinalização do trecho Uvaranas-Paranaguá. Prevê-se ainda a recuperação e melhoria de cinco dos principais pátios, no total de 3,4 quilômetros, além de oficinas e postos de abastecimento. Estão incluídas também construções de silos para grãos em Guarapuava, Maringá, Apucarana e Londrina.

Neste ano já foram iniciadas as obras em vários pátios e, segundo informou a superintendência da regional, deverá começar logo a construção de uma variante entre Desvio Ribas e Tibagi, que, apesar de ter somente 17 quilômetros, permitirá diminuir em 22 quilômetros o percurso entre Guarapuava e Curitiba. Essa obra reduzirá em duas horas o tempo de percurso dos trens, além de possibilitar que eles trafeguem com maior volume de carga.

Segundo a superintendência, essas melhorias, principalmente no trecho de Curitiba a Paranaguá e as que devem ser feitas até

Outro trecho que hoje apresenta estrangulamento no transporte de cargas é o de Uvaranas a Engenheiro Bley, no Paraná. Sua capacidade de transporte, de 6,3 milhões de toneladas atualmente, passará para 16 milhões de toneladas, segundo estimativa feita pela superintendência regional da RFFSA.

Os dólares que serão investidos na ferrovia paranaense vão recuperar cerca de 600 quilômetros de linha, reforçar 2,4 quilômetros de pontes e também construir e ampliar 20 quilômetros de desvios. Serão

Segundo a superintendência, essas melhorias, principalmente no trecho de Curitiba a Paranaguá e as que devem ser feitas até 1989, como sinalização automática e construção de novos pátios de cruzamento, permitirão manter o escoamento de 50% das cargas embarcadas no porto de Paranaguá nos próximos três a cinco anos. Mas a partir de então, de acordo com a superintendência, será necessária nova ligação entre Curitiba e Paranaguá, para atender ao aumento da demanda no transporte de carga para aquele porto.

PRODUÇÃO PREVISTA TRANSPORTÁVEL POR FERROVIA

(Em 1.000 toneladas)

PRODUTO E ORIGEM	1990	1995	2000	2005
SOJA				
Miranda (MS)	60	100	150	150
Dourados (MS)	2.540	4.300	5.850	5.850
Guaira (Paraguai)	900	1.200	1.700	2.300
Cascavel: Misiones (Argentina)	600	800	800	800
Paraná	1.610	1.675	1.675	1.675
Guarapuava (PR)	1.000	1.025	1.025	1.025
Total	6.710	9.100	11.200	11.800
MILHO				
Miranda (MS)	50	50	100	100
Dourados (MS)	250	250	250	600
Guaira (Paraguai)	700	1.000	1.400	1.800
Cascavel: Misiones (Argentina)	700	800	800	800
Paraná	340	340	340	340
Guarapuava (PR)	360	360	360	360
Total	2.400	2.800	3.500	4.000
TRIGO				
Miranda (MS)	—	—	—	—
Dourados (MS)	200	300	300	300
Guaira (Paraguai)	—	100	300	300
Cascavel: Misiones (Argentina)	—	—	—	100
Paraná	260	260	260	260
Guarapuava (PR)	240	240	240	240
Total	700	900	1.100	1.200
GRÃOS: RESUMO				
Miranda (MS)	110	150	250	250
Dourados (MS)	2.990	4.850	6.650	6.750
Guaira (Paraguai)	1.600	2.300	3.400	4.400
Cascavel: Misiones (Argentina)	1.300	1.600	1.600	1.700
Paraná	2.210	2.275	2.275	2.275
Guarapuava (PR)	1.600	1.625	1.625	1.625
Total geral	9.810	12.800	15.800	17.000

O sucesso do modelo...

por Paulo Sotero de Washington

(Continuação da 1ª página)

toneladas cada um, em composições de até 75, e despachado para os portos do golfo do México, da Costa Oeste ou pelo sistema hidroviário formado pelos Grandes Lagos e pelo rio São Lourenço. Cerca de 90% do trigo que os EUA exportam chega aos portos de destino por estrada de ferro.

O transporte intermodal entra em cena nos poucos casos em que a distância da fazenda ao rio ultrapassa o limite dos 400/500 quilômetros, acima do qual o uso do caminhão se torna antieconômico. A ferrovia, a partir destas distâncias, ganha em eficiência, podendo atingir, especialmente no caso de produtos perecíveis, uma vantagem média de quatro vezes sobre a rodovia, em termos de custo de frete. O transporte ferroviário é, por isso, usado para movimentar milho em algumas partes de Iowa. Marginalmente, ele suplementa o sistema

de transporte de soja em alguns estados. O caso inverso, de transporte de trigo por hidrovia, também existe, mas é igualmente marginal. Embora não haja números precisos ou definitivos a respeito, funcionários dos Departamentos de Agricultura e de Transportes (os departamentos correspondem a ministérios no Brasil) e do setor privado, ouvidos por este jornal, afirmaram que, do total de movimento de grãos nos EUA, parcelas equivalentes, de 35 a 40%, viajam por hidrovia e ferrovia, cabendo o restante à rodovia, que cumpre um papel complementar.

Embora não haja propriamente uma competição entre os dois principais sistemas de transportes no que toca ao movimento de grãos, historicamente foi o rio que mandou no preço. "Quanto mais perto do Mississippi, mais barato é o frete ferroviário, explica Charles Pierson, um funcionário da Divisão de Transportes do Departamento de Agricultura dos EUA. Em parte, isso se deve à vantagem natural do

transporte hidroviário, que é mais simples, de maior capacidade e exige investimentos menores. Na semana passada, por exemplo, o transporte de uma tonelada de grãos de Saint Louis (Missouri) até o porto de Nova Orleans, a cerca de 900 quilômetros de distância, custava menos de US\$ 4, enquanto o frete pela ferrovia que corre paralela ao Mississippi estava em US\$ 8. A tendência de proeminência do rio na determinação do preço do frete era, no passado, reforçada também pela teia de regulamentos que governava o transporte ferroviário.

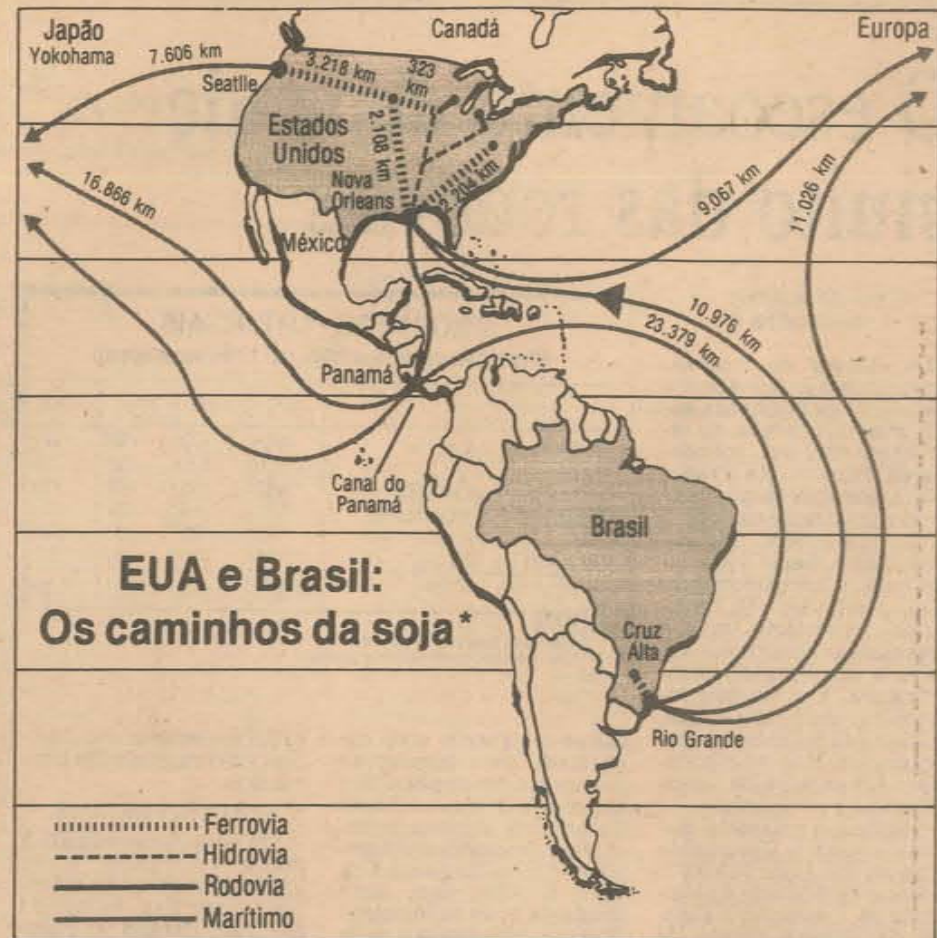
A "desregulamentação" do setor de transportes nos EUA, a partir de 1980, combinada a alguns avanços tecnológicos incorporados nos sistemas de elevação e ensilagem, nos últimos anos, tornou o transporte ferroviário naturalmente mais competitivo. Megafusões e a introdução de inovações destinadas a fazer economia de escala, bem

como a legalização dos contratos negociados diretamente entre as companhias ferroviárias e as grandes empresas da agro-indústria americana, como a Cargill ou a Continental, produziram uma queda de 18% nos fretes nos últimos cinco anos. A diminuição do número de competidores foi pelo menos em parte compensada pela queda do volume de exportações de trigo nos últimos anos.

Uma baixa ainda mais acentuada do frete ocorreu no sistema hidroviário. Neste caso, porém, a redução deve-se exclusivamente à queda nas exportações, que apanhou as cerca de trezentas empresas que operavam as barcaças da bacia do Mississippi, cinco anos atrás, no pior momento. Estimuladas pela inflação elevada e pela rápida expansão das exportações em 1978 e 1979, elas haviam embarcado numa expansão de sua capacidade que acabou por se revelar desastrosa. Hoje, o movimen-

to das barcaças está 40% inferior ao que era em 1980 e dezenas de operadores fecharam as portas.

Para Robert Cartmill, presidente da Lincoln Grain Company, de Nebraska, que opera estações de elevação e ensilagem de trigo junto a ferrovias de quatro estados, o ganho de eficiência do transporte de grãos por trem, registrado nos últimos anos, deve ser creditado em grande parte à informatização dos sistemas de transbordo. "Graças ao computador, hoje, nas nossas instalações, um homem carrega sozinho uma composição de 75 vagões, ao ritmo de um vagão a cada oito minutos." Esses ganhos, segundo Cartmill, estão sendo repassados a todo o sistema de transporte de grãos. "Para o país, eles representam um barateamento do frete e um aumento de competitividade no mercado internacional. Para o consumidor, eles significam preços mais baratos."



* Mapa elaborado pela American Soybeans Association para mostrar que transporte caro impede a soja do Brasil concorrer em alguns mercados externos (ver 1ª página, "A antiga viabilidade rediscutida").

PRODUTOS AGRÍCOLAS*

(Em 1.000 toneladas)

TRECHOS	1990	1995	2000	2005
Miranda-Dourados	95	135	220	220
Dourados-Guaira	2.940	4.555	6.000	6.070
Guaira-Cascavel	4.360	6.615	9.060	10.020
Cascavel-Guarapuava	7.185	9.615	12.020	13.060
Guarapuava-Engenheiro Gutierrez	8.640	11.095	13.500	14.540
Engenheiro Gutierrez-Engenheiro Bley	5.790	7.405	9.300	10.200
Engenheiro Bley-Curitiba	6.520	8.140	9.655	10.555
Curitiba-Paranaguá	6.320	7.940	9.455	10.355

Fonte: CVRD

* Transporte no sentido exportação — previsão de 1990 a 2005.

Há falta de espaço para armazenagem

por Alceo Rizzi de Curitiba

O Estado do Paraná, que participa com cerca de um quarto da produção nacional de grãos, dispõe atualmente de uma das melhores infra-estruturas de armazenagem do País, mas, mesmo assim, convive com uma demanda reprimida de estocagem da ordem de 4 milhões de toneladas a

maior parte do milho produzido no estado, por falta de armazéns mais modernos, o produto tem de ser transferido para outros estados, como Santa Catarina e São Paulo. "Essas regiões, muitas vezes, têm de importar o milho de outros estados, nas épocas de adversidades climáticas, para sustentar seus rebanhos de suínos e aves", informa o presidente da Copasa.



mesmo assim, convive com uma demanda reprimida de estocagem da ordem de 4 milhões de toneladas a granel. Sua capacidade estática instalada é de 16 milhões de toneladas, das quais se pode descontar cerca de 20% devido ao sucateamento de parte da rede, segundo afirmou a este jornal o presidente da Companhia Paranaense de Silos e Armazéns (Copasa), Waltzer Donini.

"Com toda certeza, se não adotarmos algumas providências ainda neste ano, enfrentaremos, na próxima safra, um dos problemas mais graves de nossa agricultura, que é a falta de armazéns para receber as colheitas", comenta o presidente da Copasa. De toda a capacidade estática instalada de estocagem do Paraná, cerca de 7,8 milhões de toneladas referem-se a armazéns e silos mantidos pela rede privada e outros 5,6 milhões de toneladas estão nas mãos das cooperativas agrícolas do estado. O restante, 2,6 milhões de toneladas, é a estocagem assegurada pela rede oficial, compreendendo a Copasa, que só participa com 260 mil toneladas, a Cibrazém, a Portobrás e a Armazéns Gerais Estradas de Ferro (AGEF), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

Além do sucateamento das estruturas, a rede de estocagem do Paraná, composta de 3.600 unidades, enfrenta, em muitos casos, problemas com relação à distribuição espacial inadequada. Muitos silos foram projetados praticamente para abrigar um único produto, como o café, numa época em que essa cultura representava o principal suporte da agricultura paranaense.

PERDAS NA SAFRA

Segundo o presidente da Copasa, o Paraná perde, anualmente, cerca de 25% de sua safra de milho, o equivalente a 600 mil toneladas, por falta de uma estrutura mais adequada da armazenagem. Outro problema é a falta de centros de transbordo de cargas, com terminais ferroviários, para transportar os produtos aos centros consumidores do Paraná ou de outros estados, via porto de Paranaguá. No oeste e sudoeste paranaenses, regiões responsáveis pela

mesmo assim, convive com uma demanda reprimida de estocagem da ordem de 4 milhões de toneladas a granel. Sua capacidade estática instalada é de 16 milhões de toneladas, das quais se pode descontar cerca de 20% devido ao sucateamento de parte da rede, segundo afirmou a este jornal o presidente da Companhia Paranaense de Silos e Armazéns (Copasa), Waltzer Donini.

Na opinião do Donini, o governo deveria dar maior atenção à questão de armazenagem, mudando sua política em relação ao setor, investindo mais recursos em sua ampliação. Para Donini, que também preside a Associação Brasileira das Companhias Armazenadoras Oficiais Estaduais, a Cibrazém deve coordenar e normatizar o setor, passando para as empresas estaduais a responsabilidade de operar com a formação de estoques reguladores, cabendo à rede privada de estocagem, incluindo as cooperativas, a tarefa de ampliar o sistema de captação dos produtos.

EXPANSÃO

Para reduzir o déficit de estocagem do Paraná, a Comissão Estadual de Armazenagem, presidida pelo secretário da Agricultura, Brazílio de Araújo Neto, já apresentou ao governador João Elísio Ferraz de Campos um plano de expansão da rede, em mais 265 mil toneladas, orçado entre CZ\$ 35 milhões e CZ\$ 40 milhões. "Seria para formar estoques reguladores com o objetivo de atender às regiões produtoras, além das regiões de consumo humano e animal e das agroindústrias. O plano é para execução imediata, se possível ainda neste ano, para atender à próxima safra", informou o presidente da Copasa.

Em sua opinião, o Paraná precisa modernizar sua rede de estocagem, implantando armazéns estratégicos, adequando a estrutura já existente com instalação de melhores sistemas de aeração e termometria e ampliando seu esquema de captação de produtos. E também deveria aumentar sua capacidade de estocagem a frio, atualmente restrita a duas câmaras, uma instalada em Palmas, no sudoeste, para abrigar 7 mil toneladas (4,5 mil de batata-semente e mais 2,5 mil toneladas de maçã), e outra ainda em fase de construção, para operar no início do próximo ano, com espaço para mais 5 mil toneladas de maçã. Os investimentos nessas duas unidades giram em torno de CZ\$ 180 milhões.



Enquanto você dorme, a Sanepar trabalha para que o Paraná economize água.

O Programa de Controle de Perdas da Sanepar está descobrindo todos os furos do sistema de abastecimento de água.

Com modernos e sofisticados equipamentos, os técnicos em geofonia da Sanepar trabalham na calada da noite fazendo um verdadeiro check-up na rede de distribuição.

Vazamentos ocultos, materiais e equipamentos com defeitos são constatados e imediatamente reparados pelas equipes de manutenção.

O Programa de Controle de Perdas da Sanepar já está dando resultados. E a economia que o Paraná vai fazer é suficiente para abastecer uma cidade de 1 milhão de habitantes.

 sanepar

GOVERNO
João Elísio
Secretaria de Administração
PREPARANDO O PARANÁ DO FUTURO.

O escoamento depende muito das rodovias

por Alceo Rizzi
de Curitiba

PRODUTOS POTENCIAIS (Projeção, de 1990 a 2005, em 1.000 toneladas)				
	1990	1995	2000	2005
Calcário	395	420	450	480
Cimento	100	120	150	180
Derivados claros de petróleo*	490	540	600	660
Derivados escuros de petróleo**	100	110	120	130
Alcool	70	80	90	100
Fertilizantes	160	180	200	230
Total	1.315	1.450	1.610	1.780

Fonte: CVRD
* Gasolina, querosene e outros
** Óleos diesel, combustível e outros

maior integração e de capacidade para atender às demandas das regiões. Nos estados do Paraná e Santa Catarina o sistema ferroviário é formado pela Superintendência Regional 5 da Rede RFFSA, com uma malha de 3.381 quilômetros de linhas principais e mais 438 de linhas acessórias, sendo 2.250 quilômetros instalados no Paraná, 1.121 quilômetros em Santa Catarina e 10 quilômetros no Estado de São Paulo.

A movimentação de cargas nesses dois estados é feita através do tronco principal sul, de Lajes a Pinhalzinho (SC), na direção Norte-Sul, parte central do eixo ferroviário, que une a região sul à sudeste. Também é formado pelo Corredor de Exportação do Paraná, que vai de Apucarana, onde se liga com a rica região do norte do estado, até o porto de Paranaguá, passando antes por Ponta Grossa, Engenheiro Bley e Curitiba. Sua capacidade de transporte, contudo, é limitada pelo gargalo da Serra do Mar, entre Curitiba e Paranaguá, numa extensão de 90 quilômetros, na qual, segundo o relatório sobre a Ferrovia da Produção, ocorre uma saturação do trecho devido a rampas de 3,3% e curvas com raios de até 110 metros existentes em seu traçado. Essa saturação tem elevado substancialmente o fluxo ferroviário em uma linha que antes era quase inoperante: a que vai de Mafra (SC) ao porto catariense de São Francisco do Sul. A Regional 5 da

maior integração e de capacidade para atender às demandas das regiões. Nos estados do Paraná e Santa Catarina o sistema ferroviário é formado pela Superintendência Regional 5 da Rede RFFSA, com uma malha de 3.381 quilômetros de linhas principais e mais 438 de linhas acessórias, sendo 2.250 quilômetros instalados no Paraná, 1.121 quilômetros em Santa Catarina e 10 quilômetros no Estado de São Paulo.

maior integração e de capacidade para atender às demandas das regiões. Nos estados do Paraná e Santa Catarina o sistema ferroviário é formado pela Superintendência Regional 5 da

RFFSA conta atualmente com 5.830 vagões e 230 locomotivas.

APROVEITAR RIOS

Em Mato Grosso do Sul a malha ferroviária é de 1.182 quilômetros de extensão e interliga as bacias dos rios Paraná e Paraguai, além de um ramal de 108 quilômetros ligando a capital do estado a Ponta Porã, na divisa com o Paraguai. Essas linhas de ferrovias, apesar de importantes para os transportes de passageiros e de cargas, enfrentam dificuldades na sua operação, principalmente pelo seu próprio traçado e pelas enchentes do pantanal mato-grossense.

O transporte hidroviário também é insignificante, quando poderiam ser aproveitadas as potencialidades de navegação principalmente das bacias dos rios Paraguai e Paraná. O rio Paraguai, por suas características de planície, é navegável em toda a sua extensão e nele já se faz transporte de produtos saídos de Corumbá, principalmente minério de ferro e cimento, tendo como portos o porto de Esperança, Ladário-Corumbá, o de maior movimento, que faz conexão com a RFFSA e a BR 262. A comissão da Ferrovia da Produção identificou afluentes nas bacias do Paraná e do Paraguai pouco utilizados, como o rio Jaquiri e o complexo dos rios Miranda-Aquidauana, com potencial navegável de 280 quilômetros cada.

O que a indústria pode fazer

por Ariverson Feltrin
de São Paulo

Obras como a Ferrovia da Produção, que poderá permitir ao País melhorar o escoamento de sua safra agrícola, fazem parte das preocupações do novo presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Luís Cesário Amaro da Silva. "Com o advento do Plano Cruzado, planta-se mais no Brasil. E isto exigirá resposta das ferrovias, um fator regulador dos fretes. O trem, ao contrário do caminhão, não faz leilão de fretes", assinala.

Capacidade para atender à demanda de material ferroviário advinda da Ferrovia da Produção é o que não falta à indústria. Os grandes investimentos do setor para expandir sua capacidade de produção, concluídos em meados da década de 70 e feitos para atender à convocação dos planos governamentais, que acabaram não efetivados, resultaram no seguinte quadro:

• Vagões — Desde 1977, a capacidade instalada da indústria de material ferroviário é de 9 mil unidades por ano. De lá até agora, porém, a maior produção alcançada foi no ano de 1978, com 3.053 vagões.

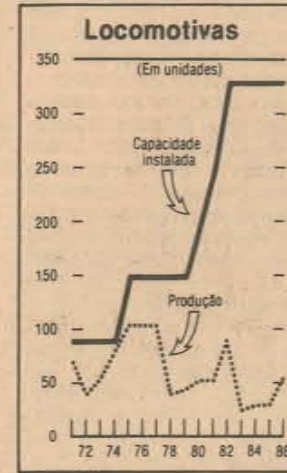
Isto é, o melhor ano ocupou pouco mais de um terço do que a indústria tem capacidade para fabricar.

Neste ano, a previsão da Abifer é de que cerca de mil vagões serão produzidos pela indústria. "A reforma econômica criou expectativas otimistas e alguns setores já se pronunciam nesse sentido. Para o sistema ferroviário, entretanto, os reflexos ainda não se fizeram sentir. Mais do que isso: reduziram-se as perspectivas, delineando-se um futuro próximo mais crítico do que nos últimos anos", assinala o relatório 1985/86 da Abifer.

As duas maiores empresas ferroviárias do País, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), do governo federal, e a Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), do governo paulista, não encomendaram durante o ano de 1985 sequer um vagão à



Luís Cesário Amaro da Silva



Fonte: Abifer/Simefr
* Previsão

mesmo número alcançado em 1984. Das 28 produzidas, 18 ficaram no mercado interno (10 para a CVRD e 8 para a RFFSA).

Há cinco fabricantes de vagões no Brasil: Cobrasma S.A.; Mafersa S.A.; Companhia Industrial Santa Matilde; FNV — Veículos e Equipamentos S.A.; e CCC — Companhia Comércio e Construções.

De locomotivas, há três fabricantes: Emaq — Engenharia e Máquinas S.A., Equipamentos Villares S.A. e General Electric do Brasil S.A. O índice de nacionalização desses equipamentos é de 85%, de acordo com a Abifer.

NOVO PAPEL

Há anos a Abifer vem informando sobre a alta ociosidade das indústrias do setor de material ferroviário. "Este filme todo mundo já viu, mas não sensibilizou ninguém", diz, convicto, o novo presidente da entidade, Amaro da Silva. "Vamos reformular o enfoque e chamar a atenção para o importante papel que pode ser desempenhado pela ferrovia no escoamento dos grandes volumes de carga. Precisamos, como faz a CVRD, de composições com mais de 150 vagões, que transportam 16 mil toneladas. Isto, sim, resolve os problemas de congestionamento das estradas e baixa taxa dos produtos, tanto

para o mercado interno quanto para o externo", assinala.

No novo enfoque da Abifer, Amaro da Silva chama a atenção para um aspecto

VAGÕES DE CARGA

	CAPACIDADE	PRODUÇÃO	UTILIZAÇÃO (%)
1970	5.000	1.808	36
1971	5.000	1.935	39
1972	5.000	1.496	30
1973	5.000	3.406	68
1974	6.000	3.576	60
1975	7.000	5.025	72
1976	8.000	4.479	56
1977	9.000	2.538	28
1978	9.000	3.053	34
1979	9.000	2.513	28
1980	9.000	1.490	17
1981	9.000	766	9
1982	9.000	1.551	17
1983	9.000	1.411	16
1984	9.000	719	8
1985	9.000	1.881	21
1986	9.000	947*	10*

Fonte: Abifer e Simefr
* Previsão

A confirmação da Mitsui

por Sérgio Danilo
do Rio

O grupo japonês Mitsui, através de sua subsidiária brasileira, a Mitsui Trading, está interessado em financiar a Ferrovia da Produção, ofertando créditos aos governos federal e do Paraná de US\$ 800 milhões, segundo informou a este jornal o diretor da empresa no Rio, Yoshio Ogura. Durante uma missão de empresários paranaenses a Tóquio, no ano passado, a empresa japonesa ofereceu ao governo do Paraná um crédito de US\$ 200 milhões e, neste ano, a oferta aumentou para US\$ 800 milhões para serem utilizados pelo governo na compra de equipamentos destinados à ferrovia. Ao longo de vinte anos, o grupo Mitsui vem comercializando equipamentos com as diversas empresas ferroviárias brasileiras e vendendo "know-how". No ano passado, a Mitsui investiu e re-

passou para a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) créditos de US\$ 300 milhões para modernização dos trens suburbanos do Rio de Janeiro, incluindo sistema de sinalização, manutenção e até intercomunicação ferroviária. Ogura informou que está aguardando uma definição do grupo de trabalho do governo do Paraná, que estuda a implantação da ferrovia, para então detalhar como poderiam ser repassados os US\$ 800 milhões. A Mitsui Trading opera em todos os ramos da comercialização industrial e agrícola, mas Ogura esclareceu que a empresa não tem interesse em receber seja em pagamento do empréstimo de US\$ 800 milhões, como chegou a ser noticiado. O interesse do grupo Mitsui na ferrovia limita-se a intermediar junto aos bancos japoneses o crédito de US\$ 800 milhões, e, se aprovado, repassar em equipamentos e serviços ao Paraná.

para o mercado interno quanto para o externo", assinala.

No novo enfoque da Abifer, Amaro da Silva chama a atenção para um aspecto

to: "É muito perigoso que se acelerem todos os setores da economia e não se acelere a ferrovia. Poderemos ter um caos no transporte em pouco tempo".

Regional Curitiba da RFFSA: vocação   para as cargas

A meta da Regional Curitiba da Rede Ferroviária Federal S.A. para este ano   transportar 12 milhões de toneladas úteis de mercadorias, contra 10,5 milhões de toneladas no ano passado. Este crescimento   considerado "uma façanha" pelo presidente da RFFSA, engenheiro Osiris Stenghel Guimarães, devido   dificuldade do traçado de vários trechos de linhas da Regional, principalmente entre Curitiba e Paranaguá.

Os 3.400 quilômetros de linhas da Regional Curitiba atendem os Estados do Paraná e Santa Catarina. Deste total, há linhas em boas condi es de tráfego, como os 330 quilômetros da Estrada de Ferro Central do Paraná, ligando Apucarana e Ponta Grossa, construída há pouco mais de dez anos. Mas a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, por outro lado, apresenta m s condi es geométricas de planta e perfil. Construída há cem anos, esta ferrovia acaba estrangulando o fluxo de exporta o justamente no acesso ao Porto de Paranaguá.

A REGIONAL

Para entender a importância da ferrovia para o transporte de cargas, no Paraná e Santa Catarina,   preciso lembrar o que ela representa no fluxo de cargas. A orienta o das linhas da Regional conduz a dois tipos distintos de fluxos de transporte. No sentido Leste-Oeste, as linhas ligam o interior com os portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, e de São Francisco do Sul, em Santa Catarina.

Neste sentido, o transporte   basicamente de produtos agrícolas, voltados principalmente para a exporta o. Destaca-se o transporte de soja, farelos, milho, a ugar, óleo comestível, café, papel, álcool e, mais recentemente, do trigo, que contribuiu no ano passado com expressiva parcela para o recorde histórico de 10,7 milhões de toneladas de mercadorias transportadas pela Regional.

No sentido da importa o (do litoral para o interior), predomina o transporte de derivados de petróleo da Refinaria de Araucária para os pólos de Ourinhos (São Paulo), Londrina, Maringá e Guarapuava, além do cimento, insumos agrícolas, madeiras, carvão para as cimenteiras de Rio Branco do Sul e Itaperussu e outras mercadorias.

O segundo fluxo de transporte   no sentido Norte-Sul, quando a Regional atende o transporte interestadual, principalmente entre os grandes mercados de São Paulo e Rio Grande do Sul, feito pelo Tronco Sul (Pinhalzinho-Lages) e, em menor escala, pelo trecho Itararé-Marcelino Ramos. Destaca-se o transporte de arroz, feijão e carvão para São Paulo e o de cimento, clínquer, rochas fosfáticas e álcool para o Rio Grande do Sul, além de derivados de petróleo para Lages, produtos siderúrgicos, insumos agrícolas e outros.

TURISMO

Embora o transporte pela Regional Curitiba tenha como absoluta prioridade as cargas, o atendimento ao turismo   feito no trecho Curitiba-Paranaguá, em trens diários e litorinas, e entre Curitiba e Antonina, ambas as linhas passando pela Serra do Mar. A centenária Ferrovia Curitiba-Paranaguá, com curvas de 90 metros de raio, rampas de três por cento e obras-de-arte arrojadas, representa uma atra o fundamental para o turismo no Paraná. Diariamente, uma média de 800 passageiros faz o percurso de trem pela Serra do Mar.

O turismo nas linhas da Regional Curitiba não se restringe   Serra do Mar. Em fevereiro deste ano, foi inaugurada uma nova rota turística. Quinzenalmente, um trem movido por "maria fumaça" sai lotado da antiga esta o ferroviária de Curitiba (hoje Museu Ferroviário) com destino   histórica cidade da Lapa. Os 82 quilômetros de trilhos que separam as duas cidades são percorridos em três horas. O novo serviço agradou, a ponto de se formarem longas filas nos quich s da Rodoferroviária de Curitiba, nas quartas-feiras que antecedem a viagem, quando são postas   venda as passagens.

Em Santa Catarina, o turismo férreo   feito por litorinas entre Corup  e São Francisco do Sul, num trecho de 95 quilômetros. Outro serviço   feito através de uma agência de turismo de São Paulo.   uma viagem de seis dias, em litorina e ônibus, que abrange visitas a cidades do Paraná e Santa Catarina. A viagem começa em Curitiba, numa litorina com serviço de bordo, guia, ar condicionado, toaletes e música ambiente, passando pela Lapa e depois pelas cidades catarinenses de Rio Negrinho, São Bento do Sul, Jaraguá do Sul, Pomer e, Blumenau, Joinville e São Francisco do Sul. A volta   por ônibus, de São Francisco do Sul a Caiobá, no litoral paranaense.

VOCA O

Mas, embora os serviços turísticos da Regional sejam considerados de bom padrão, a principal preocupa o   com o



transporte de cargas.   que qualquer intensifica o no atendimento ao transporte de passageiros implicaria entraves s rios ao escoamento das safras, pelos problemas que a malha ferroviária no Paraná e em Santa Catarina apresenta. Responsável pelo transporte de cerca de 30% do total de grãos movimentado pela Rede Ferroviária Federal S.A., a Regional Curitiba está incluída nos projetos de recupera o da malha ferroviária brasileira.

Do total de 1 bilhão e 100 milhões de dólares que serão investidos nas ferrovias até 1989 (recursos do Banco Mundial, do BNDES e da própria empresa), 220 milhões de dólares serão aplicados no Corredor de Exporta o do Paraná. Hoje, a capacidade do trecho mais crítico, Curitiba-Paranaguá,   de 3,5 milhões de toneladas. Com as obras previstas no chamado "Projeto Paraná", a capacidade será ampliada para 7,7 milhões de toneladas em 1989, um aumento de 115%.

Outro trecho que representa hoje um "estrangulamento" do transporte de cargas, Uvaranas-Engenheiro Bley, permite o transporte de 6,3 milhões de toneladas, que passará para 16 milhões de toneladas (aumento de 152%). As obras previstas no Projeto Paraná compreendem a recupera o de 600 quilômetros de linhas; o reforço na estrutura de 2,4 quilômetros de pontes; a constru o e amplia o de 20 quilômetros de desvios; obras de recupera o da superestrutura (trilhos, dormentes, lastro, fixa es) em 950 quilômetros; aquisi o e emprego de máquinas e equipamentos de conserva o de via; aquisi o e instala o de sistemas de telecomunica es em microondas; melhoria da sinaliza o no trecho Uvaranas-Paranaguá; recupera o e melhoria dos cinco principais pátios, em 3,4 quilômetros de vias; melhoria de oficinas e postos de abastecimento; e constru o de silos para gr os em Guarapuava, Maringá, Apucarana e Londrina.

Globalmente, a produ o na Regional Curitiba será aumentada em mais de 70% a partir dos investimentos. Neste ano, já foram iniciadas obras em vários pátios e deve começar também a constru o de uma variante entre o Desvio Ribas e Tibagi, na região de Ponta Grossa. Apesar de esta liga o ter apenas 17 quilômetros, permitirá um encurtamento de 22 quilômetros na distância percorrida pelos trens entre Guarapuava e Curitiba (e vice-versa), representando uma diminui o de duas horas no tempo de percurso, além de possibilitar que os trens trafeguem com maior volume de carga.

COMPARA O

Ao mostrar os números de sua produ o no ano passado, a Regional Curitiba fez, no início deste ano, uma compara o pitoresca. Os 10 milhões e 500 mil toneladas úteis de mercadorias transportadas pela Regional em 1985 correspondem ao transporte feito por 420 mil carretas, com capacidade para 25 toneladas cada uma. Se essas carretas fossem postas em fila, distanciadas 83 metros uma da outra, formariam um comboio rodoviário de 41.800 quilômetros. Ou seja, dariam a volta ao mundo, já que a circunferência da Terra   de aproximadamente 41 mil quilômetros.

Os Caminhos Da Produ o

Ferrovia da Produ o

Os caminhos da produ o levam a Mato Grosso do Sul. Um estado com 1,7 milhão de hectares cultivados, e um mundo de grãos produzidos e a produzir.

Em 1986, uma safra estimada em sete milhões de toneladas de soja, arroz, cana, trigo e outras culturas. Terceiro produtor nacional em soja e trigo. Uma soluço nacional de desenvolvimento.

Mato Grosso do Sul. Mais de um milhão de cabeças exportadas anualmente de um rebanho de 13 milhões de bovinos.

Terceira maior reserva de minério de ferro e 50% das reservas de manganês do país. Um Estado em fase inicial da agroindústria. Com potencial de 14 milhões de hectares para imediata intensifica o da agropecuária.

Os caminhos da produ o levam a Mato Grosso do Sul.

Um Estado que precisa de saídas para o seu desenvolvimento.

Um grande negócio para o país.



RAMEZ TEBET
Governo do Estado de Mato Grosso do Sul/MS
Construindo o tempo

Índice de Carajás melhor do que o de Vitória-Minas

por Sérgio Danilo
do Rio

Neste mês de julho faz exatamente um ano que se realizou o primeiro embarque de carga combinada de minérios de ferro (20 mil toneladas) e de manganês (10 mil toneladas) da serra dos Carajás, transportada pela nova Estrada de Ferro de Carajás até o porto de Ponta da Madeira (na época ainda em construção) com destino à Alemanha Federal e à Inglaterra, promovido pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). "Um dos segredos do êxito da CVRD na produção e comercialização é o sistema de transportes que utiliza", diz o diretor José Schettino, da CVRD. "É o fator decisivo para determinar a competitividade dos nossos produtos e a integração entre as minas, a ferrovia e os portos operados pelas equipes da CVRD." A ferrovia de Carajás atravessa os estados do Pará e do Maranhão, e no seu percurso — de 900 quilômetros — transporta todo tipo de carga, além de passageiros. No ano passado, durante as enchentes que ocorreram no primeiro semestre, essa ferrovia foi o único meio de transporte para algumas regiões inundadas. Segundo Schettino, o trem permitiu levar alimentos, combustíveis e outros gêneros para as populações sitiadas.

Neste ano, de janeiro a maio, informa o diretor da CVRD, a ferrovia transportou 3,79 milhões de toneladas. Em maio último bateu o seu recorde, com 1,14 milhão de toneladas de carga. A estrada transportou, para embarques no porto de Itaqui, em abril último, 649 mil toneladas de minério de ferro e em maio 1,24 milhão de toneladas, devendo alcançar em junho volume superior a 1,5 milhão de toneladas. Com a inauguração do serviço de passageiros, transportou em abril último 16 mil pessoas, aumentando em maio para

21,5 mil, em doze viagens diárias, com a média de 1,25 mil por composição. Segundo o diretor da CVRD, esse aumento se verificou em função de qualidade, tempo, segurança e baixo preço do serviço. Esses fatores, diz Schettino, mostram que a Estrada de Ferro de Carajás se afirma como um importante fator de integração da região.

LOCOMOTIVAS EVAGÕES

A ferrovia foi dimensionada para atender ao transporte de 35 milhões de toneladas de minério de ferro a partir de 1987. Atualmente ela pode transportar 15 milhões e, já neste segundo semestre, 25 milhões de toneladas.

Os estudos para definir o traçado da estrada tiveram como ponto de partida um levantamento aerofotogramétrico. Graças a isso, não foram necessários túneis, mas apenas um reduzido número de obras de arte. O diretor da CVRD revela que, dos 900 quilômetros da linha, 73% são em tangente (retas) e 27% em curvas. A bitola é larga (1,60 metro), as rampas no máximo de 0,4% no sentido da mina para o porto e os dormentes são de madeira tratada.

Segundo José Schettino, serão necessários, para transportar 35 milhões de toneladas por ano, 2,878 mil vagões, no valor de US\$ 168 milhões, e setenta locomotivas, no valor de US\$ 70 milhões. O dimensionamento da frota rodante levou em conta os tempos de percurso e as interrupções para manutenção da via permanente. Em comparação com a Estrada de Ferro Vitória — Minas, a nova ferrovia de Carajás tem índices melhores, seja na economia de combustível seja na sua estratégia de manutenção. A ferrovia ainda não está terminada, faltam investimentos de CZ\$ 50 milhões para complementar a sua sinalização definitiva.

Um porto equipado, apesar de tudo

por Alceo Rizzi
de Curitiba

Com a expansão da fronteira agrícola paranaense, ocorrida nas últimas duas décadas, e também devido a sua posição geográfica estratégica, próxima de outras zonas produtoras, o porto de Paranaguá tornou-se o principal exportador de cereais e de seus subprodutos do País, condição esta que se vem consolidando no decorrer dos anos. No ano passado o porto de Paranaguá embarcou para os mercados internacionais 7,7 milhões de toneladas de cereais e de seus subprodutos, o equivalente a 49,5% do volume, de 15,5 milhões de toneladas, exportado pelo País.

No total, entre cargas gerais, de grãos sólidos e líquidos, compreendendo exportação, para a qual está montada praticamente toda a sua estrutura, e importação, o porto de Paranaguá movimentou 13 milhões de toneladas, o maior volume de sua história. Foram 8,116 milhões de toneladas de grãos sólidos (milho, soja, farelo, fertilizantes, sal, minérios e trigo), mais 3,671 milhões de toneladas de grãos líquidos (óleo vegetal, derivados de petróleo e produtos químicos) e 1,027 milhão de toneladas de carga geral (café em grão, madeira, algodão, café solúvel, congelados e diversos, esses tanto em importação quanto em exportação), além de 210 mil toneladas que foram embarcadas pelo porto de Antonina (carvão e diversos).

ATÉ DO PARAGUAI

A zona de influência do porto de Paranaguá estende-se a mais de 500 mil quilômetros quadrados, abrangendo o Estado do Paraná e parte dos territórios de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, sul de São Paulo e Mato Grosso do Sul. E também o Paraguai, de quem é entreposto de depósito franco e por onde são embarcados cerca de 30% dos produtos exportados por aquele país.

Com capacidade de embarque de 6,5 mil tonela-

	PARANAGUÁ	BRASIL (TOTAL)	PARTICIPAÇÃO DE PARANAGUÁ (%)
1976	1.740.040	10.128.303	17,18
1977	2.115.381	12.120.175	17,45
1978	934.710	12.658.944	7,38
1979	1.491.018	15.244.377	9,78
1980	2.478.493	20.132.401	12,31
1981	3.045.046	23.293.035	13,07
1982	2.005.455	20.175.071	9,94
1983	2.343.014	21.898.878	10,70
1984	2.415.271	27.005.000	9,00
1985	2.485.185	25.639.000	9,69

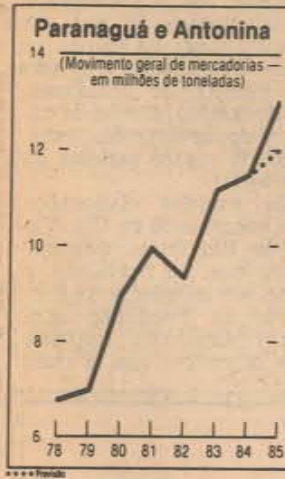
Fonte: Porto de Paranaguá

das/hora, possibilitada pelos quatro "shiploaders", que dispensam contato manual no armazenamento e no embarque de cereais, carregando 1,5 mil toneladas/hora, além do trabalho de outros guindastes, o porto de Paranaguá permite a atracação simultânea de dez a treze navios. Desde pequenos, de cabotagem, até supergraneleiros, com 270 metros de comprimento. O canal da Galheta é o principal acesso marítimo do porto de Paranaguá, com profundidade de 12 metros e largura de 150 a 200 metros, permitindo a navegação de graneleiros com até 78 mil toneladas de carga. Existe também o canal sudeste, pouco utilizado, com 10 metros de profundidade.

O porto tem uma faixa de cais comercial de 2,16 mil metros de comprimento, compreendendo trechos que variam entre 8, 10 e 12 metros de profundidade, que deverá ser ampliado em mais 350 metros, provavelmente ainda neste ano, se houver liberação de recursos pelo governo. E também dispõe de um cais para inflamáveis com extensão de 494 metros, onde são embarcados por oleodutos os derivados de petróleo, que percorrem 90 quilômetros para chegar a Paranaguá, saídas da Refinaria Presidente Getúlio Vargas, da Petrobrás, em Araucária, na região metropolitana de Curitiba.

CAPACIDADE PARA ARMAZENAR

As cargas gerais são mo-



vimentadas em diversos pontos do cais comercial, buscando-se sempre determinar a atracação dos navios nos berços mais próximos do local de embarque e desembarque. São 23 os armazéns para carga geral, num total de 56,6 mil metros quadrados e mais 9 pátios para diversas cargas, compreendendo um território portuário de 90,5 mil metros quadrados.

A capacidade instalada de ensilagem para grãos sólidos, segundo a Superintendência do Porto de Paranaguá, é de 649 mil toneladas, compreendidas em espaços abertos para estocagem e em armazéns privados e da rede do próprio porto. O porto tem capacidade própria de ensilagem de 240 mil toneladas formada pelos seis armazéns, verticais e horizontais.

O principal sistema de transporte para fazer che-

MERCADORIAS	1980	1981	1982	1983	1984	1985
CARGA GERAL						
Café em grão	247	248	184	189	136	123
Madeira	99	99	73	100	155	148
Algodão	5	16	25	74	16	35
Café solúvel	3	1	—	—	—	—
Congelados	63	101	105	150	160	166
Importações diversas	113	106	112	98	131	158
Exportações diversas	99	152	103	282	410	397
Total	629	723	602	893	1.008	1.027
GRANÉIS SÓLIDOS						
Milho	287	403	1.079	880	442	245
Soja	984	890	530	1.027	1.274	2.404
Farelo	3.401	4.043	3.565	4.166	4.094	4.711
Fertilizantes	863	370	388	134	162	193
Sal	138	122	123	151	190	208
Minérios	26	9	49	61	120	30
Trigo mourisco	—	—	57	29	11	10
Trigo	—	—	—	—	—	315
Total	5.699	5.837	5.791	6.448	6.293	8.116
GRANÉIS LÍQUIDOS						
Óleos vegetais	410	483	345	374	332	469
Derivados de petróleo	1.876	2.487	2.090	2.950	3.316	2.930
Produtos químicos	91	25	7	59	7	—
Água para navios	173	218	193	225	248	272
Total	2.550	3.213	2.635	3.608	3.903	3.671
PORTO DE ANTONINA						
Movimentação	135	249	332	332	273	210
Total	9.013	10.022	9.360	11.281	11.477	13.024

Fonte: Porto de Paranaguá

gar ao porto de Paranaguá as mercadorias a serem embarcadas continua sendo o rodoviário, que no ano passado escoou 46% das cargas registradas, num total de 5,845 milhões de toneladas. O sistema de transporte ferroviário, devido ao seu estrangulamento no trecho Curitiba-Paranaguá, manteve uma participação mais reduzida, em 33% das cargas aportadas em Paranaguá, num total de 4,22 milhões de toneladas, basicamente de cereais e seus subprodutos. Os oleodutos participaram com 21% do movimento total do porto em 1985,

com 2,666 milhões de toneladas. Ao todo, no ano passado, atracaram no porto de Paranaguá 1,421 mil navios.

ACESSO AO PORTO

As mercadorias transportadas por rodovias ao porto de Paranaguá chegam ali através da BR 376, que liga Curitiba ao norte do Paraná, a BR 277, de Curitiba a Paranaguá, a BR 466, de Curitiba/Joinville/Florianópolis, e a BR 116, compreendendo Curitiba/São Paulo/Porto Alegre. É na margem da BR 277 que as mercadorias são inspecionadas no parque de

tragem montado pelo porto de Paranaguá, com capacidade para disciplinar a movimentação de oitocentos caminhões por dia.

Por ferrovia, o acesso ao porto de Paranaguá é feito pelos trilhos que ligam Paranaguá a Curitiba, Ponta Grossa e demais cidades da região leste do estado. Em direção ao sul, a ferrovia atravessa o Estado de Santa Catarina, ligando-se à malha existente no Rio Grande do Sul. Ao norte, a ferrovia encontra-se com a Estrada de Ferro Sorocabana, em Ourinhos e Itararé, permitindo a ligação com o Estado de São Paulo.

Paraná: a transição para o futuro

Não é só a Ferrovia da Produção, ou Ferrovia da Soja, que justifica, hoje, um novo procedimento nas atitudes do governo paranaense, mesmo que este seja considerado como transitório ou permaneça por apenas dez meses a frente dos destinos do Estado. Outros pontos estão sendo enfocados dentro de uma nova realidade e, englobam, inclusive, aspectos relativos aos transportes em outras áreas do Estado e a fixação de armazéns reguladores e capazes de abrigar a produção do Estado. O governador João Elísio considera o seu período governa-

clusive, aspectos relativos aos transportes em outras áreas do Estado e a fixação de armazéns reguladores e capazes de abrigar a produção do Estado. O governador João Elísio considera o seu período governamental como de continuidade e acredita que deve adotar, enquanto é tempo, algumas providências, para salvaguardar os interesses paranaenses. Em síntese, realizar o que o próprio slogan de seu Governo diz: "Preparando o Paraná do Futuro".

Os estudiosos da economia paranaense, e muitos deles fazem parte, hoje, do "staff" do governador João Elísio, entendem que o Estado sempre viveu em função do interesse maior do País e nunca foi recompensado devidamente pela sua colaboração. Foi, enfim, sempre caudatário dos objetivos e interesses do modelo brasileiro. Foi assim nos anos 50 e 60, onde as exportações paranaenses de café foram vitais para a implantação do modelo de substituição de importações, inicialmente no eixo São Paulo-Rio de Janeiro. É esse processo repetiu-se nos anos 70, com a segunda fase do modelo de substituição de importações, o qual passou a beneficiar Estados como Minas Gerais, Bahia, São Paulo e, em parte, o Rio Grande do Sul. E mais recentemente o Paraná exerceu o mesmo papel por ocasião do Programa de Ajustamento com o Fundo Monetário Internacional, determinado pelo Governo Federal. Por tudo isso os analistas fundamentam sua preocupação assinalando que há que se agilizar e dinamizar a economia paranaense, estabelecendo um novo modelo, revendo a política agropecuária e o próprio setor industrial do Estado.

DESEMPENHO

O desempenho da agricultura paranaense está calcado em quatro produtos: café, soja, milho e algodão e existe, hoje, um decréscimo na participação da renda agrícola do Estado em relação à nacional. Em 1974 e 1975 era de 16 por cento e em 1982 estava em oito por cento. A preocupação, hoje, em torno desses setores gira também em relação ao desenvolvimento industrial localizado no território estadual visando o aproveitamento do potencial gerado. Mais de um milhão de paranaenses deixaram o Estado a partir de 1975 em busca de novas e melhores oportunidades em outros Estados. Pode-se, hoje, dizer que o Paraná transformou-se em uma unidade urbanizada, uma vez que mais de 60 por cento de sua população está residindo nas cidades. Já o setor industrial apresentou taxas significativas de crescimento na década de 1970, de 3,5% para 7,0% no começo dos anos 1980, em termos de participação do setor industrial brasileiro. O parque industrial recentemente implantado, foi na "carona do nacional", quando esse já estava no seu final. Pelo fato de estar adolescente, enfrenta ainda problemas financeiros para se consolidar. Induzido e apoiado pelo Governo do Estado a verdade é que o crescimento do setor industrial foi resultante do esforço da classe empresarial. E a base econômica instalada no Estado, aliada a atual política tributária, não permite que haja retorno financeiro ao Tesouro do Estado, dentro das necessidades requeridas para dar atendimento a projetos sociais e de apoio aos setores produtivos. Essa assertiva é demonstrada pelas taxas de crescimento de 4,65 por cento ao ano na arrecadação do ICM no período de 1970/1974, em relação a 8 por cento ao ano de crescimento do produto.

A capacidade de resposta da economia paranaense é maior do que a brasileira, porém a estrutura produtiva ainda é frágil a ponto de sofrer mais intensamente os impactos negativos no caso de recessão da economia.

CRESCIMENTO

Existe, assim, um entendimento quase geral, que está influenciando nas programações do futuro paranaense, que o Estado tem que crescer com desenvolvimento e de forma integrada, eliminando os diferentes paranás. O esforço de desenvolvimento que terá de ser implantado e adotado vai requerer a somatória do trabalho conjunto de toda a sociedade, envolvendo, entre outros, o empresariado, o Governo, os empregados e seus sindicatos, e a própria classe política. Cada um terá o seu papel, seu espaço e sua responsabilidade.

Considerado sempre como um agente de transformação o Paraná deverá, a partir de agora, descobrir novos caminhos para a sociedade, induzir os agentes produtivos dentro de uma visão macro, proteger o aparelho produtivo e participar com a sociedade nos empreendimentos importantes para o Estado.

E dentro desses princípios e dessa conscientização não poderá haver nem amadorismos, muito menos improvisações, da mesma forma que tudo deverá acontecer dentro de bases técnicas porém com apoio político.

Ferrovia poderá levar 80% da soja e do trigo

por Alceo Rizzi de Curitiba

O relatório elaborado pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) estima que cerca de 80% da soja e do trigo produzidos nas relacionadas áreas de influência poderiam ser escoados através da ferrovia.

Foram considerados como áreas propícias à agricultura, nas regiões de interesse da ferrovia, 4,2 milhões de hectares no Paraná, 5,6 milhões de hectares em Mato Grosso do Sul, outra quantidade não relacionada do oeste de Santa Catarina, pelo lado brasileiro, e mais 5,2 milhões de hectares dos departamentos do Paraguai (que correspondem aos estados, no Brasil), além de 1,4 milhão de hectares da província (estado) argentina de Misiones. Chegou-se a uma previsão de produção de so-

ja, no ano de 1990, de 11,8 milhões de toneladas, compreendendo toda a zona de influência da ferrovia, e de 18,9 milhões de toneladas no ano de 2005.

No caso do trigo não dá para fazer uma estimativa mais aproximada, porque os dados contidos no relatório da CVRD estão defasados, considerando que a produção que foi prevista para o ano 2005, de 2,6 milhões de toneladas, já foi ultrapassada pela colheita recorde do ano de 1985 no Paraná, de 2,7 milhões de toneladas. O milho, que segundo o relatório teria sua produção escoada na ordem de 20% através da ferrovia, teve colheitas projetadas de 11,1 milhões de toneladas para o ano 1990 e de 14,9 milhões de toneladas para o ano 2005. No caso dos departamentos do Paraguai e da província argentina, foi considerada

que a produção integral de milho seria escoada pela ferrovia, com destino ao porto de Paranaguá.

VOLUME MAIOR

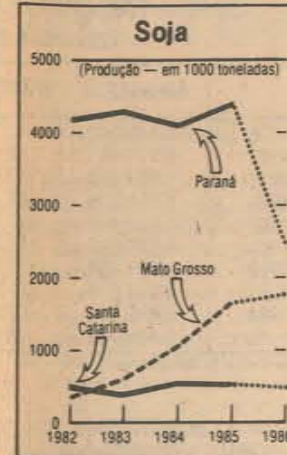
O relatório da CVRD estima ainda que 80% da carga transportável do complexo soja, compreendido entre grãos e farelo, dos departamentos paraguaios e da província argentina de Misiones, correria pelos trilhos da ferrovia até ao porto de Paranaguá. E também que 50% da carga transportável do mesmo complexo soja, de Mato Grosso do Sul, seria escoada por ferrovia e levadas até Paranaguá, ficando a outra metade para o esmagamento no mercado interno, em Engenheiro Gutierrez, através de conexões ferroviárias existentes naquela região.

A grande zona de influência

por Alceo Rizzi de Curitiba

A Ferrovia da Produção, se for executada de acordo com o traçado original, estabelecido pela comissão técnica nomeada pelo governo federal para estudar a viabilidade do projeto, terá sob sua influência uma área principal estimada em cerca de 782 mil quilômetros quadrados. Essa "zona de influência", identificada pela comissão do governo, compreenderia basicamente os Estados do Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul, no Brasil, além da província (que corresponde a estado no Brasil), de Misiones, na Argentina, e todos os catorze departamentos (estados) da região sudeste do Paraguai.

Os estudos elaborados por encomenda da Cia. Vale do Rio Doce, demonstram que, na realidade, a zona sob influência da Ferrovia da Produção será ainda mais vasta. Isso porque o projeto visa a com-



Fonte: SBC e Centro de Informações da Gazeta Mercantil. * Estimativa (Abril 86)

plementação e integração de um sistema ferroviário que já se encontra parcialmente implantado, oferecendo um porto atlântico, o de Paranaguá, não só ao Paraguai e à Argentina, como também à Bolívia. Além disso, conclui o estudo, a Ferrovia da Produção passaria a integrar uma das áreas mais ricas do País, compreendida entre os Estados do Mato Grosso, Acre e Rondônia, via rio Paraguai, e diretamente Mato Grosso do Sul, Paraná e oeste de Santa Catarina, ao complexo portuário de Paranaguá.

Mas para identificar as regiões que estariam incluídas direta ou indiretamente na considerada "zona de influência", é preciso conhecer como está concebido o funcionamento da Ferrovia da Produção, cuja composição seria basicamente de dois ramais. O primeiro ligando Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, passando por Corumbá e Miranda, no Mato Grosso, através de ferrovias existentes, e, depois, com a Ferrovia da Produção, chegando até Dourados, no Mato Grosso do Sul e Guaira, no extremo oeste paranaense, com destino ao porto de Paranaguá. O outro ramal compreenderia Assunção, capital do

BENEFÍCIOS DO EXPORTADOR*						
(Em US\$ milhões)						
ANO	CARGA TRANSPORTADA **	VALOR DO FRETE		DIFERENÇA (A-B)	FUNDO DE CAPITALIZAÇÃO (25%)	LUCRO DO EXPORTADOR
		FERROVIÁRIO (A)	RODOVIÁRIO (B)			
1991***	4,62	60,56	116,17	55,61	15,14	40,47
1992***	5,57	73,77	140,99	67,22	18,44	48,78
1993***	6,56	88,13	167,88	79,75	22,00	57,75
1994	7,64	103,62	196,81	93,19	25,90	67,29
1995	7,99	109,33	207,10	97,77	27,30	70,47
1996	8,25	114,77	216,83	102,06	28,70	73,36
1997	8,52	120,21	226,57	106,36	30,10	76,26
1998	8,79	125,65	236,30	110,65	31,40	79,25
1999	9,05	131,10	246,03	114,93	32,80	82,13
2000	9,32	136,54	255,77	119,23	34,10	85,13
2001	9,49	139,06	260,70	121,64	34,80	86,81
2002	9,66	141,58	265,63	124,05	35,40	88,65
2003	9,83	144,11	270,55	126,44	36,00	90,44
2004	10,01	146,63	275,48	128,85	36,70	92,15
2005	10,18	149,15	280,41	131,26	37,30	94,96
2006	10,38	152,10	286,00	133,90	38,00	95,90
2007	10,59	155,20	291,70	136,50	38,80	97,70
2008	10,80	158,30	297,60	139,30	39,60	99,70
2009	11,02	161,40	303,50	142,10	40,40	101,70
2010	11,24	164,70	309,60	144,90	41,20	103,70
2011	11,46	168,00	315,80	147,80	42,00	105,80

Fonte: CVRD

* Estimativa do relatório da CVRD sobre a Ferrovia da Produção.
 ** Em milhões de toneladas
 *** Utilização de 70%, 80% e 90% em 1991, 1992 e 1993, respectivamente.

Paraguai, até Guaira, por onde passaria a produção também do Mato Grosso do Sul, inicialmente transportada através do pantanal.

Essas duas rotas de escoamento ferroviário colocariam os Estados do Paraná, Mato Grosso do Sul e Santa Catarina, este em sua região oeste, sob influência da Ferrovia da Produção, no Brasil, além de envolver toda a área da margem esquerda do rio Paraguai e a província de Misiones na Argentina. Ao todo seriam 782 mil quilômetros quadrados considerados como zona de influência, ou o equivalente a 70% da área geográfica dos três estados brasileiros, da província argentina e do sudeste paraguaio, de acordo com o estudo que analisou a viabilidade da Ferrovia da Produção. Nessa zona de influência estariam compreendidas microrregiões homogêneas.

No caso do Paraná esta-

riam identificadas como zona de influência da ferrovia da produção as seguintes microrregiões: Curitiba, litoral paranaense, alto Ribeira, alto rio Negro paranaense, campos de Lapa, campos de Ponta Grossa, campos de Jaguariaiva, São Mateus do Sul, Colonial de Irati, alto Ivaí, norte velho de Venceslau Braz, norte velho de Jacarezinho, algodoeira de Assaí, norte novo de Londrina, norte novo de Maringá, norte novíssimo de Paranavai, norte novo de Apucarana, norte novíssimo de Umuarama, Campo Mourão, Pitanga, extremo oeste paranaense, sudoeste paranaense, campos de Guaruava e médio Iguacu.

No Mato Grosso do Sul as microrregiões seriam de: pantanais, alto Taquaria, Paranaíba, Bodoquema, pastoril de Campo Grande, Três Lagoas, campos de Vacaria e mata de Dourados.

Já no Estado de Santa Catarina as microrregiões seriam: colonial de Joinville, colonial do rio do Peixe, colonial do oeste catarinense e planalto de Canoinhas.

No Paraguai a zona de influência da Ferrovia da

Produção compreenderia basicamente todos os departamentos da região sudeste daquele país: Conceição, Amambai, São Pedro, Canendiu, Cordilheira, Caaguassu, Paraguari, Guaira, Caazapa, alto Paraná, Neembucu, Misiones, Itapua e Central. Pelo lado argentino apenas a província de Misiones estaria identificada como dentro da área sob influência da Ferrovia da Produção.

Na região argentina, divisa com o Brasil, pelos Estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, e também com o Paraguai, a comissão que estudou a viabilidade da Ferrovia da Produção teria identificado áreas estrategicamente localizadas, que poderiam ser mobilizadas, visando a seu aproveitamento, através de empreendimentos florestais e agropecuários, dadas as características da região.

Essas áreas representariam cerca de 210 mil quilômetros quadrados, ou o correspondente a 27% de toda a extensão sob influência da Ferrovia da Produção, identificada pela comissão.

TEMOS COMPROMISSO COM O FUTURO DESTA PAÍS.
 APOSTAMOS NA NOVA REPÚBLICA.
 ESTAMOS JUNTOS PARA CONSTRUIR
 A NOSSA PARTE DESSES TRILHOS.
 CONFIAMOS EM SARNEY, FUNARO
 E MINISTROS COMPROMISSADOS COM O
 PROGRESSO SÓCIO-ECONÔMICO E POLÍTICO DO PAÍS.



Cascavel
 juntos tudo é possível

Administração
 Voluntários

PREFEITURA MUNICIPAL DE CASCAVEL

ESTADO DO PARANÁ



FIEP — PRESENTE EM TODAS AS GRANDES DECISÕES PARANAENSES
 FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO PARANÁ.



ESTA FERROVIA ABRE UM NOVO HORIZONTE AO EMPRESARIADO

Região Sul - MS



Prefeitura Municipal de Mundo Novo
 Administração José Carlos da Silva
 Associação Comercial e Industrial



Prefeitura Municipal de Eldorado
 Administração
 Guaraci Miranda Corrêa



Prefeitura Municipal de Itaquirai
 Administração
 Sebastião Santos Tomazelli



Prefeitura Municipal de Navirai
 Administração
 Simpício Vieira de Souza Nego



Prefeitura Municipal de Caarapó
 Administração Taheioshi Nakayama
 Frigorífico Caarapó Ltda.

A confiança de Olacyr no transporte eficaz

por Wanda Jorge
de São Paulo

O custo elevado do transporte de grãos nas novas regiões agrícolas vem retardando um salto maior nas safras de estados como Mato Grosso, que deve alcançar neste ano 5 milhões de sacas de soja e arroz, principalmente, quando em anos anteriores nem figurava como grande produtor. Uma saca de soja produzida em uma fazenda mato-grossense chega aos principais centros de consumo 20% mais cara por causa do alto preço do frete. Ferrovias bem planejadas e eficientes são, segundo os produtores, uma boa alternativa para reduzir o custo do frete.

Olacyr Francisco de Moraes, presidente do grupo Itamarati, conhecido como o maior produtor individual de soja no Brasil, considera que a potencialidade daquelas regiões pode ser obtida em prazo relativamente curto. Ele cita três alternativas de transporte em Mato Grosso, onde desenvolve a Fazenda Itamarati Norte, de 100 mil hectares, seu segundo projeto agrícola de grande porte, na chapada dos Parecis. A primeira possibilidade são melhorar as rodovias que ligam as principais zonas produtivas em desenvolvimento no estado e que estão em grande parte asfaltadas; desenvolver um transporte mais econômico a partir da hidrovia que começa no porto de Cáceres e leva, através do rio Paraguai, qualquer carga, além do óleo diesel que hoje é transportado desde o porto de Rio Grande (RS), atravessando Paraguai, Argentina e Uruguai; e implantar duas interligações ferroviárias nos dois projetos que estão em estudo no Ministério dos Transportes.

CARGA PESADA

Para o novo empreendimento agrícola que Olacyr desenvolve, nos municípios de Tangará da Serra e Diamantino, a construção dessas duas novas ferrovias projetadas tornará fácil e barato escoar a safra. A linha principal partirá da



Olacyr Francisco de Moraes

serra de Carajás até o município goiano de Anápolis e, de lá, será construída nova linha até Cuiabá. Estas duas ferrovias, que, se construídas irão comunicar-se tanto com o porto de São Luís (MA) quanto na outra ponta, com o de Vitória (ES), possibilitam o embarque de soja e arroz para o Japão, por exemplo, pela metade do custo atual.

"O importante é que a ferrovia seja eficiente", diz Olacyr. Ele adianta que a linha férrea foi projetada pela Cia. Vale do Rio Doce (CVRD) com 1,6 metro de bitola para permitir o transporte de carga pesada. O empresário acrescenta que essa ferrovia permitirá, a partir de Goiânia, o embarque de grãos das novas fronteiras para aqueles dois portos. No de São Luís, o ancoradouro está preparado para receber navios de grande tonelagem, que transportarão para o Oriente cargas mistas: minério de ferro e soja e arroz, o que barateia em até 50% o frete.

O investimento para concretizar estas ligações ferroviárias não chegaria a US\$ 2 bilhões, segundo Olacyr, mas poderia ser rapidamente pago diante da possibilidade de receita que a exportação de grãos das regiões favorecidas já aponta. Embora o transporte por trens seja teoricamente mais barato, segundo Olacyr, "a deficiência na maior parte das fer-

rovias do Brasil faz esta modalidade custar quase o mesmo que por rodovia. E, em alguns casos, o transporte ferroviário é simplesmente impraticável".

SO ATE SÃO PAULO

Em Mato Grosso do Sul, por exemplo, onde o empresário desenvolveu o seu primeiro projeto agrícola de elevadas proporções, a Fazenda Itamarati, em Ponta Porã, onde tem 50 mil hectares produzindo, com irrigação em parte da área, cerca de 1,5 milhão de sacas de soja, arroz e trigo na última safra, só fica mais barato transportar por trem até São Paulo. Caso a soja seja vendida a fábricas do Paraná ou do Rio Grande do Sul, exemplifica Olacyr, o transporte mais barato ainda é a rodovia.

Isso porque a Fazenda Itamarati é cortada em praticamente toda sua extensão por uma linha da Rede Ferroviária Federal. Tem até duas estações: General Rondon e Santa Virginia. Para o porto de Santos (SP), como existe a malha ferroviária que faz a ligação com a linha que

corta a fazenda, o frete chega a custar até 35% menos do que por rodovia, diz Olacyr.

"A hidrovia, no exterior, é até 70% mais barata que os demais meios de transporte de carga, mas", assinala o empresário, "ela é muito pouco desenvolvida no Brasil. Em Mato Grosso, esse transporte é viável a partir do porto de Cáceres, hoje com baixa movimentação." Segundo o empresário, a navegação comercial no rio Paraguai é mais intensa fora do território nacional. Na parte brasileira, seriam necessárias algumas obras entre Cáceres e Porto Murtinho (MS) para ser mais bem aproveitada.

Essas alternativas permitiriam à Itamarati Norte viabilizar a comercialização de sua crescente safra agrícola, que deverá alcançar 3 milhões de sacas de soja até 1989. No próximo plantio de verão, a fazenda ocupará 18 mil hectares, expandindo-se nos próximos anos até chegar à área que se planeja ser totalmente utilizada: 60 mil hectares.

sas duas novas ferrovias projetadas tornará fácil e barato escoar a safra. A linha principal partirá da

porte por trens seja teoricamente mais barato, segundo Olacyr, "a deficiência na maior parte das fer-

Cargas renováveis esperam a ferrovia

por Cláudio Lachini
de Curitiba

Um quarto de toda a produção agrícola nacional é originário do Paraná, onde predominam as culturas de milho e trigo, nas quais ostenta o primeiro lugar, e soja (segundo lugar), bem como café (quarto lugar). O Paraná é também um estado industrial, colocando-se em quinto lugar em termos nacionais, com a predominância das indústrias cimenteiras (5,6 milhões de toneladas anuais), petrolíferas (capacidade de refino de 126 mil barris/dia de petróleo), papel e celulose, metalúrgicas e de material elétrico.

Compreendendo-se a área de abrangência da Ferrovia da Produção, o estudo da Cia. Vale do Rio Doce (CVRD) identifica, entre o Paraná, o Mato Grosso do Sul e as microrregiões do oeste catarinense, além do Paraguai, um volume de 7 milhões de toneladas de soja, 8,1 milhões de toneladas de milho e acima de 1,2 milhão de toneladas de trigo para serem transportadas anualmente.

Isso sem contar o transporte de carnes, setor no qual Mato Grosso do Sul tem um rebanho expressivo (13,8 milhões de cabeças de bovinos em 1984) e potencial decorrente da expansão da fronteira agrícola, com vastas extensões de terras ainda inexploradas. "A baixa densidade demográfica nessas regiões", considera o estudo da CVRD, com cerca de 2 habitantes/km², aliada ao fluxo migratório, faz pressupor a rápida ocupação dessas terras, concorrendo para a completa efetivação da atividade agrícola.

TECNOLOGIA MÉDIA

As regiões de Mato Grosso do Sul, nas quais a pecuária está mais desenvolvida, são as de campos de Vacaria, mata de Dourados e pantanais. No Paraná, os rebanhos bovino e suíno atingiram, em 1984, cerca de 7,9 milhões e 4,1 milhões de cabeças, respectivamente, com destaque para as microrregiões do norte novíssimo de Paranavaí, norte novíssimo de Umuarama, extremo oeste paranaense e sudoeste.

O estudo da CVRD consi-

dera ainda que "a predominância de solos com aptidão para lavouras através da utilização de práticas agrícolas com nível tecnológico médio, a exigência de moderadas quantidades de fertilizantes e corretivos e as extensas terras sem limitação quanto ao uso de máquinas e implementos agrícolas permitem prognosticar safras crescentes para a região, principalmente de soja, milho e trigo".

As melhores condições para o desenvolvimento industrial, considera a CVRD, concentram-se no Estado do Paraná. O estudo rememora que, inicialmente, a economia paranaense estava vinculada à produção agrícola e dependia do resultado das safras e do rendimento dos produtos primários, mas que, a partir dos anos 60, com a instalação de novas unidades fabris e o crescimento do parque industrial existente, a situação se modificou. "Os anos 70 revigoraram o parque fabril consolidando o estado como o quinto mais industrializado do País, diversificando a indústria para outros segmentos como a metalurgia, mecânica, material de transporte, comunicações e elétrico", diz a CVRD.

Em Santa Catarina destacam-se as indústrias de matérias plásticas, metalurgia, material elétrico, têxtil, vestuário e de alimentação, localizadas na região de Joinville. "Assumem importância também", diz o estudo, "as indústrias ligadas ao extrativismo vegetal, bem como as de madeira, papel e papelão na microrregião colonial do rio do Peixe". Ainda nessa microrregião estão as indústrias ligadas ao beneficiamento de produtos rurais, destacando-se os frigoríficos que processam suínos, entre eles a Sadia e a Chapecó.

Outro capítulo do trabalho realizado pela CVRD é dedicado à produção mineral da área de influência, que é atualmente pequena, com destaque para as explorações de chumbo e talco no Paraná. "A região notabiliza-se ainda pelas potencialidades das ocorrências de manganês em Mato Grosso do Sul e de calcário, dolomita e talco no Paraná."

O exemplo bem-sucedido no próprio Brasil

por Sérgio Danilo do Rio



Eliezer Batista da Silva

Os dois sistemas de transporte ferroviário da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) serão responsáveis neste ano pelo transporte de 91 milhões de toneladas de minério de ferro para abastecimento das indústrias siderúrgicas nacionais e internacionais.

Pela ferrovia Vitória — Minas, que liga a mina de ferro de Itabira, em Minas Gerais, ao porto de Tubarão, no Espírito Santo, serão embarcados 64 milhões de toneladas de minério de ferro e, pelo porto de Ilha da Madeira, no Maranhão, mais 14 milhões de toneladas, destinados à exportação.

A Estrada de Ferro Vitória — Minas (EFVM) ainda será responsável pelo transporte de 13 milhões de toneladas de minério para a siderurgia nacional. Neste mês, a CVRD inaugurou o abastecimento ferroviário para a nova usina da Açominas, que receberá 900 mil toneladas de minério por ano. Pelo sistema de cabotagem, a CVRD será ainda responsável pela entrega de 1,9 milhão de toneladas de ferro à indústria nacional. Conforme diz José Schettino, responsável pelo controle do transporte da estatal, grande parte da eficiência de operação do sistema ferrovia — mina — porto tem muito a dever a uma velha e ilustre antepassada, a Estrada de Ferro Vitória — Minas, quase secular em termos de construção e que passou para a CVRD em 1942.

“SONHO DE VERÃO”

No início dos anos 40, a CVRD não tinha perspectivas de exportar minério nas proporções de hoje. Por isso, a EFVM começou operando sistemas pequenos, simples e com níveis de mecanização e automação muito baixos. Naquela época, explica o superintendente da EFVM, Maria-

no Filho, a ferrovia transportava 6 milhões de toneladas. Eliezer Batista, presidente da empresa em 1962, vislumbrou a possibilidade de exportar 20 milhões de toneladas de minério de ferro, considerada na época um “sonho de uma noite de verão”. Batista propiciou uma mudança radical na estrutura da empresa: contratou técnicos consultores de vários países para opinarem, a nível operacional e administrativo, tanto em termos da ferrovia quanto do porto e da mina.

Em 1963, a EFVM tinha um sistema de sinalização convencional manual. Os turnos de manutenção operavam cada 10 quilômetros, os trilhos de tipo obsoleto e a própria geometria da linha não era favorável. “Pela primeira vez”, recorda Eliezer Batista, atualmente na presidência da CVRD Internacional, “pensou-se em desenvolver a estrada, através de módulos compatíveis com a capacidade de exportação”. O primeiro módulo teve oitenta vagões e serviu para dimensionar as minas, a capacidade dos silos e terminais de descarga. “Entre 1960 e 1974”, prossegue ele, “foram anos totalmente voltados dentro da CVRD para a tecnologia da ferrovia. Foi criada então uma capacidade de ge-

rar e assimilar “know-how”, tanto que a Estrada de Ferro Vitória — Minas trabalhava com equipamentos de várias procedências: norte-americanos, japoneses e alemães. Hoje estão totalmente nacionalizados.

A MAIOR FERROVIA
Segundo a revista Skilings Mining Review, publicada nos Estados Unidos, em sua edição anual de 1985, a Estrada de Ferro Vitória — Minas é hoje a maior empresa ferroviária para transporte de minério de ferro do mundo, detendo no transporte transoceânico de ferro 14,2% desse mercado. Em segundo lugar vem a Hamerley Iron Oty Ltd., da Austrália, com

9,1%. “A EFVM detém um mercado ainda maior”, diz Schettino, “porque ela transporta, além do minério da CVRD, a produção para exportação da Ferteco e da Samitri, ambas de Minas Gerais.” Em termos nacionais, o desempenho da CVRD no transporte ferroviário é igualmente destacado. O sistema ferroviário brasileiro, segundo dados do Anuário das Ferrovias do Brasil (1985), o País possui 29.107 quilômetros de vias ferroviárias, das quais a CVRD detém 2,8% (811 quilômetros somente da rota da EFVM); 2.420 locomotivas, das quais 193, cerca de 7,5%, e pertencem à EFVM, 73 mil vagões de transporte, dos

quais 11.841 são dessa ferrovia (16% da frota brasileira). Mais de 164 milhões de toneladas de carga foram transportados no Brasil em 1984, por ferrovia. A CVRD foi responsável por 44,5%, e os números de 1985, segundo a empresa, já superaram a marca de 50%. A densidade média de tráfego da Estrada de Ferro Vitória — Minas também é a maior do mundo. Cerca de três vezes maior que a da Austrália, segunda colocada no “ranking” mundial de estradas de ferro de transporte de minério e concorrente do Brasil na produção mineral.

EVOLUÇÃO METEÓRICA
Em termos de produtivi-

dade energética (trabalho realizado por cada litro de óleo consumido) a Vitória — Minas está em segundo lugar, perdendo apenas para a Quebec Cartier, do Canadá, que possui uma estrada específica para minério de ferro. No item produtividade de pessoal — tonelada/quilômetro por empregado — a EFVM está em quinto lugar. “A evolução da ferrovia”, diz Schettino, “foi meteórica, quando em 1960 foi tomada a decisão de construir o porto de Tubarão para 20 milhões de toneladas anuais de minério.”

Logo que o porto ficou pronto, em 1966, a CVRD sentiu que o merca-

do poderia ter um consumo maior e reprojeteu-o para exportar 100 milhões de toneladas, tendo a ferrovia duplicado sua linha.

Com a meta de 100 milhões de toneladas atingida, a ferrovia passou a operar com duas locomotivas de grande porte, diesel-elétricas para 160 vagões, com comprimento aproximado de 1.600 metros e peso bruto de 15 mil toneladas.

A Vale iniciou o transporte de ferro com os pioneiros vagões do tipo “rooper”, com capacidade para 50 toneladas, passando depois para os modernos vagões MI de 80 toneladas. Esses vagões antes descarregavam pelo fundo. Ago-

ra, são rotativos e de descarregamento rápido.

A Vitória — Minas está hoje 90% automatizada, o que permite a um funcionário programar as chaves das linhas e as rotas dos trens para todo o percurso. O transporte de carga geral da estrada deverá alcançar, até o final do ano, 19 milhões de toneladas. De janeiro a maio último foram transportados 7.525 milhões de toneladas, em comparação a 6 milhões de toneladas no mesmo período em 1985. O pátio do porto de Tubarão tem capacidade de armazenagem de minério de ferro de 80 milhões de toneladas e mais de 100 quilômetros de linhas inter-

“O importante é cumprir os prazos”

por Aldo Renato Soares de Campo Grande

A filial em Mato Grosso do Sul da Cooperativa Tricolor Serrana de Ijuí (Cotrijui, sediada em Ijuí, RS) exportou em 1985 cerca de 61 mil toneladas de soja pelo porto de Paranaguá e, desse total, apenas 14 mil toneladas foram transportadas por ferrovia. Neste ano, das 15 mil toneladas exportadas até junho, 6 mil foram escoadas por trem.

Vários fatores levaram a Cotrijui a optar pelo transporte rodoviário até Paranaguá. “Por trem levamos de vinte a trinta dias para descarregar a soja no porto, em comparação a dois por rodovia — e a pequena diferença do preço do frete a favor da ferrovia não compensa”, explica o vice-presidente da Cotrijui, Nedy Rodrigues Borges. Há muita demora na formação das composições que vão de Bauru (SP) a Paranaguá, pois faltam vagões. E, como a sede administrativa da ferrovia é em



Nedy Rodrigues Borges

Bauru, “qualquer problema que ocorre temos de falar por telefone com a empresa, já que a representação em Campo Grande não tem poder de mando”, enfatiza ele.

Segundo o chefe do distrito de produção da Noroeste do Brasil em Campo Grande, José Carlos de Almeida Lemos, “existe falta de armazéns para a estocagem

FRETE RODOVIÁRIO* (Em Cz\$/tonelada)			
ORIGEM	DESTINO		
	PONTA GROSSA	PARANAGUÁ	OURINHOS/MARINGÁ
Dourados	216,66	270,00	135,00
Ponta Porã	250,00	295,00	150,00
Sidrolândia	225,00	285,00	140,00
Bonito	301,66	355,00	220,00
Maracaju	221,66	275,00	140,00

Fonte: Cotrijui (filial de Mato Grosso do Sul)
* Em junho, 1985

de grãos, mas não de vagões. De abril a junho — no pico da safra — são carregados diariamente cinquenta carros com soja”.

Para evitar possíveis prejuízos, contudo, a cooperativa estabelece uma cláusula nos seus contratos de exportação, limitando a 5 mil toneladas o carregamento máximo por navio, para evitar o pagamento da “demarragem” (taxa diária cobrada pelo atraso no embarque do produto), cerca de US\$ 5 mil por dia. “Não adianta fechar um contrato de exportação maior se não conseguirmos carregar o navio no prazo

estabelecido”, explica Borges.

Para o vice-presidente da Cotrijui, a única saída para aumentar o escoamento de grãos da região é a Ferrovia da Produção, que encurtará em 400 quilômetros o percurso ferroviário até Paranaguá. Além disso, o porto paranaense tem mais condições de operar do que o de Santos, que já está “saturado”, segundo Borges. O transporte da soja por caminhão, até Paranaguá, custa hoje US\$ 30 a tonelada e, por navio, US\$ 10, até o mercado no exterior. “Podemos produzir mais

FRETE FERROVIÁRIO* (Em Cz\$/tonelada)			
ORIGEM	DESTINO		
	PONTA GROSSA	PARANAGUÁ	MAIRINQUE
Sidrolândia	231,82	271,45	204,25
Maracaju	241,34	279,03	211,82
Itahum	248,50	286,60	219,34
Ponta Porã	255,64	294,17	226,96

Fonte: Cotrijui (filial de Mato Grosso do Sul)
* Em junho, 1985

TRIGO (Produção — em 1000 toneladas)					
	1982	1983	1984	1985	1986*
Santa Catarina	14	17	7	44	...
Paraná	1025	1066	1087	2642	2700
Mato Grosso	0,1	0,003	—	0,2	...

Fonte: IBGE e Centro de Informações da Gazeta Mercantil.
* Estimativa (Abril/86)
... Dados não disponíveis

barato, mas o elevado custo do transporte interno reduz a competitividade na exportação”, diz o vice-presidente da Cotrijui.

Embora não esteja definida a participação da iniciativa privada na constru-

ção da Ferrovia da Produção, Borges acredita que a cooperação entre empresas privadas e governo na administração possibilitará “uma eficiência ao corredor de exportação que inexistia hoje”.