

"A PRODUÇÃO DE GRÃOS, COMPLEXO PORTUÁRIO DE SÃO LUÍS E A FERROVIA NORTE-SUL"

Bento Moreira Lima Neto (1)

Os jornais noticiaram que o Orçamento da União, deste ano, resguardou para a Ferrovia Norte-Sul Cr\$ 371 bilhões (18 milhões de dólares), insuficientes para uma arancada significativa nos serviços, mas capaz de definir um começo, com respaldo político, que afirma a vontade do Presidente Itamar Franco em reiniciar as obras, inexplicavelmente, paralisadas pelo Governo anterior.

O Brasil precisa ter coragem para enfrentar desafios com determinação, estudar soluções de menor custo, planejadas tecnicamente, sem interferência de empreiteiros insinuantes que priorizam seus interesses particulares em detrimento das reais necessidades do País; obras que beneficiem uma maior parcela da população mais humilde, em regiões desprovidas de recursos e meios para se desenvolverem condignamente.

A unanimidade dos países que se envolvem com sucesso, no mercado internacional de grãos subsidiados, direta e indiretamente, sua

agricultura através de empréstimos concedidos durante o plantio, esquema financeiro confiável na época da colheita e fixação de preços mínimos, justos, para a venda. Somente nestes termos, mantendo regras precisas e aplicáveis com simplicidade no momento adequado, nossos cereais poderão chegar ao exterior com chances de comercialização, enfrentando, de igual, seus concorrentes encabeçados pelos Estados Unidos.

Neste processo, assume importância preponderante a disponibilidade de transporte de baixo custo além de Terminal Portuário localizado estrategicamente, capaz de prestar serviços eficientes a níveis competitivos.

Não é fácil transpor as barreiras que protegem os compradores (empresas) dos países ricos. Eles formam um cartel de troca de favores, se ajudam mutuamente, e defendem rígidos interesses que envolvem comunidades internacionais acobertadas por políticos de prestígio.

Se não oferecermos produtos de excelente qualidade a preço abaixo do mercado e em quantidade confiável, não teremos vez.

Esticar os trilhos da Ferrovia Norte-Sul até o Estado do Tocantins, para nós, soa harmoniosamente como notícia alvissareira, de larga repercussão, para toda a região central do Brasil e, de uma maneira particular, para o Sul do Maranhão e o Complexo Portuário de São Luís.

Anotamos, há algum tempo, que se precisaria aplicar alguma coisa como 300 milhões de dólares para trabalhar e plantar 400 mil hectares em área do Plano Agrícola do Sul do Maranhão, para que ele tivesse condições de produzir um milhão de toneladas de grãos por ano.

O estudo de viabilidade econômica da Ferrovia Norte-Sul nos confirma que, para manter o equilíbrio financeiro da estrada inteira, basta que se transportem, anualmente, 2,5 milhões de toneladas de carga; o que vier a mais é lucro.

Estamos longe de qualquer dessas metas que, entretanto, não são excessivas, considerando as imensas perspectivas da área que será beneficiada. Este ano, somente a soja a ser colhida em Balsas e suas imediações deve fechar em 100 mil toneladas com previsão de alcançar 250 mil no próximo ano, o que é uma projeção animadora se compararmos as magras 25 mil toneladas de 1992.

As belíssimas chapadas que

(1) Diretor de Engenharia e Operações da Companhia de Docas do Maranhão (CODOMAR).

se espalham escondidas nos arredores e sobre a Serra dos Penitentes, recobertas por vegetação característica de cerrado, esgalhadas e sem muita consistência, exibiram, na última década, notável transformação devido ao trabalho persistente e prezaroso de imigrantes gaúchos, paranaenses e paulistas que ali acamparam, se afeiçoaram à terra, trouxeram e implantaram novas técnicas mecanizadas, sistema de irrigação nos campos cultivados, que aprovaram e apresentaram excelentes resultados.

A malha rodoviária que corta a região, fator básico para sua integração com os municípios vizinhos, não foi relegada pelo Governo Estadual, que ampliou as vias vicinais e está asfaltando os troncos principais.

A reconhecida fertilidade do solo, enriquecido com extensas jazidas de terras roxas, que não exigem o emprego de corretivos e fertilizantes em excesso, mas a topografia suave, quase plana em 80% da área agricultável, permitem manter o clima de euforia que transparece na fisionomia dos proprietários de glebas locais que acreditam no futuro de seus negócios.

Os nossos cerrados comprovaram, em testes monitorizados pela EMBRAPA, produções excepcionais de soja tipo Doko, Cariri, Teresina e Tropical atingindo, em alguns sítios, 2.200 kg por hectare cultivado, marca bem acima das médias conseguidas nos estados do Sul, devido ao maior tempo de insolação nas proximidades do Equador, e a vantagem adicional de maior teor de óleo nos grãos de suas plantações.

O problema de armazenagem da soja, arroz e milho, precisa ser analisado com antecedência, tanto nas áreas de produção como nos Portos de Itaqui e Ponta da Madeira, embarcadouros onde acontecerão as exportações para o exterior.

Atualmente, a CVRD dispõe, em seu Terminal, de um moderno silo com capacidade para 25 mil toneladas de grãos e, na zona pertencente à CODOMAR, 28 mil, sendo 8 mil do Moinho de Trigo Maranhão S.A. e os outros 20 mil, da CONAB. Para um estado que pretende movimentar 250 mil toneladas de soja em 1994 e sonha dobrar este número em 95, essas ins-

talações são insuficientes, e poderão criar sérios entraves e prejuízos para esse plano.

Estamos concluindo, ainda este ano, no Itaqui, um berço de 200 metros de comprimento, exclusivo para operar grãos, oferecendo profundidade mínima de 13 metros, que precisará ser corretamente servido com pãra e moega ferroviária, silos, esteiras transportadoras e shiploader.

Tudo virá a seu tempo, mas se o programa de plantio do Sul do Estado do Maranhão e do Tocantins continuar a progredir mantendo o ritmo desejado e a Ferrovia Norte-Sul retornar suas obras com seriedade e verbas suficientes, o tempo já chegou.

Convém ressaltar que a polêmica Ferrovia não servirá, unicamente, ao Estado do Maranhão. Ela visa, com prioridade, atender os 30 milhões de hectares de privilegiadas áreas agricultáveis, esquecidas no centro do País, sem acesso a Portos, sem vias terrestres adequadas, subutilizadas, que se caracterizam pela homogeneidade de seu perfil semi-plano, condições climáticas favoráveis, banhadas por rios perenes, propícios para Projetos de irrigação.

É aí que se encontra o futuro de nossa economia, para onde se deslocarão, obrigatoriamente, nossas novas fronteiras agrícolas, envolvendo miraculosas terras pertencentes a Goiás, Tocantins, Minas Gerais, Bahia, Piauí e, naturalmente, o Maranhão.

Todos esses estados serão beneficiados pelos trilhos desbravadores, que representarão um marco forte, definitivo, de progresso, união e integração, cravado no coração do Brasil.

A nova ferrovia terá, aproximadamente, 1.570 km de extensão com pontos extremos se amarrando ao Norte, na Ferrovia Carajás, em Açailândia (MA), que termina no Complexo Portuário de São Luís e, ao Sul, junto a Brasília, no entroncamento com a malha ferroviária Sudeste, da RFFSA, com ligação aos Portos de Tubarão (ES), Rio de Janeiro (RJ) e Santos (SP).

O traçado simples e direto obedece à mais moderna técnica de engenharia ferroviária e se distribui sobre terreno firme de pouca movimentação, que resultará em menores custos de implantação. Em

todo o projeto confere-se uma única obra de arte de grande porte: a ponte sobre o rio Tocantins, em Estreito (MA), com mil metros de comprimento, já com suas fundações concluídas.

Se compararmos seu orçamento base com o de outras estradas similares, construídas no País nos últimos anos, constataremos que a Ferrovia do Aço custou mais de 6 milhões de dólares/km, a E.F. Carajás manteve-se em 1,7 milhão de dólares/km e a Ferrovia Norte-Sul não deverá ultrapassar 1,5 milhão de dólares/km.

Os efeitos benéficos deste projeto audacioso se farão sentir sobre a economia da imensa região envolvida. Está previsto um aumento sensível na renda interna, fruto dos novos negócios facilitados pelo volume da produção; melhor distribuição do dinheiro circulante; geração de divisas advindas das exportações; abertura de inúmeras frentes de trabalho, não só para o homem que se dedica aos serviços do campo, mas em várias indústrias de portes diversos; obras de engenharia etc. tudo somando para fixar o homem no interior, ganhando salário compatível que diminuirá a imigração para os grandes centros urbanos. Calcula-se que um milhão de novos empregos serão criados em todos os níveis; um aumento substancial em nossa produção de grãos que poderá chegar a 40 milhões de toneladas, que contribuirão para estabilizar os preços agrícolas no País devido ao crescimento da oferta.

O Brasil, nas condições em que se encontra, sem perspectiva a curto prazo, sem uma obra de envergadura para o povo acompanhar, acreditar e vibrar, não pode, sob qualquer hipótese, se acovardar diante do desafio de prosseguir a Ferrovia Norte-Sul, um projeto que impõe respeito pela grandeza de sua concepção, a honestidade de propósitos e o bem que causará ao povo, especialmente aos mais esquecidos, que sobrevivem por milagre no cerrado central.