

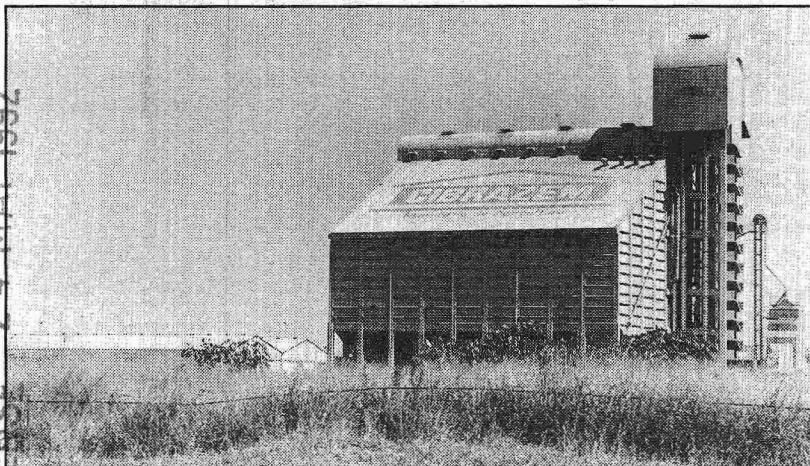
Brasília se transforma em pólo exportador de grãos

Laércio Silva

Dentro de cinco anos o Distrito Federal poderá tornar-se um dos maiores entrepostos de grãos do Brasil. Para que isso aconteça, basta que o Governo Federal não interfira com excesso de regulamentação e burocracia e permita que a inércia já desencadeada em conjunto pela iniciativa privada, os governos de cinco estados e do Distrito Federal, Rede Ferroviária Federal e Companhia Vale do Rio Doce, tenha sua sequência normal.

Em dezembro do ano passado, por iniciativa do governo do Espírito Santo e com a participação da Vale e da Rede, foi criado o Corredor Centro-Leste, que começa em Vitória e tem seu ponto final em Brasília, com o objetivo de centralizar no Distrito Federal o embarque ferroviário, com destino aos mercados internacionais via-Espírito Santo, de toda a produção de grãos de uma imensa região de cerrados nos estados de Goiás, Bahia, parte de Minas e o próprio Distrito Federal.

O corredor Centro-Leste foi viabilizado com a construção pela Vale de um trecho ferroviário de 47 quilômetros de extensão, entre Capitão Eduardo e Costa Lacerda, em Minas e que entrou em operação também em dezembro. Com isso, a estrada de ferro já transportará um milhão de toneladas de grãos nesta safra, do qual 200 mil embarcadas em Brasília, no terminal privado da Planalto Agrícola, localizado no Setor de Cargas arrendado à Richco Cere-



O terminal da ex-Cibrazem é exemplo da ineficiência no setor

ais, a maior exportadora de soja brasileira em grãos.

Metas — As metas traçadas pela coordenação do Corredor são bastante ambiciosas. Espera-se para a safra 1992/93 um crescimento de 50 por cento, elevando o embarque total de grãos para 1,5 milhão de toneladas. Dentro de dois anos, porém, estima-se que esse valor quadruplique para seis milhões de toneladas.

Embora tenha a participação de governos estaduais e duas gigantes estatais federais, a mentalidade e a atuação do Corredor são as de uma entidade privada. Seu principal papel tem sido o de aproximar as estatais Companhia Docas do Espírito Santo (Code-sa), Vale e Rede de **tradings** privadas que necessitam de uma alternativa que não os portos de Santos ou Paranaguá para exportar seus produtos. Dois negócios

de sucesso que intermediou nestes seus primeiros cinco meses de existência, com resultados práticos ainda para esta safra, foram as **joint-ventures** entre a Richco Cereais e a Ceval Alimentos com a Vale para a construção de silos e terminais de grãos.

Capacidade — Essas associações de interesses entre a Vale e exportadores de grãos está permitindo adaptar o porto de Tubarão, construído originalmente para a exportação de minério de ferro, para vir a ser o maior porto exportador e importador de grãos do País. Pelos acordos já firmados, a Ceval está construindo quatro com capacidade total para 50 mil toneladas de grãos e **pellets** de soja, num investimento de quatro milhões de dólares e a Richco outros quatro, para cem mil toneladas, com investimentos de cinco milhões de dólares.