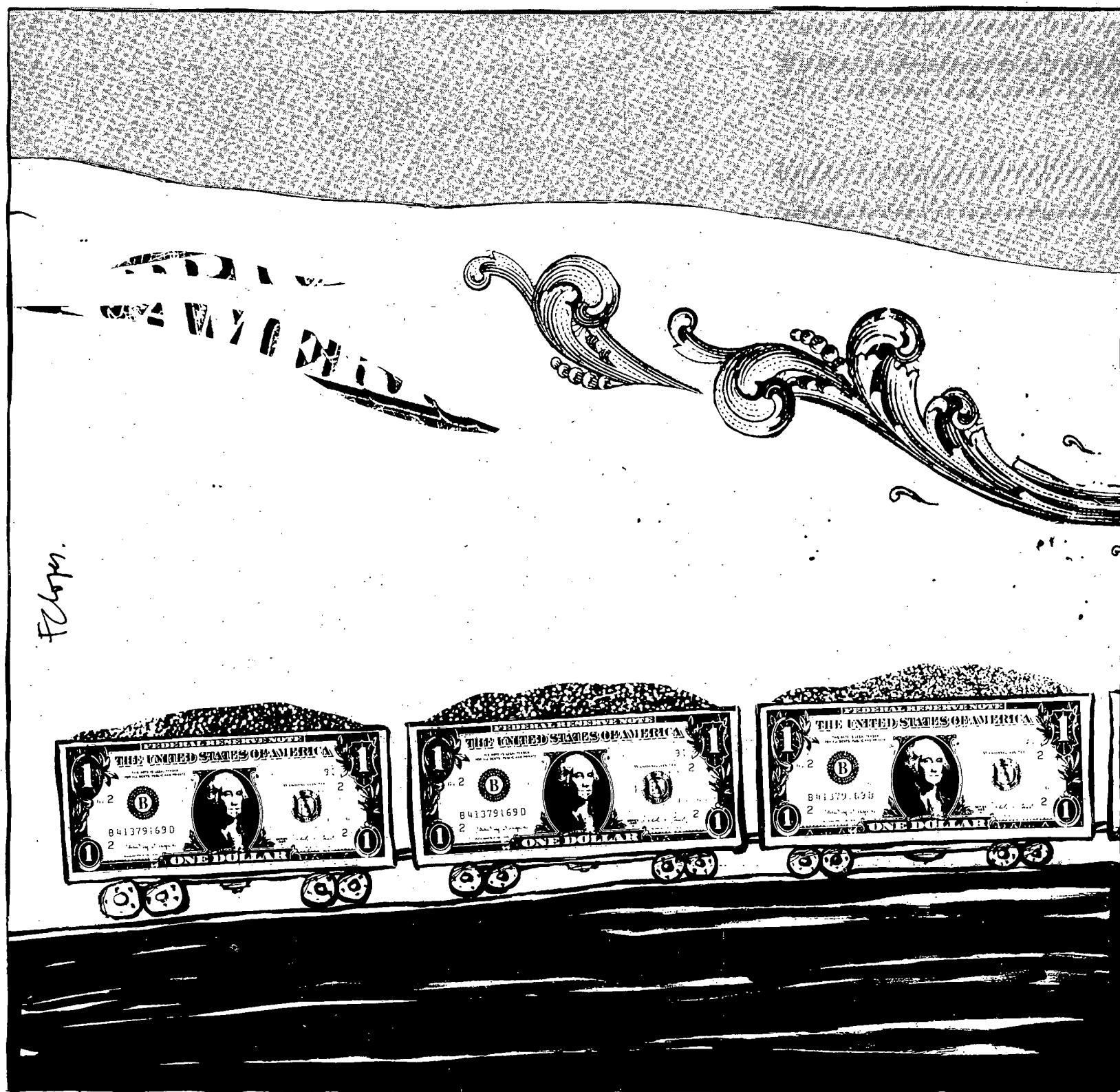


Porto seco: corredor para o progresso



Brasília está sendo preparada para centralizar a exportação de um milhão e meio de toneladas de produtos por ano, através da criação do Porto Seco — um corredor ferroviário ligando o DF ao porto de Tubarão no Espírito Santo. Inicialmente, a intenção é comercializar a soja produzida no sudoeste da Bahia, noroeste de Minas Gerais, Goiás, Tocantins e Distrito Federal, além de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Toda a estrutura do Porto Seco já está montada — incluindo a ferrovia e o terminal de Brasília, no Setor de Indústria e Abastecimento.

A exportação da soja a partir de Brasília, percorrendo 770 quilômetros da estrada de ferro até o

Espírito Santo e partindo através do porto de Tubarão, reduziria o custo da tonelada de dez a 20 dólares — o que representa uma economia de 30%. Com isso, o produto brasileiro se tornaria competitivo no mercado internacional, no momento dominado pelos Estados Unidos. A soja brasileira somente é exportada porque vem sendo comercializada na entressafra da americana. Com a implantação do Porto Seco em Brasília, a soja nacional ficará mais barata que a americana.

Estrutura — Para a implantação do Porto Seco não haverá necessidade de desembolso de qualquer quantia. O terminal de Brasília — que centralizará as exportações — será montado no Setor de Indústria e Abastecimento,

nas dependências da antiga Cibrazen (hoje Conab) que possuem balança para cargas, armazéns, desvios ferroviários e silos com capacidade para receber os produtos. A ferrovia é utilizada pela Companhia Vale do Rio Doce para transporte de minério de ferro entre Belo Horizonte e Vitória.

Os únicos reparos necessários na ferrovia para viabilizar o Porto Seco já foram feitos pela Vale do Rio Doce — duas variantes no contorno de Belo Horizonte e próximo a Araxá. A companhia tem interesse em viabilizar o projeto, pois isso também favorecerá as exportações de minério de ferro. A idéia é utilizar o sistema de cargas acopladas — ocupando-se os porões dos na-

vios com minério e soja. “A soja é mais leve e ocupa muito espaço, enquanto o minério pesa mais e ocupa menos espaço — com a carga combinada os navios seriam melhor utilizados”, explicou o secretário-adjunto de Agricultura, Pedro Ivan Rogêdo.

A capacidade de transporte de todo o corredor ferroviário é de oito milhões de toneladas ao ano, sendo um milhão e meio a partir do DF. Isso porque, ao longo da ferrovia serão implantados entrepostos para embarque da produção. A previsão do secretário é que em cinco anos, o sistema já esteja sendo utilizado na sua plenitude. Segundo ele, o máximo que já foi transportado do DF foram 200 mil toneladas em 89.