

# O LEÃO ESTÁ

Mais de 1 milhão de contribuintes com

ECONOMIA

Brausil

Quinta-feira, 7-5-87 — O ESTADO DE S. PAULO

# LEVANDO BOLO?

imposto a pagar atrasaram a entrega da declaração

agiu, de maneira, no mínimo contradiatória, com relação a sua intenção de desenvolver e integrar o Norte ao resto do País. Ao mesmo tempo em que a Ferrovia Norte-Sul terá suas obras iniciadas no dia primeiro de junho, sem que seu plano de viabilidade tenha sido aprovado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento, a utilização dos rios Araguaia e Tocantins começará a ser pesquisada com objetivo de verificar a possibilidade de ambos serem utilizados como vias de transporte. Esta foi a maneira que o governo encontrou para responder aos críticos da Ferrovia, que acham as hidrovias mais econômicas. Pretende fazer as duas coisas.

Só que a pesquisa de utilização dos rios vai demorar três anos. Até lá, a ferrovia estará pronta, a um custo de cerca de US\$ 2,4 bilhões e ligando, segundo alguns críticos, o nada com coisa alguma. A hidrovia, pelo menos, embora também possa vir a ligar coisa alguma com nada, pelo menos custará 10% do preço da ferrovia. A conta é do secretário dos Transportes do Mato Grosso, Osmir Pontim, que ontem defendeu a ativação das hidrovias, como sendo a grande saída econômica para o Mato Grosso e todo o País.

A rapidez com que o governo decidiu pela construção da Ferrovia Norte-Sul vem preocupando muitos políticos. Ontem, por exemplo, o ex-deputado e membro da executiva do PMDB mineiro, João Batista dos Mares Guia, fez uma séria denúncia: "A decisão palaciana de iniciar a construção da Ferrovia Norte-Sul envolve uma teia de cumplicidade criminosa, como a existência de uma caixinha de 5% do custo total da obra. Ou seja, US\$ 125 milhões. Já que o custo estimado da ferrovia é de US\$ 5 bilhões". Segundo ele, a construção da Ferrovia é resultado do lobby de 18 grandes empreiteiras "que loteariam entre si esta obra, envolvendo mais 102 empresas de menor porte, que funcionariam como subempreiteiras". Mares Guia afirmou ainda que "esta bola de 5% seria apropriada por alguns ilustres corruptos da Nova República, em moeda estrangeira, antes do início das obras".

O presidente da estatal Valec, Paulo Vivacqua, empresa que vai coordenar a construção da Ferrovia, falou ontem a um grupo de parlamentares na Câmara dos Deputados e refutou as denúncias de que esteja havendo favorecimento de firmas na concorrência. Reiterou que a intenção do governo é transferir sua operação para a iniciativa privada. Ele considerou normal as críticas que o empreendimento vem recebendo, observando que grandes obras, como essa, é sempre encarada com ceticismo, pelo desconhecimento da importância que ela trará ao País.

Ainda como defesa da obra, Paulo Vivacqua citou o exemplo da Estrada de Ferro Carajás, dizendo que ela barateou o custo do transporte do minério de ferro que ali está sendo retirado. Segundo ele, o transporte do minério de carajás até o porto de São Luís custa hoje quatro dólares por tonelada, permitindo ao Brasil vendê-lo no exterior por 18 dólares. Se isso fosse feito por rodovia, observou Paulo Vivacqua, esse custo estaria em torno de 70 dólares, para levá-lo aos portos do sul do País.

O ex-ministro Dilson Fuñaro também falou ontem da ferrovia. Fez questão de explicar porque liberou a verba do FND em seu último dia de governo. Segundo ele, o Ministério da Fazenda nada mais fez que alocar os Cz\$ 12 bilhões para a construção da ferrovia, prioridade do presidente Sarney. "No início deste ano ficou acertado que o Fundo Nacional de Desenvolvimento teria verbas de Cz\$ 30 bilhões para o setor de eletricidade, Cz\$ 30 bilhões para siderurgia, e Cz\$ 18 bilhões para os transportes. A Fazenda não julga prioridades. O que assinei no último dia de governo foi exatamente a alocação de Cz\$ 12 bilhões subtraídos Cz\$ 18 bilhões. Os Cz\$ 12 bilhões substituem quantia idêntica de outro projeto que não será construído, porque a prioridade do presidente é construir esta ferrovia."

Pelo visto, a decisão é irreversível. Hoje, em Brasília, o ministro dos Transportes José Reynaldo Tavares, que defende a construção da hidrovia ao invés da utilização da ferrovia (bem mais barata) com base em "decisão superior", vai presidir a assinatura de um contrato, no valor de Cz\$ 52 milhões de cruzados, entre a Petrobrás e o Estaleiro Naval do Ceará, para a construção de um comboio, formado por chatas, para realizar pesquisas no rio Araguaia. A partir dos resultados dessa pesquisa, informou o ministro, é que o governo definirá as obras e os serviços que serão necessários para o aproveitamento dessa hidrovia e sua região de abrangência.

Os barcos foram desenvolvidos pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, que os projetou para cobrir o trecho do rio Araguaia, entre as localidades de Aruana, em Goiás, e Conceição do Araguaia, no Pará. Nasel serão instalados sofisticados equipamentos que vão medir todas as condições