



Em plena crise, o País termina projetos — como Carajás — que ajudarão a superá-la

# Grandes obras dão retorno imediato a partir de agora

Escolhidas por muita gente como um dos principais bodes expiatórios dos problemas econômicos vividos pelo país, as empresas estatais vêm participando de todo o processo de ajuste da economia e, em meio a uma contração de investimentos, cuidam de concluir algumas das maiores obras que o Brasil já fez. Problemas à parte, são fatos visíveis e importantes para o futuro da economia nacional, empreendimentos como o programa Carajás, a construção de duas das maiores hidrelétricas do mundo, como Itaipu e Tucurui, ou o investimento no asfaltamento da BR-364 (apesar deste último trabalho não ter sido feito por uma empresa, igualmente representou um dos grandes projetos viabilizados com apoio externo).

O projeto Ferro-Carajás, por exemplo, desenvolvido pela Companhia Vale do Rio Doce e base de sustentação do Programa Grande Carajás, começará já no ano que vem suas exportações de aproximadamente 15 milhões de toneladas, trazendo para o país novas divisas. Situado nos municípios de Marabá e São Félix do Xingu, no Estado do Pará, o projeto já absorveu investimentos diretos de 1,42 bilhão de dólares, de um total de 3,1 bilhões de dólares a serem aplicados até 1985, quando entrará em produção.

Atualmente, o programa Carajás está com mais de 65% de suas obras concluídas e os técnicos da Vale do Rio Doce informam que de todos os projetos, o de manganês é o que avançou mais. Até o final de 1984, 60% do mercado nacional de manganês eletrolítico (usado na fabricação de pilhas) deverá ser abastecido por Carajás. O ferro deverá começar a ser explorado já a partir do ano que vem, com uma produção inicial de 15 milhões de toneladas, volume que deverá crescer para 35 milhões de toneladas, a partir de 1987.

As reservas existentes em Carajás são da ordem de 18 bilhões de toneladas, representando a maior jazida de minério de ferro de alto teor (66%) do mundo. Todos os cronogramas do projeto Ferro-Carajás estão adiantados, fato que permitiu economizar 1 bilhão de dólares, em relação ao custo inicialmente projetado. E a qualidade do minério assegura mercado externo, garantido para todo o volume de produto, que o país se dispuser a vender lá fora.

## Itaipu, a superusina

A maior usina hidrelétrica do mundo, Itaipu, foi inaugurada pelos presidentes Figueiredo e Stroessner, do Paraguai, em outubro último. E quando estiver totalmente concluída estará produzindo 12,6 milhões de KW de energia, através de suas 18 turbinas. No mês que vem, começa a operação comercial do sistema de distribuição da energia de Itaipu pelos mercados de São Paulo.

A construção da usina de Itaipu pode ser considerada um marco histórico da engenharia brasileira, desde o uso de "know-how" próprio, até a construção de equipamentos com tecnologia quase que inteiramente nacional. Para a concepção de Itaipu,

obra que já consumiu recursos superiores a 20 bilhões de dólares, foram examinados 10 locais de possível barramento do rio Paraná. Com uma bacia hidrográfica de 3 milhões de quilômetros quadrados e 4 mil quilômetros de extensão, o rio Paraná é um dos sete maiores do mundo, com um potencial energético avaliado em 20 milhões de KW, incluindo o aproveitamento de seus afluentes (Tietê e Paranapanema).

A partir dos primeiros estudos de viabilidade, Brasil e Paraguai assinaram, em abril de 1973, um acordo para implantação do projeto e iniciaram a formação da Itaipu Binacional. Itaipu é constituída por uma série de barragens de diversos tipos, em uma extensão de 7.744 metros e cornoamento na cota de 225 metros. Para a realização dos serviços de barragem foram movimentados 60 milhões de metros cúbicos de terra e rocha, além de 11,8 milhões de metros cúbicos de concreto, volume que daria para erguer as estruturas dos edifícios para uma cidade de 2 milhões de habitantes.

No pico das obras nau, menos que 40 mil pessoas chegaram a trabalhar em Itaipu. E para reduzir os custos do projeto tomaram-se uma série de cuidados especiais. Um exemplo foi a reutilização integral de 22,5 milhões de metros cúbicos de rocha escavada no canal de desvio, para a construção da barragem de encrocamento e para a produção de britas para as estruturas de concreto. Outra inovação: pela primeira vez adotou-se o transporte de concreto por meio de monovias.

Tucurui, porta do progresso

No mês passado, o presidente Figueiredo acionou a primeira turbina da hidrelétrica de Tucurui, dando início às atividades da usina, que vai gerar em uma primeira etapa cerca de 4 milhões de KW. A energia de Tucurui vai atender, inicialmente, ao complexo de produção de alumina e alumínio da Albrás/Alunorte, a Alcoa, Carajás e a cidade de Belém do Pará. Apenas para o complexo Albrás-Alunorte serão fornecidos 700 mil KW.

A potência de 4 milhões de KW deverá ser alcançada por Tucurui em 1989. E outros 12 grupos geradores estarão sendo preparados para entrar em funcionamento em etapa posterior, elevando a capacidade de Tucurui para 8 milhões de KW, situando-a como a maior usina hidrelétrica inteiramente nacional e a quarta do mundo. No pique da obra, Tucurui gerou 29 mil empregos diretos na área e outros 50 mil indiretos, envolvendo investimentos de 4,6 bilhões de dólares em sua primeira etapa. A energia de 8 milhões de KW equivale a 400 mil barris de petróleo.

Em 1975, quando começaram efetivamente os primeiros trabalhos, a cidade de Tucurui e toda a região da barragem tinham pouco mais de cinco mil habitantes. A economia regional dependia basicamente do rio Tocantins e da velha ferrovia que ligava Tucurui a Marabá. Em 1981, quando a obra atingiu seu pico, a cidade já tinha mais de 50 mil habitantes e pas-

sava a receber energia elétrica pela primeira vez, graças à interligação dos sistemas de transmissão do Norte e Nordeste, que passaram a receber energia da usina de Sobradinho, por meio do sistema Cheseb.

A partir da construção da usina de Tucurui, o rio Tocantins será navegável entre Belém e Marabá. Para isso, assinou-se um protocolo entre os ministérios dos Transportes e Minas e Energia, com o objetivo de construir-se duas eclusas e um canal intermedio de navegação. Esse sistema de transposição da barragem permitirá a navegação do rio e o escoamento da produção de parte da região Centro-Oeste, criando um dos maiores corredores de exportação do país, através das bacias do Araguaia, Tocantins.

Outra grande obra: BR-364

O asfaltamento da rodovia BR-364, em quase 1.500 quilômetros, não foi obra de uma empresa estatal. Seu significado e a presença de financiamentos internacionais para a realização desse trabalho, no entanto, conferem características equivalentes a esse projeto, em relação às grandes obras que foram concluídas no atual governo. A importância da rodovia "Marechal Rondon" pode ser avaliada por um apelido — a última grande rodovia de integração nacional — ou pelo fluxo de riqueza que diariamente já está circulando entre Cuiabá e Porto Velho, com ramificações pelas principais regiões produtoras de Mato Grosso e de Rondônia.

O asfaltamento da BR-364 integra um grande programa de desenvolvimento regional, o Polonoroeste, que o Brasil realiza com apoio do Banco Mundial. Além dessa obra, também estão sendo implantados sistemas de estradas vicinais em Mato Grosso e Rondônia, juntamente com o lançamento de grandes projetos de colonização pelo INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), para o assentamento de milhares de famílias de pequenos agricultores, que integram a maior corrente migratória hoje observada no país (no sentido do Oeste).

A próxima etapa do trabalho deverá estender a pavimentação de Porto Velho a Rio Branco, no Acre, em uma distância de 505 quilômetros, conseguindo-se a partir daí interligar todas as capitais brasileiras por vias pavimentadas. Atualmente, o tráfego na rodovia Marechal Rondon é de 500 veículos/dia, observando-se trechos onde o volume sobe para até 1.500 veículos/dia. E dentro de 15 anos, prevê-se um tráfego de nada menos que 4 mil veículos/dia.

No sentido Cuiabá-Porto Velho, os principais produtos transportados são equipamentos e materiais de construção, ferragens, roupas, mantimentos, implementos agrícolas e produtos de uso pessoal e doméstico. No sentido inverso, predomina o transporte de madeira, arroz, café, cacau, borracha e cassiterita. Esta ligação também fará parte do corredor de exportação que alcançará o porto de Paranaguá, no Estado do Paraná, além de ser a estrutura dorsal da malha rodoviária de Mato Grosso.