

CEDI

# Povos Indígenas no Brasil

Fonte: *O Liberal*

Class.: 90

Data: *1 de Março de 1985*

Pg.: \_\_\_\_\_

4468

(Lucio Flavio Pinto)

## Contas da ferrovia

A propaganda divulgada pela Companhia Vale do Rio Doce assegura que a Estrada de Ferro Carajás, ontem inaugurada pelo presidente da República, é a "única ferrovia construída no Brasil nos últimos 20 anos". Não é exatamente assim: só no Pará surgiram, nesse período, duas novas ferrovias, com extensão superior a 100 quilômetros, em conjunto. Uma serve à Jari. Outra, à Mineração Rio do Norte.

A CVRD certamente não as considerou por se tratarem de ferrovias privadas: uma é destinada ao transporte de madeira até uma fábrica de celulose e a outra conduz bauxita para a usina de secagem. Já a ferrovia de Carajás, embora sendo uma concessão feita pelo poder público a uma empresa de direito privado, deve ser aberta ao público.

Durante 50 anos, prazo de duração da primeira concessão, mas renovável, o objetivo principal da ferrovia será o transporte de minério da mina até o porto de embarque, no litoral maranhense, a 890 quilômetros de distância. A linha, ainda singela, terá condições de escoar até 35 milhões de toneladas do primeiro dos minérios a ser explorado, o ferro, e talvez mais alguma carga marginal no sentido Carajás-Ponta da Madeira, além da cota de passageiros estabelecida no contrato de concessão. Acima disso, nada. Provavelmente só com a duplicação da linha, o que acabará ocorrendo se as perspectivas siderúrgicas, metalúrgicas e mesmo de mineração, delineadas para a região de influência, se concretizarem.

A carga de retorno para as composições ferroviárias é, por enquanto, inexpressiva. O cálculo para o preço do minério já prevê a amortização desse ônus, mas é evidente que a CVRD, enquanto concessionária da linha férrea, haverá de querer e procurará estimular o surgimento de oferta de carga capaz de encher — mesmo que parcialmente — os vagões na

viagem de volta à mina (um interesse, aliás, relativizado pelos compromissos de formação de estoque de minério no porto, a ser consumido por ansiosos navios interoceânicos).

Por causa desse determinismo econômico, alimenta-se a preocupação dos que temem pelo futuro do terminal de combustíveis de Miramar, em Belém. Ele teria sua força no alto investimento já imobilizado na estrutura de armazenagem existente. Mas como essa mesma estrutura já está sendo reproduzida no Maranhão, sua competitividade é mínima diante dos fretes que a ferrovia poderá praticar.

Embora de importante efeito localizado, este não será o principal efeito da ferrovia que ontem iniciou sua plena operação em caráter oficial. Inegavelmente ela representará uma revolução no sistema de transporte de uma vasta área entre o sudeste paraense e quase toda a metade norte do Maranhão. Uma viagem completa mina-porto-mina, incluindo a descarga do minério, será feita em 52 horas. Quem sair de Marabá chegará a São Luís em 17 horas, sem enfrentar o desconforto e os riscos da incerteza presentes em uma viagem rodoviária de hoje. Uma ferrovia é sempre um poderoso fator de inovação e mudança, mesmo quando construída para servir à ocupação e colonização, como fizeram os ingleses na Índia (antes de serem postos a correr pelas suas próprias estradas de ferro).

A ferrovia, por este prisma, é bem vinda pelos que desejam simplesmente a transformação, qualquer que seja ela. São os que acreditam na absoluta identidade do avançar da história como o motor do progresso. É possível que boa parte dos convidados presentes ao ato de inauguração desconheça, tenha esquecido ou prefira omitir toda a intensa discussão que acompanhou o projeto e a execução desta

ferrovia.

Inaugurada 18 meses antes do prazo e com a economia de 700 milhões de dólares em relação ao orçamento financeiro original (graças a uma simplificação da linha), a ferrovia causará, por estes números, admiração entre os que se acostumaram a realidades diferentes num país de obras sempre atrasadas e custos que extrapolam as previsões. Não se trata de resultados desprezíveis. Mas reduzir a análise do significado da Estrada de Ferro Carajás a um bom desempenho administrativo equivale a olhar a questão da exportação de minérios pelo prisma microeconômico de uma empresa, ainda que ela seja a maior vendedora interoceânica do planeta.

A CVRD se orgulha do título: graças a ele, informa ter podido dispensar a utilização de 1,1 bilhão de dólares de empréstimos internacionais que lhe ofereceram para financiar Carajás, usando apenas 700 milhões (mas, em compensação, entrando firme em empréstimos internos). São meritorias a taxa de retorno de divisas e a rentabilidade alcançadas pela empresa em seu comércio com minério (fatores tão atrativos que estimulam as constantes e sinuosas investidas no sentido de ampliar sua privatização). Mas esses méritos precisam ser ponderados: eles impõem um ônus pesado às relações de troca de um país que entrega seu filé mignon de hematita a 20 dólares a tonelada (com o retorno líquido de apenas um dólar) para pagar juros altos devidos por investimentos que acionam essas enormes estruturas de sucção de nossas matérias-primas e insumos básicos. Um ciclo fechado que escapa à vontade nacional, portanto.

A conta é alta, até mesmo a da festa de inauguração. "Por baixo", calcula-se que ela atingiu uns seis bilhões de cruzeiros. Para pagá-la, vão ser necessárias cinco composições cheias de minérios. E isto é apenas simbolismo.