

DINHEIRO NO BURACO

Eliseu foi 'tocador de obras' inconclusas

Ministro deixa herança de projetos faraônicos inacabados, como a Transamazônica e Perimetral Norte

Da Sucursal de Brasília e da Redação

O ministro da Fazenda, Eliseu Resende, que ganhou fama de grande "tocador de obras", participou diretamente ou foi o idealizador de grandes projetos que hoje são sinônimo de desperdício. Somente em três obras — Transamazônica, Ferrovia do Aço e Metrô de Belo Horizonte — foram consumidos cerca de US\$ 4 bilhões, na gestão de Resende e de outros administradores.

Foi Eliseu Resende quem preparou, como diretor-geral do DNER (Departamento Nacional de Estradas e Rodagem), os estudos técnicos para a construção da Transamazônica. O objetivo era povoar a região Norte, como estratégia de integração nacional. Foram consumidos US\$ 1,5 bilhão para construir 4.100 km, mas hoje apenas 500 km não foram ocupados pela mata. Somente 70 mil colonos foram assentados.

Resende teve também grande participação no planejamento da Ferrovia do Aço, que começou a ser construída em 1973, para ser concluída em mil dias. Quando assumiu o ministério dos Transportes, em 1979, prometeu que a obra seria finalizada. Em 1982, quando disputou o governo de Minas, foi acusado por seu adversário, Tancredo Neves, de estar financiando sua campanha com recursos liberados para a construção da Ferrovia.

Eliseu Resende, que disputou pelo PDS, acabou perdendo a eleição. A obra, até hoje, está inacabada. A ferrovia já consumiu US\$ 2,1 bilhões, teve seu percurso reduzido em quase um terço do

que previa o projeto original e ainda precisa de outros US\$ 151 milhões para ser concluída.

O Metrô de Belo Horizonte começou a ser construído em 1981, quando Eliseu Resende ainda era ministro dos Transportes. Se tivesse sido concluído, poderia estar transportando 300 mil pessoas por dia, eliminando 4.200 viagens rodoviárias. Inacabado, só consegue transportar, precariamente, 55 mil passageiros. Até hoje foram gastos US\$ 373 milhões. Precisa de mais US\$ 182 milhões para ser concluída.

Outra obra idealizada por Resende foi a Perimetral Norte, que ligaria Macapá (no Amapá) a Cruzeiro do Sul (no Acre), fronteira com o Peru. A extensão prevista foi de 3.300 km. Mas só existem 389 km, não-interligados.

O Metrô de Belo Horizonte e a Ferrovia do Aço foram incluídos pelo atual ministro dos Transportes, Alberto Goldman, como exemplos de desperdício de verba pública. Junto com outras 15 obras, compõem o Painel do Desperdício montado por Goldman, em exposição na Câmara.

Esta semana repórteres da Folha percorreram trechos da Transamazônica, da Ferrovia do Aço e da Perimetral Norte. São quilômetros de obras inacabadas, de túneis, leitos de estrada e pontes engolidos pelo mato. Mesmo trechos concluídos estão hoje em completo abandono e não levam a qualquer lugar.

LEIA MAIS

sobre a atuação de Eliseu Resende no setor público nas págs. 1-9 e 1-11

Floresta engole Transamazônica

ABNOR GONDIM

Da Agência Folha, em Altamira

Há oito anos não passa nenhum veículo no trecho de quase 800 km entre Itaituba (PA) e Humaitá (AM) da Transamazônica. A floresta, totalmente derrubada de 70 a 74, voltou e engoliu o que restou da rodovia. "Só dá para chegar de caminhonete, num atoleiro danado, a até 180 km de Itaituba", diz o funcionário Edmilson da Silva Costa, da empresa Transbrasiliana.

O diretor do DNER em Belém, Dirceu Marques, disse que em razão da escassez de verbas para manter a rodovia foi priorizada atenção aos trechos mais movimentados. "Depois de Itaituba e

de Jacareacanga (PA), quase não existia tráfego", disse. Para ele, mais importante foi construir e manter a rodovia Manaus-Porto Velho que passa por Humaitá.

Sem cortar áreas do sudoeste do Pará, tomadas por garimpeiros desde a década de 60, a rodovia não cumpriu uma de suas finalidades — a de proporcionar o acesso aos recursos minerais da Amazônia. Segundo o DNPM (Departamento Nacional de Produção Mineral), a região é rica em ouro, cassiterita e nióbio, mas apenas um projeto mineral foi implantado — o do Grupo João Santos, produtor de cimento, para a exploração de jazidas de calcário em Itaituba.

Pista tem buraco de 16 metros

Da Agência Folha, em Altamira

Os colonos da Transamazônica enfrentam desde o dia 1º uma maratona para transportar um buraco de 16 metros de altura aberto no km 47, entre Altamira e Marabá. Como se fosse obra de um terremoto, a pista desabou e deixou à mostra bueiros metálicos retorcidos, nunca trocados desde a abertura, em 1972, da chamada "rodovia da integração nacional".

O engenheiro Renato Gouveia, 52, do DNER, afirma que o mesmo problema pode se repetir em outros 180 pontos do trecho de 480 km sob sua responsabilidade. São os locais onde os bueiros foram colocados para permitir a vazão dos cursos naturais de água. Mas não há substituição ou melhoria dos bueiros, colocados para acelerar a construção.

As rupturas são reflexo do ritmo imposto à obra pelo presidente Emílio Médici, que prometeu em 6 de junho de 1970 adotar medidas urgentes contra a seca do Nordeste, levando "homens sem terras para terras sem homens". As obras iniciaram em 1º de setembro de 1970.

Planejada para ter 5.619 km de extensão, a rodovia consumiu US\$ 1,5 bilhão e alcança hoje 2.474 km — de João Pessoa (PB) a 180 km além de Itaituba (PA).

O presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Altamira, Antonio Rodrigues, 38, disse acreditar que a pressa para iniciar e tocar a obra foi tanta que muitos trechos tiveram de ser alterados.

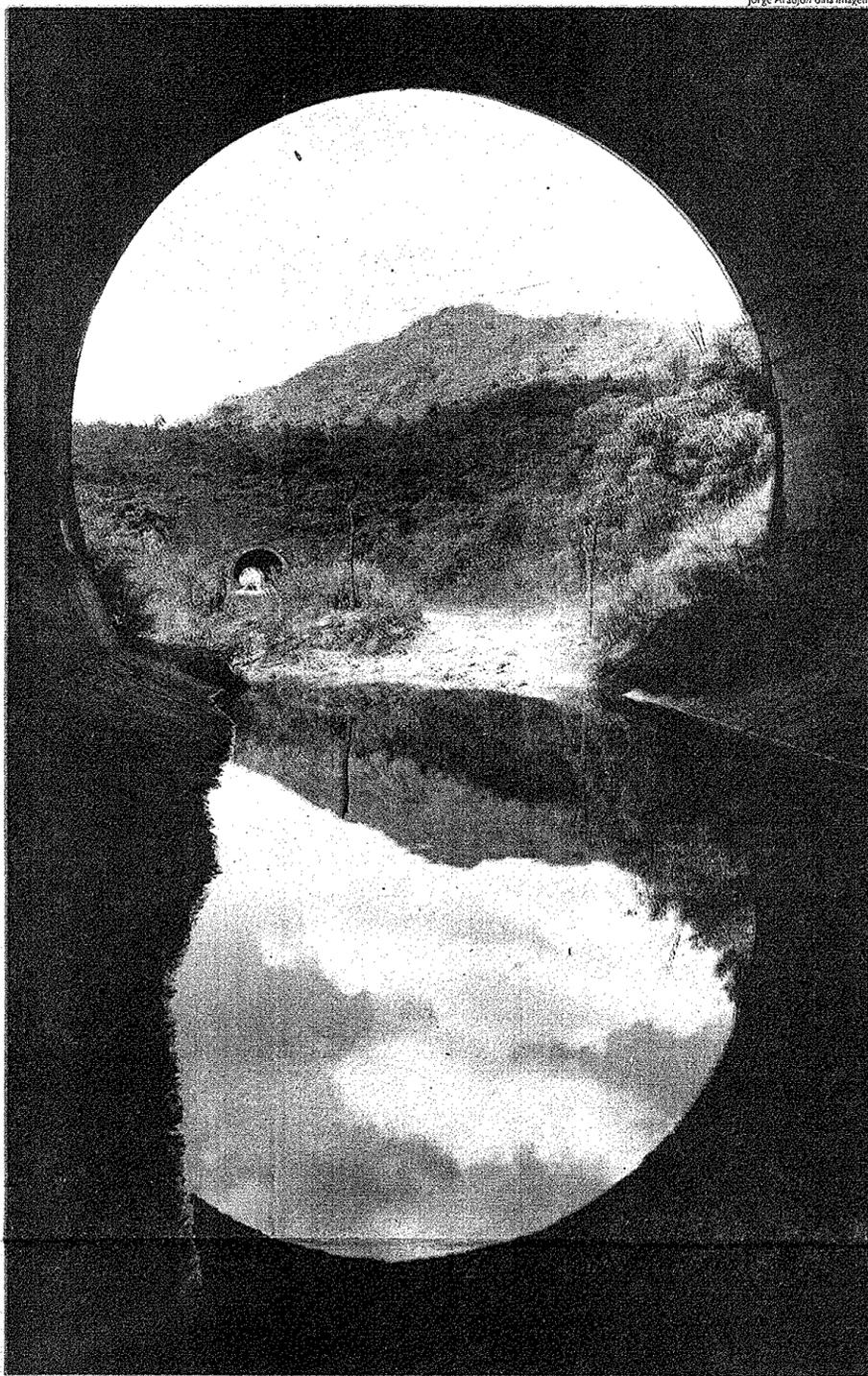
O engenheiro do DNER diz que a obra sofreu os erros do pioneirismo. "Do alto se imaginava que como as copas das árvores eram niveladas o solo deveria ser uma planície", recorda ele, que participou da obra. "Quando desmatávamos, víamos que havia serras de até 50 m de altura".

O diretor do DNER em Belém, Dirceu Marques, afirma que "ruptura de estradas acontece em qualquer parte do Brasil". A rodovia foi recuperada nos dois últimos anos pela pressão do Movimento pela Sobrevivência na Transamazônica, formado por colonos, prefeituras e fazendeiros. Afora o km 47, ela é trafegável de Estreito (MA) a Itaituba. (AG)

Roberto Jayme/Folha Imagem



Ponte queimada sobre rio Repartimento, na Perimetral



Túnel da Ferrovia do Aço em Itabirito (MG), que virou "rio" de 40 cm de profundidade

Ad. Leite/Folha Imagem



Uma das crateras gigantes existentes no Morro da Cigana, km 47 da Transamazônica

Perimetral liga "o nada a lugar nenhum"

EFRÉM RIBEIRO

Da Agência Folha, em Caracará (RR)

A rodovia Perimetral Norte — projetada em 1973 para ligar Macapá, no Atlântico, a Cruzeiro do Sul (AC), fronteira com o Peru, uma distância de 3.300 quilômetros — não existe como a estrada contínua idealizada pelo então diretor do DNER, Eliseu Resende, atual ministro da Fazenda.

O governo gastou Cr\$ 800 milhões (valor da época). Foram deixados trechos da estrada em Roraima e no Amazonas, no total

de 389 quilômetros não-interligados, a maioria em Roraima.

Na última quarta-feira, a Folha percorreu 44 km do trecho do entroncamento da BR-174 com as fazendas Lageado e Nossa Senhora Terezinha e mais cinco km na área ianomami. Na viagem, que durou oito horas, não foi encontrado nenhum carro. No trajeto havia 25 bois, um vaqueiro montado em seu cavalo, uma anta e um jaboti.

O administrador da Vila São José, Francisco Soares Medrada, 29, diz que em 1975 a região tinha 800 famílias. "Hoje passamos

no máximo dois carros: o da Funai e da prefeitura".

A Vila São José é o único povoado do trecho da estrada. "A estrada não existe. Liga o nada a lugar nenhum", diz o professor e diretor da escola da vila, José Júlio Rodrigues, 26.

O fazendeiro Ermilo Paludo, 36, cuida dos 14,7 mil hectares das duas fazendas onde a estrada acaba. Ele encomendou estudo da qualidade das terras e diz que os agrônomos concluíram que elas são semelhantes às do Paraná. "É uma pena a estrada não ter chegado a lugar nenhum, pois teríamos um canal para escoamento".

Ferrovia está abandonada

PAULO PEIXOTO

Da Agência Folha, em Belo Horizonte

O desperdício é visível no trecho abandonado da Ferrovia do Aço entre Belo Horizonte e Itabirito. São 16 túneis e pilares de pontes e viadutos esquecidos. Não existe qualquer projeto de recuperação do trecho, segundo a assessoria da Rede Ferroviária.

A Folha percorreu na última quinta-feira parte desse trecho abandonado, que significa quase um décimo da ferrovia. Lá podem ser encontrados túneis, que, somados, atingem cerca de 13 km de extensão. Estão escondidos no meio do mato, com água em seus interiores, assim como nas áreas terraplanadas onde deveriam ser instalados dormentes e trilhos. A região é formada de vales e montanhas, de acesso precário.

A Ferrovia do Aço começou a ser construída em 1974 e deveria ser concluída, com a linha toda eletrificada, em 1.000 dias. Em 83, quatro anos depois de o então ministro dos Transportes, Eliseu Resende, ter retomado a obra prometendo concluí-la, o projeto foi novamente abandonado.

Já no trecho entre Itabirito e Jeceaba (MG) que a empresa de mineração MBR está concluindo, estão sendo recuperados cinco quilômetros e meio de pontes e viadutos e mais dez túneis, com sete quilômetros de extensão. Em toda a ferrovia — de Belo Horizonte a Barra Mansa (RJ) — foram construídos 92 pontes e viadutos e 72 túneis. Entre Jeceaba e Barra Mansa, estão cerca de 50 km de túneis.

A obra provocou também prejuízos ambientais. Segundo a assessoria da MBR, nos trabalhos de terraplanagem vários córregos da região foram assoreados. A empresa, agora, procura meios de amenizar os efeitos dos serviços irregulares feitos no passado.

Empresa privada assume trechos

Da Agência Folha, em Belo Horizonte

A Ferrovia do Aço só foi parcialmente viabilizada por interesse da iniciativa privada. O acordo para a conclusão de parte da ferrovia partiu de um projeto da Rede Ferroviária Federal, em 85, de simplificar a linha e dividir o projeto com as empresas.

O trecho concluído tem percurso de 334 km, quando o projeto inicial previa uma extensão de 830 km. A ferrovia deveria sair de Belo Horizonte, passar por Volta Redonda e chegar a São Paulo. Sem recursos para a conclusão da obra, o projeto foi abandonado.

Foi na gestão de Resende à frente do Ministério dos Transportes (79-82) que a obra foi retomada, gastou-se mais dinheiro e a ferrovia não teve um trecho sequer concluído. Até 1983, quando a obra foi paralisada, foram gastos cerca de US\$ 2 bilhões.

A RFFSA abandonou a idéia original de construir a ferrovia toda eletrificada. O projeto foi simplificado e viabilizado pela iniciativa privada, principalmente pela MBR (Minerações Brasileiras Reunidas). Dos US\$ 136 milhões necessários para a conclusão do trecho Jeceaba (MG)-Barra Mansa (RJ), US\$ 70 milhões foram financiados pela MBR e US\$ 6,5 milhões por mais oito empresas.

Novamente por iniciativa da MBR, outro trecho está sendo construído, com previsão de entrar em operação em outubro do próximo ano. O novo percurso, de 57,5 km, vai ligar Jeceaba a Itabirito, em Minas.

A mineradora — segunda maior produtora e exportadora de minério de ferro do país — está investindo US\$ 100 milhões. O objetivo é aumentar a capacidade de transporte de minério explorado, passando dos atuais 20 milhões de toneladas anuais para 29 milhões nos próximos sete anos. (PP)