

Empresas estatais vão ter os investimentos atrasados por cortes

BRASÍLIA— A redução do déficit público de 6,7% para 3,5% do Produto Interno Bruto (PIB) — de CZ\$ 640 bilhões para CZ\$ 340 bilhões — vai determinar um atraso nos investimentos das empresas estatais e corte de despesas administrativas, além da suspensão de projetos já anunciada pelo presidente José Sarney. Os cortes estão sendo discutidos pela equipe econômica do governo e o secretário de Controle das Empresas Estatais, Júlio Colombi, não aceita o atraso na liberação de recursos.

Dentro da previsão da equipe econômica, a redução do déficit será feita com um corte de 1,1% do PIB — CZ\$ 112 bilhões — através do adiamento de projetos como a Ferrovia Norte-Sul, do programa siderúrgico, de obras em Itaipu e outros, além do corte no subsídio do trigo, divulgados pelo presidente no dia do anúncio do Plano Bresser.

Outro fator de queda do déficit é a influência da diminuição da inflação na arrecadação tributária, que poderá reduzir a necessidade de financiamento do setor público em 1% do PIB. No caso da receita de IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados), por exemplo, o governo recebe o imposto com até 75 dias de defasagem, o que, com uma inflação de 20% ao mês, reduz a arrecadação em 10%, em média. Com a inflação caindo, a receita aumenta.

Para chegar nos 3,5% do PIB, no entanto, o governo conta com uma redução nos gastos da máquina administrativa — despesas com papel, xerox e outras — de 10% em cada órgão público. Isto pode gerar uma economia entre 0,1% e 0,5% do PIB — de CZ\$ 10 bilhões a CZ\$ 50 bilhões.

A quarta fonte de redução do déficit terá que vir das estatais, e está sendo estimada em torno de 1% do PIB. Uma parcela vai decorrer do aumento das tarifas públicas — aço, energia elétrica, combustíveis e telecomunicações — autorizado no dia do anúncio do congelamento de preços. Com esta medida, a receita das estatais vai subir, reduzindo a necessidade de repasse do Tesouro Nacional.

Na estimativa de um déficit de 6,7% do PIB, havia uma previsão de gastos com estatais de 3,2% do PIB — cerca de CZ\$ 300 bilhões. Deste total, 1,8% do PIB correspondem à capitalização das estatais, visando ao saneamento financeiro das empresas do grupo Siderbrás, Eletrobrás e Açominas. Também está previsto um aporte de capital — com recursos do Tesouro, Banco Mundial e Fundo Nacional de Desenvolvimento — de Cz\$ 89,8 bilhões, o que somado ao repasse para capitalização de CZ\$ 120 bilhões, chega a 1,8% do PIB.

No ano passado, as estatais não receberam recursos para capitalização, porque a proposta ainda estava em discussão. No orçamento deste ano, houve a previsão de repasse, porque, se as estatais não recebessem este aporte de capital, teriam um déficit igual ao que está computado nas contas da União. “O gasto de 1,8% do PIB apareceria, neste caso, no orçamento da Sest”, explica uma fonte da área econômica.

O corte adicional nos investimentos das estatais não significa suspensão de obras, segundo a mesma fonte, mas apenas o atraso na conclusão dos projetos. De acordo com este assessor, o secretário da Sest está resistindo ao corte, porque acredita que as estatais já foram penalizadas com o congelamento de tarifas em anos anteriores e não suportam novas reduções em seus recursos. De qualquer forma, segundo ele, os investimentos no setor manterão um crescimento real de 3% a 4% em relação ao ano passado.

Comissão avalia a proposta alemã de construir Norte-Sul

BRASÍLIA — Dentro de uma semana será constituída uma comissão presidida pelo ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, para avaliar a proposta da empresa alemã Deconsult (Deutsche Eisenbahn Consulting) de assumir integralmente os investimentos do projeto da Ferrovia Norte-Sul, estimados em 2,5 bilhões de dólares. Também uma empresa americana, cujo nome não foi revelado pelo ministro, manifestou interesse na construção da ferrovia.

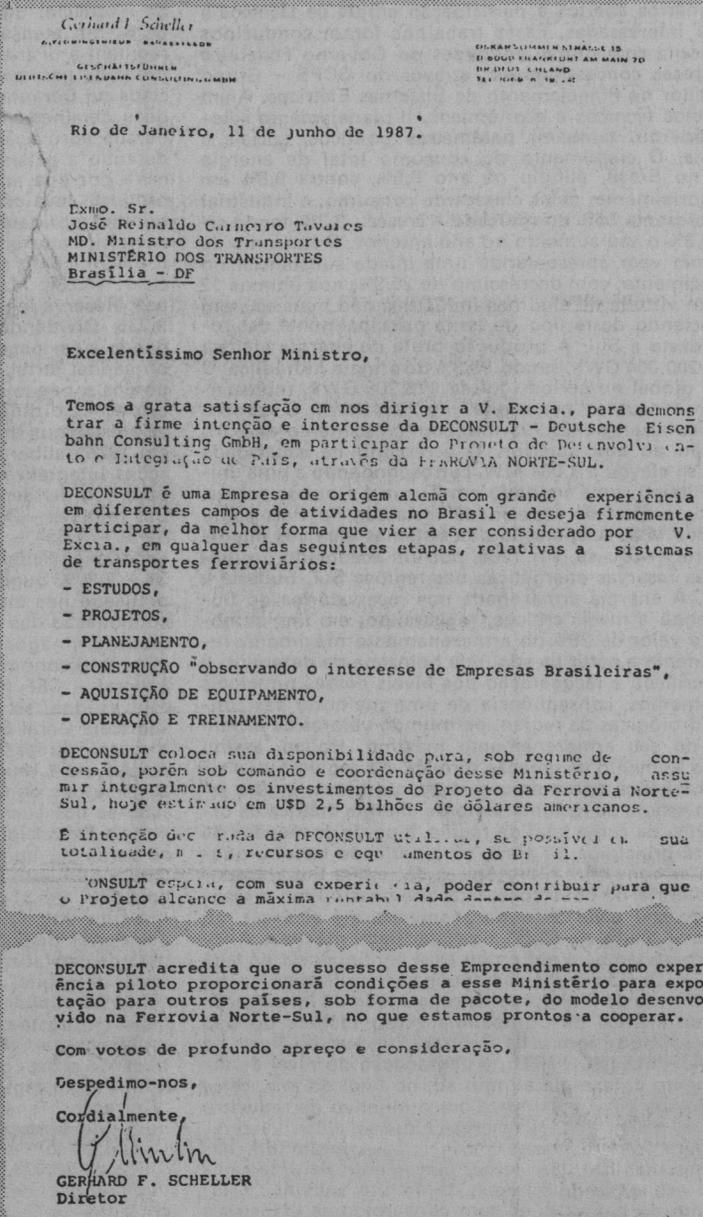
O ministro José Reinaldo Tavares recebeu a carta-proposta da empresa alemã no dia 11 de junho, manifestando “sua firme intenção e interesse” em participar do projeto. Na carta, assinada pelo diretor da Deconsult, Gerhard Scheller, a empresa manifesta o desejo de participar “da melhor forma que vier a ser considerada, em qualquer das etapas relativas a sistemas de transportes ferroviários, como estudos, projetos, construção, aquisição de equipamento e operação e treinamento.

Condições — Em troca do investimento a empresa administraria a ferrovia por um prazo de 30 anos, segundo informou José Reinaldo Tavares. O ministro disse também que a empresa se dispôs a contratar, na obra de construção da ferrovia, empreiteiras, material e equipamentos brasileiros.

Para o ministro, o interesse da empresa alemã demonstra claramente “a viabilidade econômica do projeto” e, segundo ele, pelos últimos estudos da Valec, a taxa de retorno da ferrovia é de 35% ao ano. Explicou que uma comissão será criada para avaliar as propostas das duas empresas — a da empresa americana será revelada nos próximos dias. Para ele, a construção da ferrovia por empresas estrangeiras pode ser uma boa alternativa, já que o governo brasileiro não tem poupança para arcar com todas as obras de grande porte.

— É um atraso o Brasil colocar tudo em cima do governo, quando os empresários nacionais não podem arcar com certos tipos de projetos — afirmou.

Caso a comissão aprove a construção da ferrovia por empresas estrangeiras, o Ministério dos Transportes terá que abrir uma concorrência internacional. Com isso, as licitações públicas dos lotes, aprovadas até o dia 12 deste mês, serão anuladas. Até agora foram aprovados contratos de licitação de 16 lotes.



Em carta ao ministro dos Transportes, a empresa alemã formaliza interesse na Ferrovia Norte-Sul

Governo define hoje política mais aberta ao capital estrangeiro

BRASÍLIA— O país já teve problemas externos suficientes com a adoção da reserva de mercado na área de informática para tentar estender o mecanismo de proteção às empresas nacionais para outros setores industriais, como a química fina e a biotecnologia. É assim, segundo técnicos do governo, que deve ser entendida a manifestação do presidente José Sarney, ontem, em entrevista coletiva à imprensa, de que o Brasil não mais recorrerá à reserva de mercado.

E mais: ao mencionar que o país precisa do capital externo para se desenvolver, Sarney mandou um recado direto aos credores. O país precisa de dinheiro novo e está disposto a receber investimentos estrangeiros sobre os quais não adotará qualquer tipo de restrição.

Estudos — A nova política industrial do governo, também mencionada por Sarney, já começou ontem mesmo a movimentar os técnicos do Ministério da Indústria e do Comércio. Hoje, o ministro José Hugo Castelo Branco deverá anunciar as linhas gerais das diretrizes para o setor industrial, mas já está definido que não haverá reserva de mercado para qualquer setor.

Os estudos do MIC para a implantação de uma nova política industrial estão prontos desde o ano passado, quando Castelo Branco promoveu uma série de reuniões entre técnicos do governo e representantes do setor empresarial para definir as linhas gerais da orientação que seria seguida pelo governo para o setor.

A primeira versão dos estudos do MIC, divulgada no ano passado, previa claramente a adoção da reserva de mercado para os setores de tecnologia de ponta (química fina, biotecnologia, novos materiais, mecânica de precisão). Isto provocou protestos da embaixada dos Estados Unidos em Brasília, que chegou a cobrar uma posição do ministro, e ele então resolveu voltar atrás.

A versão mais recente da política industrial prevê que a “reserva de mercado somente será aplicada às atividades estratégicas previstas na legislação brasileira”. Isto significa, na prática, que a reserva fica onde está, ou seja, no setor de informática, para o qual foi estabelecida uma lei votada no Congresso Nacional em 1984.

O mesmo documento estabelece que a proteção, se for adotada, “deverá ter caráter temporário e ser submetida a permanente controle para evitar distorções em relação aos objetivos perseguidos”. Na mesma linha do pronunciamento de Sarney, que ordenou a Castelo Branco que os empreendimentos estrangeiros não sofram restrições para se instalar no país, o texto do MIC diz que a realização de *joint-ventures* (associação com o capital estrangeiro) é um meio válido para fortalecer as empresas nacionais.

Polêmica — Técnicos do MIC informaram ontem que a idéia do ministro é retomar o documento elaborado no ano passado e, depois de novas consultas aos setores empresariais, como a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e Confederação Nacional da Indústria (CNI), divulgar as diretrizes do governo.

Antes de Castelo Branco, o ex-ministro Roberto Gusmão fez a mesma coisa: percorreu o país de ponta a ponta para ouvir os empresários, produziu um documento que acabou não dando em nada, só resistências de outros Ministérios. O atual ministro também fracassou na sua primeira tentativa, porque, a exemplo de Gusmão, previa a formação de um conselho nacional de política industrial ao qual ficariam vinculados órgãos de outros Ministérios, que admitiam perder poder.

Os maiores números do déficit público

(em % do PIB)

Ítems	Ano	
	86	87 *
Transferências a estados e municípios	0,9	2,3
Despesas com subsídio agrícola e com crédito Rural	1,2	2,1
Transferências à Sest Total	1,5	3,2
a) Capitalização de estatais	—	1,8
b) Recursos ordinários do Tesouro	0,3	0,3
c) Transferências corren. tes (gastos com pessoal, encargos financeiros etc)	1,2	1,1

* Antes dos cortes

Empresário quer juro preferencial

O anúncio, feito pelo presidente Sarney, de que o governo está estudando uma nova política industrial, permitindo livre acesso às empresas estrangeiras, foi o prato principal do almoço que a Câmara de Comércio Brasil-Alemanha promoveu, ontem, com a presença do presidente do BNDES, Márcio Fortes, e o presidente da Vale do Rio Doce, Raimundo Mascarenhas. Embora tenham admitido que a declaração do presidente da República é um sinal positivo nas relações do país com o capital estrangeiro, os empresários alemães reconheceram que, na prática, existem muitas restrições à atuação das companhias estrangeiras.

Essa constatação foi comprovada no próprio almoço. O presidente da Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Alemanha, Walter Haagen, questionou a razão pela qual o BNDES discrimina as

empresas estrangeiras fabricantes de equipamentos que não têm acesso às mesmas taxas de juros oferecidas às empresas brasileiras que vendem equipamentos no mercado nacional. Márcio Fortes explicou que a principal fonte de recursos do banco "é oriunda da poupança do povo brasileiro" e que as empresas estrangeiras, ao contrário das empresas brasileiras, dispõem de créditos no mercado interno e externo com maior facilidade. Mas o presidente do BNDES transmitiu aos empresários alemães uma mensagem de esperança: "Acreditem no Brasil que os senhores serão recompensados no futuro".

O presidente da Câmara Brasil-Alemanha afirmou que a legislação atual sobre a atuação do capital estrangeiro é até liberal, mas assegurou que a prática do governo no trato das questões de

empresas estrangeiras é restritiva. "Nós sabemos que as decisões, na prática, avançam sobre a legislação, criando restrições insuperáveis para as empresas estrangeiras no país", disse Haagen. O empresário alemão, que é o representante no Brasil do Deutsch-Sudamerikanische Bank e do Dresdner Bank, afirmou que este é precisamente o caso da petroquímica. "A legislação não restringe essa área ao capital estrangeiro, mas na prática existe uma reserva de mercado às empresas brasileiras", aponta Walter Haagen.

O empresário salientou que os representantes do capital estrangeiro no Brasil estão aguardando as definições da nova Constituição sobre o assunto. E advertiu que enquanto isso não ocorra as empresas não vão investir no país. "Enquanto não houver definições, ninguém quer arriscar investir", concluiu.

Sepúlveda ordena arquivamento do inquérito sobre a Norte—Sul

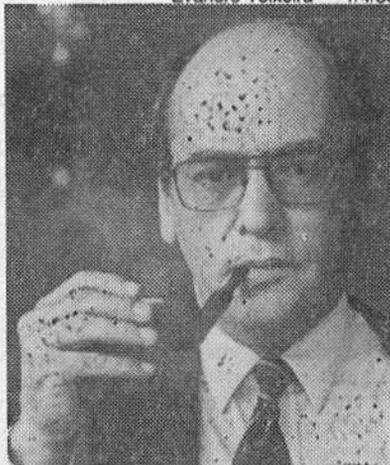
Marceu Vieira

O procurador-geral da República, José Paulo Sepúlveda Pertence, determinou ontem o arquivamento do inquérito que apurava possíveis fraudes na concorrência da Ferrovia Norte-Sul. A ordem veio de Brasília para a juíza da 13ª Vara Federal, Julieta Luntz, que, no Rio, examinava o inquérito. Em oito laudas redigidas pelo procurador Eugênio José Guilherme de Aragão, com o "aprovo" de Pertence - o parecer afirma que não há "elementos de convicção quanto à existência de ilícito criminal" e admitiu que a construção da Norte—Sul é "uma opção política" do presidente José Sarney.

A informação chegou ao JORNAL DO BRASIL por um telefonema de uma mulher que se identificou apenas como "funcionária do gabinete de Sepúlveda". Ela disse que o arquivamento foi feito a pedido de Sarney, com a recomendação de que a notícia não fosse divulgada aos jornais. No Rio, a 13ª Vara Federal confirmou a ordem do procurador geral, acrescentando que o parecer veio de Brasília em um malote da Varig, junto com os 14 volumes do inquérito, que a Procuradoria havia avocado em novembro do ano passado.

O parecer considera legal a concorrência e confirma que a empresa vencedora é a Valec Engenharia e Construções Ltda. Diz também que a denúncia do jornalista Jânio de Freitas, publicada no jornal *Folha de São Paulo* em maio do ano passado, era apenas "especulação". O jornalista, porém, havia anunciado que a Valec seria a vencedora antes mesmo

Evandro Teixeira — 1/4/85



Sepúlveda Pertence

da divulgação oficial do resultado da licitação.

Opção política — Apesar do caráter sigiloso, comum a documentos do tipo, o JORNAL DO BRASIL teve acesso ao texto do procurador. Nele, Eugênio José Guilherme de Aragão reafirma diversas vezes a "ausência de provas", mas, em alguns trechos, chega a ser duro nos comentários sobre a construção da Ferrovia. "É forçoso reconhecer que a opção política pela obra esteve distante de angariar apoio social no âmbito nacional", diz, logo na segunda de suas oito páginas. E completa: "Trata-se, parece, de escolha em que pesou muito mais o projeto pessoal do presidente Sarney do que o conceito técnico sobre a viabilidade da Norte-Sul".

O parecer atribui à "obstinação governamental" a "inegável reação negati-

va de expressivos setores da sociedade civil". E lembra que "o noticiário da imprensa escrita reproduz a veemência das críticas ao projeto, contidas até mesmo em editoriais de jornais mais conservadores, como *O Globo*". Numa reviravolta, a partir da terceira lauda o procurador abandona as críticas para afirmar que "foi nesse terreno fértil que se plantaram especulações sobre a honestidade dos propósitos do poder público e se lançaram dúvidas sobre a lisura do procedimento licitatório".

Ao afirmar que não houve fraude na concorrência, Guilherme de Aragão se baseia em depoimentos prestados por diretores de empresas que participaram da licitação. Diz que, a uma CPI do Senado, esses diretores contaram ter chegado a conhecer as propostas das concorrentes antes mesmo da divulgação do resultado. "É plausível que, em conversas entre colegas empreiteiros, qualquer deles, conhecedor das propostas alheias, desenhasse o resultado final da concorrência", argumenta. "Assim, tão somente por especular, seria admissível que o jornalista Jânio de Freitas, obtivesse o resultado por informação de um dos insatisfeitos".

O texto também lança farpas contra CPI aberta para apurar as denúncias. "O questionamento do preço (proposto pela Valec) partiu bizarramente do senador governista Alexandre Costa", afirma o procurador. E arremata: "Do episódio, resta-nos a lição sobre o quanto são nocivas as iniciativas de obras públicas de grande envergadura, dissociadas do debate nacional. Não há outro destino para os autos senão o arquivamento".

Determinação é cumprida com rapidez

A juíza da 13ª Vara Federal, Julieta Luntz, não deixou o *dever* para depois. Ontem mesmo ela solicitou a seus funcionários o arquivamento do inquérito sobre a Ferrovia Norte-Sul, pondo fim a uma novela que se estendia desde maio do ano passado, quando o jornalista Jânio de Freitas denunciou a possível fraude na concorrência, em matéria publicada na *Folha de S. Paulo*.

Com a tarja "urgente", o malote com os 14 volumes do inquérito - e mais o parecer do procurador - chegou ao Rio por volta das 16h e só foi entregue à juíza às 17h30min, meia hora depois do encerramento do expediente. O atraso obrigou boa parte dos funcionários da 13ª Vara a cumprir um pequeno *serão*, para que a determinação de Sepúlveda Pertence fosse logo cumprida.

Tasso Marcelo — 7/3/88



Juíza Julieta Luntz

Nem mesmo a juíza, que deixou o prédio da Justiça Federal - avenida Rio Branco, 243 - pouco antes das 19h. Apesar do silêncio, a revolta de alguns funcionários era visível. Um ascensorista, por exemplo, que não quis se identificar, contou que "tinha até torcida contra a Norte-Sul no edifício".

Com o número 7.005, o inquérito foi guardado no que, na Justiça Federal, costuma-se chamar de *cemitério* - um imenso arquivo, onde são depositados processos e outros documentos que os funcionários apelidam de *mortos*.

São 376 páginas distribuídas em 14 livros, contendo depoimentos de empreiteiros, pareceres do ministro da Justiça, Paulo Brossard, mensagens de telex do diretor-geral do Departamento de Polícia Federal, Romeu Tuma, além de folhas e mais folhas anexas. Tudo isso pesando cerca de cinco quilos.

o eleva a Cz\$ 160 bilhões

Foto de Gilberto Alves



D. Nair chorou, mas ficou sem a máquina de trabalho

Banco fecha Microempresa

BRASÍLIA — “Só saio daqui presa. Não estou me negando a pagar minhas contas”, afirmava Nair Soares, 35 anos, dona da pequena empresa Brasília Indústria de Embalagens Ltda., produtora de embalagens de plástico, na cidade satélite do Gama, tentando impedir que um oficial de justiça e dois policiais levassem para o depósito público uma máquina injetora, seu mais importante instrumento de trabalho. Durante a vigência do Plano Cruzado, Nair fez um empréstimo de Cz\$ 50 mil no Banco Nacional. Hoje, a dívida é de Cz\$ 1 milhão e 600 mil.

A confusão na pequena empresa começou cedo, com a chegada do oficial de justiça e os policiais, que foram à empresa efetuar o mandado de busca e apreensão expedido pela Sétima Vara Cível de Brasília. Nair, que mora em Taguatinga, foi avisada pelos vizinhos e chegou logo depois. Ela chorou e teve a solidariedade de alguns amigos, que apelaram ao oficial de justiça, mas não conseguiu evitar que a máquina fosse removida.

Os policiais chegaram a pedir reforços. A delegada de plantão da 14ª DP do Gama, Ednalva Pereira dos Santos, também foi tentar convencer Nair a deixar que o equipamento fosse colocado no caminhão. Logo depois, o próprio delegado titular, Ledi Maciel, estava no local. Nair cedeu aos argumentos, mas prometeu

brigar legalmente para ter de volta sua máquina.

Salão vazio — O oficial de justiça, constringido, tentava consolá-la: “É melhor levar a máquina agora. A senhora já pensou se não sai a anistia? A dívida fica aí, aumentando”. Lembrou também que o mandado de busca fora expedido no dia 11 de fevereiro. “O banco lhe deu tempo, mas agora está com medo de que a máquina se desgaste e ele perca sua garantia”. Nair argumentava que tentara pagar Cz\$ 270 mil, dinheiro arrumado entre os amigos, e que o banco não aceitou, condicionando qualquer negociação à retirada do equipamento.

A dona da Brasília Indústria de Embalagens viu o salão onde funcionava sua empresa ficar vazio, pois os demais equipamentos que possuía foram retirados por outros credores. Nair contou depois que seu drama teve início em fevereiro do ano passado. Fez o empréstimo a juros de 2,5% ao mês, que saltaram, com o fim do Cruzado, para 25%.

A esperança de Nair era a anistia. Mas o banco não deu tempo. Cercada pelos seus 14 empregados, agora desempregados, reconhecia estar sem alternativa: “Como vou pagar o banco e sustentar meus cinco filhos, se levaram a máquina que me permitia trabalhar?”.

Veto de Sarney no segundo turno

BRASÍLIA — Embora o consultor geral da República, Saulo Ramos, pretenda argumentar que a eleição de prefeito em dois turnos não pode realizar-se porque não está prevista na Constituição vigente, o veto do presidente José Sarney a esse dispositivo do projeto da lei de regulamentação das eleições municipais de 15 de novembro poderá ser uma medida inócua. Segundo previsão do presidente da Constituinte, deputado Ulysses Guimarães, a nova Constituição será promulgada em 7 de setembro. Se isso ocorrer, o princípio dos dois turnos entrará em vigor dois meses e uma semana antes das eleições municipais.

O senador Mário Covas (sem partido-SP) acha que “estão apenas querendo criar problemas para as eleições”. O ex-líder do PMDB na Constituinte explicou que “todos sabiam que a eleição em dois turnos para prefeito era inconstitucional quando fizeram o acordo no Congresso para aprovar as normas das eleições municipais. Mas será inconstitucional até a promulgação da nova Constituição, que prevê os dois turnos e e já estará em vigor em 15 de novembro”.

Tiro na água — Quem primeiro mostrou que o presidente Sarney acabará dando um tiro na água, se vetar os dois turnos, foi o líder do PL na Câmara, deputado Adolfo de Oliveira, há três dias. Ontem, o líder do governo na Câmara, deputado Carlos Sant’Anna, reconheceu que o veto, defendido pelo líder do PFL, deputado José Lourenço, será inócua. “Vou dizer ao presidente Sarney que o veto é inútil, pois a futura Constituição restabelecerá o princípio dos dois turnos logo depois”, anunciou Sant’Anna.

O presidente já recebeu da Câmara dos Deputados o projeto de regulamentação das eleições municipais de novembro. Se Sarney utilizar o prazo legal de que dispõe para examiná-lo, a lei será sancionada no dia 13 de julho. Com isso, algumas exigências estabelecidas — como filiação partidária de candidatos até 10 de julho no máximo — estariam ultrapassadas.

Nessa hipótese, os dissidentes do PMDB e PFL, que aguardam a sanção da lei para criar, em condições mais favoráveis previstas nas normas, o partido pelo qual pretendem concorrer, teriam que antecipar o registro da legenda.

Veto — Caso o presidente Sarney veto o artigo que determina a realização de eleição em segundo turno no dia 15 de dezembro, em municípios com mais de 200 mil eleitores onde nenhum candidato a prefeito tenha alcançado 51% dos votos no primeiro turno (15 de novembro), mais prazos poderão ser ven-

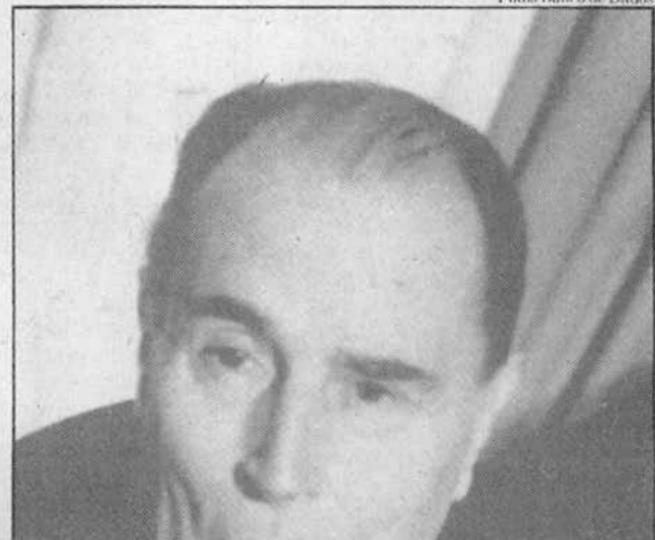
Líderes europeus discutem amanhã a criação do superbanco central

OSCAR PILAGALLO FILHO

De Londres

A criação do Banco Central Europeu, o mais importante passo em direção à unificação da Europa, começa a ser discutida a sério amanhã pelos líderes do continente reunidos em Hanover, na Alemanha Ocidental.

A idéia não é nova. Este mês faz três anos que foi colocada no papel pelo lorde Francis Arthur Cocksfield, autor do "livro branco", o ambicioso projeto que prevê o nascimento de uma nação européia sem fronteiras a partir do último dia de 1992. Mas só agora os dirigentes dos 12 países que compõem a Comunidade Econômica Européia (CEE) se sentarão à mesa para decidir se essa podero-



Fotos Banco de Dados

Justiça cita o governo no caso Norte-Sul

Das Sucursais do Rio e Brasília
e da Reportagem Local

A União, o presidente José Sarney, os ministros da Fazenda, Mailson da Nóbrega; do Planejamento, João Batista de Abreu; e dos Transportes, José Reinaldo Tavares, a Valec Engenharia e a empreiteira Parapanema foram citadas pela 11ª Vara Federal para dar explicações a respeito da ferrovia Norte-Sul. Segundo o advogado Hermann Baeta, que impetrou ação popular contestando a constitucionalidade da construção da ferrovia, o juiz enviará ainda esta semana a comunicação para todos os citados, que terão 20 dias para se manifestar. Depois desses esclarecimentos, o juiz julgará o pedido de liminar que está na ação popular, suspendendo as obras.

Baeta criticou o arquivamento do inquérito que investigava a fraude na concorrência para a construção, ordenado pelo procurador-geral da

República, João Paulo Sepúlveda Pertence. "Considero antidemocrática essa prática da autoridade superior avocar para si o exame dos inquéritos", disse o advogado. Ele lembrou que o inquérito estava sendo conduzido pela juíza Julieta Lunz, até que, no final de 87, Pertence avocou o processo.

O presidente da Associação Brasileira de Imprensa, Barbosa Lima Sobrinho, disse ter "estranhado" a determinação do procurador geral da República de arquivar o processo. "Com os antecedentes do caso e com as notícias publicadas pela *Folha*, era importante levar o caso adiante para se verificar de vez se havia ou não interesses suspeitos na concorrência", disse.

Ação popular

O presidente do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Márcio Thomas Bastos,

afirmou ontem que a decisão do procurador-geral da República não esgota as possibilidades jurídicas de impedir o prosseguimento da obra. Bastos afirmou que espera o resultado de uma ação popular pedindo a anulação da concorrência e que corre há um mês na Justiça Federal do Rio de Janeiro.

A fraude na concorrência da ferrovia Norte-Sul, revelada pelo colunista da *Folha*, Janio de Freitas, dia 13 de maio do ano passado, determinou a abertura de inquérito na Justiça Federal. O parecer do primeiro procurador chegava a incriminar o ministro dos Transportes, Reinaldo Tavares. A partir daí, o inquérito foi transferido da Justiça Federal de Brasília para a do Rio, de onde retornou. A determinação de Pertence consta de despacho entregue anteontem à juíza Julieta Lunz, da 13ª Vara Federal do Rio.

Sepúlveda Pertence disse ontem que é preciso "ser muito desonesto para se deixar entender" que o parecer do procurador Guilherme Magaldi sobre o inquérito insinuava a existência de "fraude ou desonestidade" no processo. Ele se referiu ao artigo publicado ontem pela *Folha* na página A-5, na coluna de Janio de Freitas.

Segundo Pertence, o parecer de Magaldi não trazia nenhum tipo de insinuação, mas "pelo contrário", indicava que o único crime de natureza formal ocorrido durante a concorrência foi a divulgação antecipada da classificação das empresas concorrentes (o que deveria ser sigiloso). Este é o único ponto de divergência daquele parecer em relação ao do procurador Eugênio José Guilherme Aragão (aprovado anteontem por Pertence e que determinou o arquivamento do inquérito), segundo o procurador-geral.

ONU debaterá progresso sem dano ao meio ambiente

SILVIA MORAES
Enviada Especial a Nairobi

Silvia Moraes



Margarita Botero, membro da comissão

planeta e sua defesa é interesse de todos", afirmou Brundtland.

Em seu relatório, a comissão propõe que os governos tenham uma "política externa para meio ambiente", sendo capazes de tomar uma posição diante de ernacionais. Mas o próprio relatório mostra que essa interação internacional ainda é muito deficiente. De duzentas bacias de rios internacionais, menos de trinta têm algum tipo de acordo entre os países para preservar esses recursos hídricos. E 144 desses rios estão na América Latina, Ásia e África.

Conseguir uma reorientação para as instituições financeiras, responsáveis pelos empréstimos que garantem o desenvolvimento de projetos econômicos em todo o mundo, é outra prioridade da comissão. O Banco Mundial, o FMI e os bancos regionais de desenvolvimento devem assumir um compromisso de transformar sua estrutura de maneira a garantir que sejam incentivados os projetos que prevêm formas de utilização racional dos recursos naturais. Segundo o documento, o Banco Mundial tem sido pioneiro em reorientar seus programas de empréstimos e anunciou a decisão de incluir as considerações para melhorar o meio ambiente em todos os seus projetos para o terceiro mundo, o que é considerado "um começo promissor".

Otimista em relação à mudança de atitude para proteção ambiental, o diretor-executivo do Pnuma, Mostafá Tolba, acredita que é o momento de se mudar a estratégia para defesa do meio ambiente, ressaltando mais os sucessos e vantagens de esforços para proteção do que os aspectos negativos da destruição. Embora até o final da semana passada o Pnuma ainda estivesse discutindo o relatório

da Comissão Mundial, a defesa do desenvolvimento sustentado é um consenso.

Participação popular

Convencida de que a única saída para a utilização inteligente dos recursos naturais é a participação democrática da comunidade na preservação, a ex-diretora do Instituto Nacional dos Recursos Naturais Renováveis e do Ambiente (Inderena) da Colômbia, Margarita Marino de Botero, 46, que também participou da Comissão Mundial de Meio Ambiente —dissolvida, pois foi criada só para a elaboração do relatório—, acha que esse é um dos pontos do relatório mais importantes para a América Latina. "O documento prega a democracia local, traduz uma proposta política que destaca a importância de implementar a participação popular", afirmou.

A ecologista considera importante também a colocação que o relatório faz sobre as relações entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos. "Os recursos naturais estão sendo usados não para elevar a qualidade de vida dos latino-americanos, mas para atender às exigências financeiras dos países credores industrializados. Para resolver isso, a saída é a organização popular", afirmou.

Margarita já teve condição de testar uma experiência de participação da população na defesa do meio ambiente. Quando diretora do Inderena, em outubro de 1985, iniciou na Bolívia a Campanha Verde. Todos os prefeitos foram obrigados a criar Conselhos Verdes, equivalentes a Câmaras Municipais, formados por representantes da comunidade. "Muitos prefeitos não organizaram os conselhos, mas acredito que tivemos sucesso em cerca de 10% das 850 Prefeituras. E o principal é que a comunidade começa a se acostumar com a idéia e exigir a defesa do verde. É importante ter um espaço oficial e aproximar as pessoas do poder", disse ela.

Repercussão

Um relatório potencialmente chave, que pode ser utilizado como instrumento de trabalho para a proteção ecológica, apesar de evitar confrontação entre visões ecológicas e o "establishment" industrial. Essa foi a avaliação do relatório feita pelo Environment Liaison Centre (ELC, Centro de Conexão para o Meio Ambiente), que reúne cerca de 20 entidades não-governamentais de todo o mundo, inclusive cinco do Brasil.

Segundo Carlos Aveline, 35, representante da América Latina no comitê executivo da ELC e presidente da Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural de São Leopoldo (Agapan-SL), o documento tem o mérito de dar a palavra à comunidade, mesmo sendo cauteloso em seu

próprio texto. "O fato de ser financiada por contribuições voluntárias de dezessete países deu à comissão independência e flexibilidade, o que se refletiu no resultado final do seu trabalho, apesar da moderação".

A ELC deve estimular a discussão do documento a nível nacional e, no Brasil, Aveline espera conseguir a transferência da teoria para a prática. "Aplicando a proposta da comissão, vemos a necessidade de parar o

desmatamento da Amazônia, o projeto Calha Norte e a megalomania hidrelétrica do governo".

A jornalista SILVIA MORAES viajou a Nairobi a convite do Pnuma (Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente).

Desenvolver atividades econômicas que atendam as gerações atuais sem comprometer as gerações futuras. Este conceito de desenvolvimento econômico —conhecido como desenvolvimento sustentado— é a vigia mestra do programa de ação que a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento deverá levar para a próxima Assembléia Geral da ONU, em outubro deste ano. Depois de pouco mais de três anos de trabalho, a comissão —criada em dezembro de 1983, em uma assembléia geral da ONU, para elaborar estratégias para a preservação ambiental— encerrou, em abril último, um relatório sobre a situação do meio ambiente mundial que tem como uma de suas principais propostas a criação de uma "Junta Especial das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentado".

"A sobrevivência planetária está ameaçada pela degradação do meio ambiente. Mas as mudanças não são somente necessárias: são também possíveis". Baseada nessa idéia, a primeira-ministra da Noruega, Gro Harlem Brundtland, 48, que presidiu a Comissão Mundial formada por representantes de 21 países, propôs que o relatório seja transformado na orientação da ONU para o meio ambiente. Durante a apresentação do relatório, na reunião do Conselho de Administração da United Nations Environment Programme (Unep, ou Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, Pnuma), em Nairobi, no Quênia, leste da África, na semana passada, a primeira-ministra defendeu a adoção de uma nova ética global, a partir do conceito de desenvolvimento sustentado em que "progresso e meio ambiente não são contraditórios".

Cooperação internacional

Para chegar à aplicação desse conceito, a comissão recomenda a constituição de um grupo, na Assembléia Geral das Nações Unidas, com o objetivo de preparar uma declaração universal e, em seguida, uma convenção a ser adotada internacionalmente para a proteção do meio ambiente e o desenvolvimento sustentado. Uma das exigências básicas para que a meta proposta pela comissão seja atingida, isto é, promover o desenvolvimento mantendo a harmonia entre população, progresso e recursos naturais, é a cooperação internacional. "A devastação de florestas não é um problema apenas do país onde elas desaparecem. Somos vizinhos em um pequeno



Íris Rezende diz que ferrovia Norte-Sul estimulará produção

BRASÍLIA — Em cadeia nacional de rádio e televisão, o ministro da Agricultura, Íris Rezende, fez enfática defesa da Ferrovia Norte-Sul, que vai ligar Brasília ao Maranhão. "Com a área de influência da ferrovia de 600 milhões de hectares, integrando 30 milhões de hectares ao sistema de produção, imediatamente alcançaremos mais 50 milhões de toneladas. O suficiente para abastecer o país, formar estoques reguladores e para exportar", disse o ministro.

— Em muitas áreas, o custo da remoção do produto para os centros consumidores é maior que os custos da produção. O presidente Sarney, entendendo isso, tomou uma decisão de estadista, histórica, ao determinar a construção da Ferrovia Norte-Sul — analisou Íris. Seu pronunciamento, de cinco minutos, será seguido de uma série de outros, também de ministros de estado, um por semana. Os próximos serão de José Reynaldo (Transportes), sobre o projeto em si, e de Anibal Teixeira (Planejamento), sobre a ferrovia e o futuro.

Íris Rezende faria seu pronunciamento na noite de quarta-feira, mas pediu ao Palácio do Planalto para adiá-lo para ontem, quando o presidente José Sarney

já teria retornado de Montevidéu. Ele iniciou citando os dois principais problemas sociais que atingem o Ministério da Agricultura, "o êxodo rural e a fome".

Antes, dois terços da população brasileira viviam na zona rural. Hoje, menos de um terço vive na roça. A lembrança foi feita por Íris para concluir que grande parte dos que procuraram as cidades "vive em condições subumanas: falta de habitação, subemprego e até fome".

O crescimento demográfico — continuou — foi bastante sensível no Brasil: nos últimos 20 anos, a população saltou de 80 milhões para 135 milhões de habitantes "e, segundo os últimos levantamentos", desses, 40 milhões sofrem de fome crônica". Depois de citar a safra recorde prevista para este ano — 66 milhões de toneladas de grãos — Íris falou das decisões de Sarney de conceder preços justos aos produtos agrícolas e recursos substanciais para o setor.

Ele mesmo, ressaltou que, dentro de 13 anos, ou seja, no ano 2000, a população estimada no Brasil será de 200 milhões de habitantes e, aí, "não seriam mais 40 milhões, mas 100 milhões de famílias" sofrendo de fome crônica. Por isso, ressaltou:

— Precisamos aumentar a produção e a melhor alternativa é o aproveitamento do Centro-Oeste brasileiro, que se não produz mais é pela falta de condições de escoamento.

A Ferrovia Norte-Sul preencheria este vácuo e o ministro, ao admitir que "tem sido um projeto polêmico, como são polêmicos os grandes projetos", lembrou que o presidente Getúlio Vargas também foi criticado pela implantação de Volta Redonda e Petrobrás, e o também ex-presidente Juscelino Kubitschek, pela construção de Brasília e da Belém-Brasília. "O tempo mostrou que eles estavam certos", alertou, complementando: "e o tempo mostrará que o presidente Sarney está certo com a construção da Norte-Sul".

— Esse projeto não pode ser avaliado sob o aspecto regional. Ele é um projeto de interesse nacional. Vai interiorizar o Brasil e promover o equilíbrio econômico das regiões brasileiras. Ele vai abrir espaço para o assentamento de milhares de lavradores que estariam inchando ainda mais as cidades, formando favelas, e trazendo preocupação à sociedade — disse Íris Rezende.



Cloraldino Severo: contra Ex-ministro acha ilegal

PORTO ALEGRE — O ex-ministro dos Transportes Cloraldino Severo classificou a construção da Ferrovia Norte-Sul como "uma aventura totalmente ilegal, pois não foi aprovada previamente pelo Congresso, não consta do Plano Nacional de Viação, e não teve um projeto básico de engenharia". Ele explicou que se a ferrovia for mesmo inevitável e houver uma nova concorrência séria, que contemple também as pequenas empresas, seu custo poderá baixar drasticamente.

Bastante crítico em relação à ferrovia, Cloraldino Severo acha que com a metade do custo estimado para o projeto — cerca de US\$ 2,6 bilhões — toda a malha ferroviária existente assim como trens e estações poderiam ser recuperados para melhor atendimento ao transporte de cargas e de passageiros. "Ficou claro que, por trás desse plano de construir a Norte-Sul, está o interesse do governo em beneficiar as grandes empresas de construção, já que as pequenas e médias ficaram alijadas da primeira concorrência, que foi uma fraude", disse.

— Por que não solucionamos os problemas que já temos, em lugar de estarmos inventando soluções para os problemas que ainda não existem? — indagou Severo ao grupo de empresários do Instituto Riograndense de Desenvolvimento, que convidou o ex-ministro para falar sobre a polêmica ferrovia.

Severo lembrou que a Nova República quando assumiu tinha em mãos um plano nacional de desenvolvimento (iniciado no governo Figueiredo) "bastante lúcido", que contemplava novos investimentos para a rede ferroviária e melhoramentos nas existentes: "Mas de repente a Nação é surpreendida com um projeto que caiu do céu, que não dispõe de estudo econômico que mostrasse que ele tem justificativa". O projeto da Norte-Sul também não consta do Plano de Viação, oficializado por lei em setembro de 1973 e que define os projetos prioritários na área dos transportes.

A concorrência que foi aberta pelo governo também foi muito criticada pelo ex-ministro, lembrando que foram oferecidos trechos pequenos, contemplando quase todas as empresas de grande porte, o que tornou a concorrência fria.

Goiânia apóia com ato público

BRASÍLIA — O ministro dos Transportes, Reinaldo Tavares, vai participar segunda-feira pela manhã, em Goiânia, da manifestação popular em favor da construção da Ferrovia Norte-Sul. O convite ao ministro foi feito pelo governador do Estado, Henrique Santillo, que lidera o movimento pró-Ferrovia Norte-Sul.

O governo, com a construção da ferrovia, espera recrutar na mão-de-obra cerca de 150 mil trabalhadores. E baseado neste fato e no da obra do futuro que o governo vem se articulando junto aos Estados que serão beneficiados com a ferrovia para se articularem em campanhas a favor da construção. Além de José Reinaldo, os ministros Íris Rezende, da Agricultura, e Anibal Teixeira, do Planejamento, também já confirmaram presença na manifestação.

Consórcio será nova tática

BRASÍLIA — O acerto feito entre 18 empreiteiras para que dividissem entre si os lotes de construção da Ferrovia Norte-Sul e ganhassem a concorrência para a obra foi aceito no Palácio do Planalto como um expediente "comum e tradicional no país", embora tenha provocado a anulação da concorrência, segundo assessores do presidente José Sarney. A expectativa do Planalto é de que essas empresas participem de nova concorrência usando o mesmo expediente, mas formando um consórcio, o que tornaria legal a divisão prévia dos lotes.

Um decreto-lei assinado pelo presidente e enviado ao Congresso em novembro de 1986 permite um novo acerto entre as empresas, desta vez sob a forma de consórcio, admite o consultor-geral da República, Saulo Ramos. Ele é o autor do Decreto-Lei 2.300, que regulamenta as licitações e concorrências públicas e permite a formação de consórcios para concorrência pública desde que as consorciadas sejam lideradas por uma empresa nacional que atenda às exigências do edital de concorrência.

— As empresas poderiam ter feito isso antes, mas o que elas fizeram foi o tradicional *combinemos*, que existiu em todas as obras públicas desde dom Pedro II — comenta um dos assessores de Sarney.

Segundo Saulo Ramos, porém, o acerto prévio entre concorrentes da mesma licitação pública, apesar de comum, passou a ser ilícito após o envio do decreto-lei ao Congresso pois, apesar de

ainda não apreciado pelos parlamentares, o decreto-lei passa a ter validade a partir de sua aprovação pelo presidente. As empresas acusadas de fraude só estariam impedidas de participar de nova concorrência se comprovada oficialmente a irregularidade.

A possibilidade de consórcio para a concorrência evita a irregularidade e, segundo defendia a Consultoria Geral da República em novembro, pode evitar o atraso na construção de grandes obras por lotes caso alguma empresa deixe de realizar sua parte. "Com o consórcio, todas as empresas se responsabilizam por todas as parcelas da obra", argumenta Saulo Ramos.

O presidente, segundo se comenta no Palácio do Planalto, não abre mão de construir a ferrovia nem pensa em adiar o início de sua construção, apesar das críticas de políticos e especialistas que apontam a falta de um plano de viabilidade para a obra e a possibilidade de substituí-la por uma hidrovia, mais barata, nos rios Araguaia e Tocantins. A obra começa no segundo semestre e as críticas são respondidas no Palácio do Planalto com acusações veladas a uma presumida campanha antinacional que favoreceria empresas estrangeiras na execução da ferrovia.

Os assessores do presidente lembram a acusação do ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, que garante ter recebido proposta de firmas estrangeiras para execução da Norte-Sul usando empresas brasileiras como subempreiteiras.

**COMPRAR.
VENDER.
ALUGAR.
TUDO.**

JORNAL DO BRASIL
Classificados



Movimento em Goiás defende Norte-Sul

Arquivo/ 31.01.84

GOIÂNIA — O governador Henrique Santillo fará hoje um ato em favor da construção da ferrovia Norte-Sul, com a participação de várias entidades regionais e dos ministros Iris Rezende e José Reinaldo Tavares. Será uma solenidade fechada no recinto do auditório do Tribunal de Justiça.

A solenidade, de evidente caráter político, terá a participação de todos os partidos políticos, à exceção do Partido dos Trabalhadores, que, no entanto, aprova a expansão da malha ferroviária na região e defende maior discussão do problema. No final desta semana, a Comissão Pastoral da Terra (CPT) ecerrou dois dias dedicados a estudar as implicações da construção da Ferrovia Norte-Sul e suas relações com o antigo Projeto Jica, de assentamento de famílias japonesas nas áreas

de cerrado de Minas Gerais, Goiás e Maranhão.

A construção da Ferrovia Norte-Sul praticamente não tem adversários em Goiás, tendo à frente de sua defesa as entidades dos engenheiros, arquitetos e a Associação Comercial e Industrial de Goiás. A estratégia da defesa da construção da ferrovia tem sido a de não discutir as questões levantadas pela imprensa nacional sobre irregularidades e centrar fogo na evidência das vantagens para a região.

Um dos grandes argumentos, inclusive do governador Henrique Santillo, que por causa da ferrovia conseguiu abrir canal direto com o presidente José Sarney (sem a Interferência do ministro Iris Rezende) é de que as mesmas críticas feitas agora à ferrovia haviam sido feitas contra a abertura da rodovia Belém-Brasília, no tempo do presidente JK.



Santillo: com Sarney

Na semana passada, a Assembléia Legislativa dedicou grande parte do seu tempo a debater a construção da ferrovia. Deputados do PDC, do PFL e do PDS apóiam a iniciativa e vão participar, inclusive, da solenidade organizada pelo governador Santillo, na manhã de hoje.

O PT, através do seu líder, deputado Athon Magno, disse que não vai participar. "Nem embarcar nesta canoa de legitimar uma obra que não sabemos nada sobre sua construção". Mas lembrou que o PT "não é contrário à construção desta obra, uma vez que somos favoráveis ao progresso econômico e ao avanço social, mas justamente por defendermos isso queremos transparência nas discussões que envolvem uma obra que está orçada em 2,5 bilhões de dólares".

Osires saiu por ser amigo de Camargo

Arquivo/ 30.03.85

CURITIBA — O ex-presidente da Rede Ferroviária Federal, Osires Stenghel Guimarães, afirmou em Curitiba que foi demitido do cargo pelo ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, por causa de suas ligações com o ex-ministro, senador Afonso Camargo. "Qualquer outro motivo não tem fundamento", observou Osires Guimarães, que não teve outra saída, como explicou, a não ser renunciar à presidência da Rede.

— No dia 11 de maio, o ministro José Reinaldo me chamou e disse que precisava do cargo e pediu que eu deixasse a presidência da Rede. Os motivos que ele me apresentou foram os pronunciamentos do senador Afonso Camargo —, contou Osires Guimarães. Na sua opinião, as críticas do ex-ministro dos Transportes à construção da Ferrovia Norte-Sul e também suas cobranças ao governo federal quanto ao mandato de cinco anos do presidente Sarney foram os motivos para sua demissão, uma vez que



Osires voltou ao Geipot

ocupava a presidência da rede por indicação do senador paranaense.

Osires Guimarães, que voltará ao seu antigo trabalho como engenheiro do Geipot, disse que é contrário à construção da Ferrovia Norte-Sul, no momento. "Nunca me manifestei sobre o assunto enquanto era presidente da rede por uma questão de disciplina, pois quem traça a política ferroviária do país é o governo federal, justificou. Ele informou, ainda, que não existe nenhum estudo na Rede Ferroviária sobre a Norte-Sul e que a estatal nunca foi consultada sobre o assunto, pois todo o seu projeto foi desenvolvido pela Valec, uma empresa transferida do Ministério das Minas e Energia para o dos Transportes.

— Minha posição é de que qualquer projeto ferroviário é bem-vindo, mas os novos deverão ser executados após a conclusão da recuperação da malha ferroviária, que tem um custo estimado em 2 bilhões e 400 milhões de dólares — afirmou Osires Guimarães. Este valor, por acaso, é o mes-

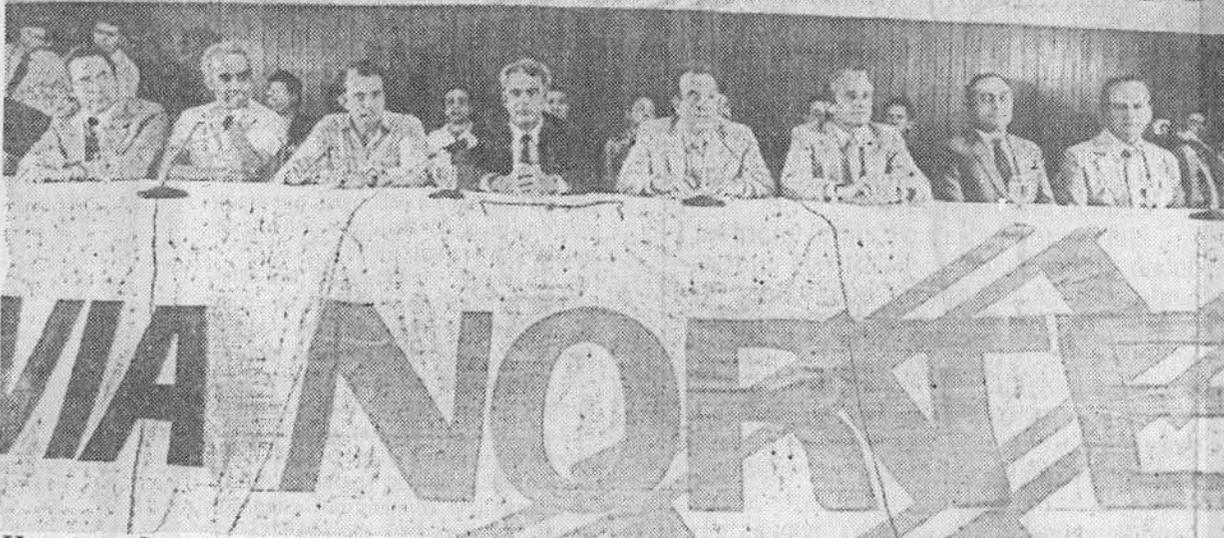
mo previsto para a construção da Ferrovia Norte-Sul. Com um orçamento de 1 bilhão 500 milhões de dólares até 1989, a Rede não teria condição de recuperar 8 mil quilômetros de ferrovia (de bitola estreita) nem de comprar, modernizar e recuperar locomotivas e vagões. Para o ex-presidente da Rede, cada vez aumenta mais a imobilização de locomotivas e há acidentes no setor, por problemas de linhas que precisam ser recuperadas.

O ex-presidente da Rede Ferroviária — substituído interinamente pelo vice-presidente Jorge Fagundes Neto, do PFL mineiro — disse que o maior problema com os grandes projetos é a pressa de sua implantação. "É uma visão personalista do governante, que quer ver iniciada e concluída a obra num período de governo e disto tenho um certo temor", criticou. Osires Guimarães lembrou o caso da Ferrovia do Aço, planejada para ser construída em 1 mil dias e que há 10 anos está sendo realizada.

500 bilhões, bate recorde

Goiania — Wilson Pedro

FERROVIA NORTE-SUL O BRASIL NÃO PODE SAIR DOS TRILHOS



Henrique Santillo, ladeado por Iris Rezende e José Reinaldo, abre a campanha

Ministro diz que a Norte-Sul começa em agosto por Anápolis

GOIÂNIA — A contagem regressiva para o início da construção da mais cara e polêmica ferrovia brasileira, a Norte-Sul, foi retomada ontem pelo ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares. Nos primeiros dias de agosto, no máximo, segundo Tavares, os trabalhos de construção serão detonados em Anápolis (GO) pelo presidente José Sarney.

— Haja o que houver, digam o que disserem, a Ferrovia Norte-Sul já é uma realidade — afirmou José Reinaldo Tavares, ao discursar durante manifestação pública, realizada em Goiânia, em favor da construção da ferrovia. Tavares leu para uma platéia de 2 mil pessoas, entre políticos, empresários e líderes sindicais, uma mensagem onde o presidente Sarney garante no mesmo tom de seu ministro:

— Quero assegurar aos patrícios do Centro-Oeste que estou determinado a construir a Norte-Sul.

Sarney aproveitou o mensageiro para responder aos "inimigos da ferrovia":

— A ocupação do Brasil Central passa pela existência de transportes modernos e vamos transformar em partícipes do progresso esses homens que hoje são assistentes miseráveis de um progresso circunscrito a algumas regiões do país.

Mais ferrovias — O governador Henrique Santillo, promotor da manifestação que reuniu em Goiânia políticos de outros estados, o ex-governador e ministro da Agricultura Iris Rezende, e mais de 150 entidades entre a arquidiocese de

Goiania, 100 sindicatos de classe, federações e associações, não apenas defendeu a Ferrovia Norte-Sul, como encaminhou publicamente ao ministro José Reinaldo Tavares pedidos para outras estradas de ferro:

— O Brasil só tem a lucrar com a construção da Norte-Sul, da Leste-Oeste, da Campo Grande-Goandira-Catalão (GO), e da Paraná-Mato Grosso ou qualquer outra de pequeno ou médio porte, porque as nações de extensões continentais como a nossa estruturam seu desenvolvimento sobre a estrada de ferro.

Santillo destacou as qualidades da Norte-Sul e lembrou que sua área de influência totaliza 60 milhões de hectares, quase duas vezes o território de São Paulo e 7% da extensão do Brasil e permitirá o escoamento de até 30 milhões de toneladas de produtos anualmente. O governador foi além: a ferrovia, que se completará em três anos, possibilitará a criação de 40 mil novos empregos.

— Argumento com números contra o lobby dos sofismas contraditórios: dizem que a região é um deserto, pois eu garanto que o ventre da terra goiano está grávido de argila, cobalto, mármore e outras dezenas de minérios.

Audácia de JK — O ministro da Agricultura lembrou Juscelino Kubitschek e a construção de Brasília para justificar a Ferrovia Norte-Sul e afirmou que "aqueles que detêm 80% do PIB nacional querem impedir que o Centro-Oeste se desenvolva. Mas, não vão conseguir".

Nova concorrência sairá em 15 dias

GOIÂNIA — O Ministério dos Transportes está estudando novos mecanismos para a segunda concorrência que deverá ser aberta, dentro de 15 dias, para a construção da Ferrovia Norte-Sul. Segundo José Reinaldo Tavares, em vez de licitar toda a extensão da obra, de uma só vez, poderá fazê-lo em partes, por trechos.

Uma alta fonte do Ministério dos Transportes informou que José Reinaldo Tavares deverá decidir ainda esta semana sobre a possibilidade de aceitar ou não os consórcios formados por pequenas e médias empresas para a construção da Norte-Sul.

Em princípio, segundo o assessor de Tavares, está sendo analisada a possibilidade de se abrir a concorrência para os consórcios, mesmo que a comissão de sindicância — que apura as irregularidades detectadas na primeira concorrência — não incrimine as grandes empreiteiras envolvidas no escândalo da Norte-Sul.

Privatização — O ministro dos Transportes informou que o governo deverá entregar a uma companhia transportadora privada a operação da Ferrovia Norte-Sul. A empresa, segundo o ministro, ficaria obrigada a pagar uma parte de seus lucros à Valec.

— A partir de certo momento, como acontece com o modelo utilizado no sistema rodoviário, a fração de lucro recebida pela Valec ficaria tão atraente que possibilitaria ao governo iniciar a venda de suas ações ao público privatizando totalmente o investimento — justifica Tavares.

Aníbal Teixeira vai à TV

BRASÍLIA — Mais dois ministros irão nos próximos dias à TV defender a construção da Ferrovia Norte-Sul: Aníbal Teixeira, do Planejamento, possivelmente na quinta-feira, e José Reinaldo Tavares, dos Transportes, sem data definida. Caberá a Teixeira argumentar que a ferrovia é fundamental ao desenvolvimento integrado do país e à diminuição da miséria absoluta, com a incorporação do Centro, Norte e Nordeste à economia nacional. José Reinaldo apresentará os dados técnicos e a argumentação política com que o governo defende a obra.

Sugerida na semana passada ao presidente por seu secretário de Comunicação, Getúlio Bittencourt, a

idéia da série de programas defendendo a ferrovia foi aprovada por Sarney depois que lhe foi entregue uma pesquisa de opinião informando que, após a participação de José Reinaldo em dois debates de TV no fim da semana, a população de São Paulo se dividia entre contrários e favoráveis à obra. "Antes, eram todos contra; bastou ouvirem alguns dos argumentos a favor e muitos mudaram de opinião", argumenta Bittencourt.

Os programas, segundo o portavoz presidencial, Frota Neto, serão produzidos pela Radiobrás, estatal encarregada de divulgar os atos do governo, e transmitidos gratuitamente em cadeia nacional de TV.

□ Uma nova ação contra a Ferrovia Norte-Sul será impetrada nos próximos dias junto ao Supremo Tribunal Federal, arguindo a sua inconstitucionalidade e a necessidade de ter seus volumosos recursos ("entre 2,5 bilhões e 8 bilhões de dólares") aprovados pelo Congresso Nacional, informou um dos autores da medida judicial e presidente da recém-criada Associação Brasileira de Defesa do Cidadão, advogado Irani Mariani, de Porto Alegre.

— O projeto não está sequer no plano viário para aquela região, além disso já existem uma estrada pluvial, do rio Tocantins e, ao lado, a estrada Belém-Brasília. O momento não é de se contrair obras de tal envergadura, enquanto milhões de brasileiros passam fome.

Advogado entra com ação popular contra Norte—Sul

BRASÍLIA — Como pode um país que não paga suas dívidas pretender construir uma estrada de ferro de Brasília a Açailândia, no Maranhão? Com esta pergunta, o advogado Mariano T. Gonçalves Neto, do Rio de Janeiro, entrou com uma ação popular no Supremo Tribunal Federal contra os ministros dos Transportes, Fazenda e Desenvolvimento Urbano, a presidência do Banco Central e a Valec e pede a concessão de liminar para suspender o que considerou “absurda e corrupta obra governamental” — a construção da Ferrovia Norte—Sul.

O advogado critica o presidente José Sarney pelo seu firme propósito de construir a ferrovia e volta a indagar em sua ação: “É este o presidente do Brasil, com anuência (ou subserviência) dos seus ministros, que promulga um decreto dando às empreiteiras reajustes por correção monetária nos contratos das obras? Isso para as empreiteiras é um prêmio, aos cofres públicos um rombo, num flagrante crime de lesa-pátria”, afirmou o advogado.

Se depender da iniciativa privada

Obras no Sul estão paradas

PORTO ALEGRE — Das obras rodoviárias contratadas pelo antigo governo gaúcho, mais de 80% estão paralisadas ou nem foram iniciadas. A dívida do governo do estado junto às empreiteiras supera a CZ\$ 1 bilhão 300 milhões, o que levou à paralisação das obras e também à execução de parte desse débito na Justiça.

Uma ação ordinária para que o estado pague as despesas financeiras decorrentes dos atrasos nos pagamentos das faturas das obras rodoviárias ingressou na 2ª Vara de Fazenda Pública em nome de 18 empreiteiras gaúchas e de fora do estado. Existem faturas que estão completando, este mês, um ano sem serem pagas e cujo valor principal é de CZ\$ 400 milhões.

O que as empreiteiras querem com a

representada no Fundo Nacional de Desenvolvimento, o projeto da Ferrovia Norte-Sul não será aprovado, caso seja constatada sua inviabilidade econômico-financeira, afirmou ontem o presidente da Brasil Interpart e membro do FND, Roberto Teixeira da Costa. “Nós representamos os contribuintes e, nas duas reuniões já realizadas no FND, ainda na época do ex-ministro Dilson Funaro, captei o espírito de grande seriedade. Se não for viável, o projeto não será aprovado”, disse.

O empreiteiro Paulo José Lima Vieira, presidente da Convap Engenharia e Construções (ex-Alcindo Vieira — Convap), uma das vencedoras da concorrência para a execução do projeto da Ferrovia Norte-Sul, declarou em Belo Horizonte não entender “porque tanta publicidade” em torno da anulação da licitação e justificou: “O governo tinha um preço mínimo e disse que as propostas deveriam estar 10% abaixo do orçamento. O governo pré-qualificou 21 empresas, dando uma pontuação. E cada uma delas tem perfeita noção da faixa em que está situada na concorrência”.

ação judicial é que o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem—DAER pague os juros e correção de toda a dívida, já que nos contratos para execução dos serviços, o DAER se comprometia a pagar as faturas em 30 dias, no máximo. “Se o governo não cumpriu com os contratos, que pelo menos pague essas faturas com correção monetária”, queixa-se o presidente do Sindicato da Indústria de Construção de Estradas, Pavimentação e Obras do Estado, Abrão Loiferman.

O setor da construção pesada, segundo ele, foi bastante afetado devido ao não pagamento da dívida pelo governo. Além da paralisação de obras importantes, o desemprego nas 104 empresas empreiteiras gaúchas atinge 50% do pessoal ocupado, ou seja, cerca de 15 mil operários.

Multinacional faz oferta para explorar Norte—Sul

Arquivo — 27/8/86

O projeto Norte-Sul, de acordo com Sarney, está ligado ao desenvolvimento do Brasil Central, onde o país tem a maior reserva de minerais do mundo. Ofertas de multinacionais alemãs e norte-americanas de construir a ferrovia em troca de exploração por 30 anos eliminariam, ainda de acordo com Sarney, o argumento de que ela é antieconômica.

Márcio Braga, do JORNAL DO BRASIL — O senhor anunciou que pretende zerar o déficit público em 88 e, no Plano Bresser, cancelou o início de várias obras e suspendeu por seis meses a construção da Ferrovia Norte-Sul. Isso significa que a partir dos seis meses a ferrovia pode ser construída ou é uma obra que o senhor já deixa de lado?

Sarney — Olhe, essa Ferrovia Norte-Sul, que foi tão fiscalizada neste país, é uma obra que está para ser feita desde 1927. Talvez a região do Brasil mais fácil de desenvolver, mais rápida, e que significa um investimento que já está feito: é o Brasil Central. Nós temos que sair da costa e iniciar novas áreas de desenvolvimento neste país. E o projeto da Ferrovia Norte-Sul está inserido dentro de um contexto de desenvolvimento do Brasil Central. Temos ali a maior reserva de minério do mundo, que é a de Carajás, e temos uma área extraordinária, que é esta do Planalto Central, de uma topografia excelente para a agricultura. E hoje, já dominamos a tecnologia do Cerrado. Já se sabe que fazer agricultura tendo que derrubar grandes matas é uma coisa antieconômica e temos isto à disposição do país, para a produção de grãos. Temos a bomba de alimentos do Brasil aí na frente. Se nós não produzirmos alimentos, vamos ter uma bomba maior do que aquilo que foi a bomba da alta do petróleo. Dentro de oito a dez anos, se não abriremos novas áreas, se não tivermos condições de melhorar a nossa produtividade agrícola. Pois bem, essa é a maneira como estava inserida a Ferrovia Norte-Sul dentro de um projeto nacional de modernização dos transportes, dos transportes intermodais. Mas os gastos deste ano, da Ferrovia Norte-Sul, seriam da ordem de 12 bilhões de cruzados e que nós aumentaríamos. Não eram grandes gastos. Entretanto, mostrando à Nação que começava a dar o exemplo dentro de mim mesmo — porque passionalizara o problema da Norte-Sul —, eu fiz o corte relativo ao começo da obra. Mas, para surpresa nossa, depois que nós fizemos o corte, acabamos de receber uma carta da segunda companhia da Alemanha Ocidental, que é responsável pelos transportes ferroviários e pelos bancos alemães, se propondo a construir tudo por conta deles, contanto que o Brasil lhes dê uma concessão de 30 anos para explorar a ferrovia.

No Brasil se fez uma celeuma nacional de que a ferrovia era antieconômica. É a segunda empresa da Alemanha. E, agora, pela manhã, o ministro dos Transportes me comunica que também uma outra empresa americana se propõe a fazer o mesmo com a Ferrovia Norte-Sul.

Essa é uma discussão. Se se diz que é antieconômica, como uma companhia se propõe a construir por conta dela para fazer apenas com uma concessão para exploração, se nós, brasileiros, achamos que não serve para nós, que é uma coisa antieconômica? Pois bem, esta é uma realidade que naturalmente tem que ser estudada pelo governo. Temos que pesar dentro de nossos interesses e da política que o Brasil tem

ferrovia.

No Brasil se fez uma celeuma nacional de que a ferrovia era antieconômica. É a segunda empresa da Alemanha. E, agora, pela manhã, o ministro dos Transportes me comunica que também uma outra empresa americana se propõe a fazer o mesmo com a Ferrovia Norte-Sul.

Essa é uma discussão. Se se diz que é antieconômica, como uma companhia se propõe a construir por conta dela para fazer apenas com uma concessão para exploração, se nós, brasileiros, achamos que não serve para nós, que é uma coisa antieconômica? Pois bem, esta é uma realidade que naturalmente tem que ser estudada pelo governo. Temos que pesar dentro de nossos interesses e da política que o Brasil tem que seguir.

DÍVIDA, O GRANDE TEMA DE VENEZA.

Os países ricos vão discutir, em sua reunião, formas de ajudar a economia dos devedores.

Sete cavalheiros
à procura de soluções
para países ricos

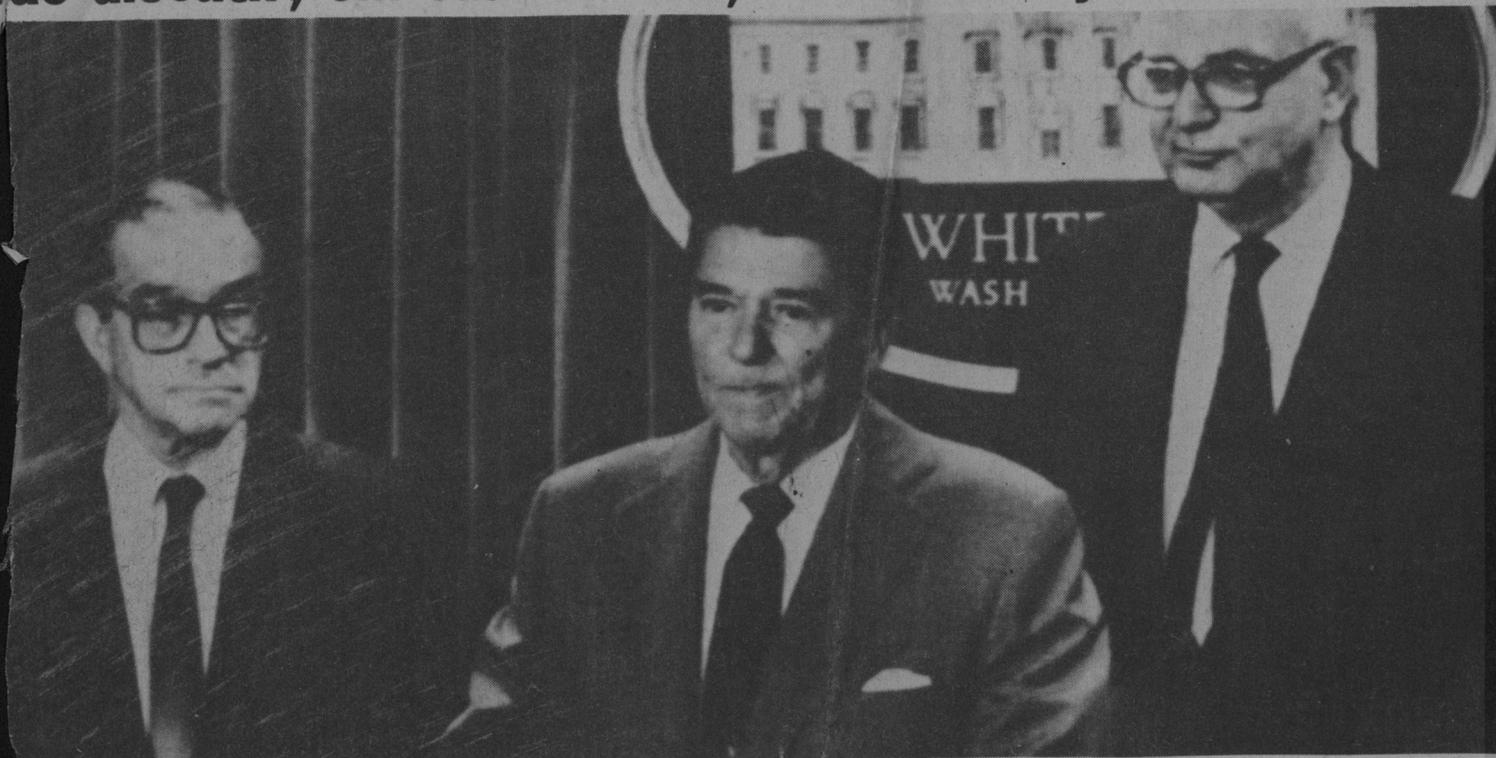
Peter Kilborn, do N.Y. Times.

Seis homens vestidos sobriamente e um (o italiano) que sempre aparece de casaco esporte invariavelmente aberto, se reúnem mais ou menos a cada três meses nas câmaras douradas do Palácio do Louvre, nas dependências sociais do nº 11 da Downing Street ou debaixo dos candelabros de bronze da Sala de Conferências no terceiro andar do Tesouro dos EUA. São todos ministros das Finanças e chamam-se uns aos outros pelos primeiros nomes — Jim, Kiichi, Gerhard, Edouard, Nigel, Michael e Giovanni. Vêm todos armados com agendas mantidas ao alcance da mão e com o peso da economia de seus países nas costas. Cada qual também leva um representante oficial e o banqueiro central e três trazem intérpretes. O diretor superintendente do FMI, Michel Camdessus, também está ali, para tentar manter a honestidade geral.

São conhecidos coletivamente como o Grupo dos Sete, das democracias industrializadas — Estados Unidos, Japão, Alemanha Ocidental, França, Inglaterra, Canadá e Itália — que se reúnem em conferências anuais de cúpula econômica.

O grupo tem uma imponente missão: arranjar um meio com o qual os países possam trabalhar em conjunto, comandando a economia mundial. Mais fácil dizer do que fazer.

Encontrar um sistema que funcione — se é que existe algum — é uma tarefa que esgota as possibilidades da teoria econômica. Os economistas seriam os primeiros a dizer que seus instrumentos para o controle da inflação, das recessões e de outras crises econômicas estão em seus limites máximos. Isto é ainda uma tarefa que exige boa dose de astúcia política dos participantes, se eles tiverem de colocar em prática em seus países as promessas que se fizeram uns aos outros.



Reagan anuncia a saída de Volcker (à direita) e apresenta o novo titular da Reserva Federal, Alan

Paul Volcker sai

outros.

E agora o grupo vai encontrar-se novamente, desta vez na conferência de cúpula de Veneza, de 8 a 10 próximos. O presidente Reagan irá, junto com os chefes de Estado e de governo de outros seis países. Provavelmente anunciarão que os ministros das Finanças avançaram um pouco rumo a algum novo arranjo, algo que chamam de "Coordenação de Política Econômica Internacional".

Embora alguns economistas achem absurda esta noção — dizendo que os governos colaboram quando ela atende a seus interesses políticos e seguem caminhos próprios quando não os atende — em geral os participantes não são tão cínicos. Gerhard Stoltenberg, o ministro da Alemanha Ocidental, por exemplo, diz que "hoje nossa base comum é maior que a do passado". E Paul Volcker, presidente da Reserva Federal (Banco Central dos EUA) que já foi a outras conferências, "Não importa o quanto estes encontros possam frustrar. É muito útil estas pessoas terem um contato estreito. Isto influencia de um modo vago e indefinível.

Mas o que é essa coordenação de política econômica de que eles falam? O que os ministros de Finanças do Ocidente até agora estabeleceram é um "quadro", como eles chamam, para manter suas economias em curso. Baseia-se em seis medidas ou "indicadores objetivos" de desempenho econômico: crescimento, comércio, balanços orçamentários, inflação, taxas de juros e taxas cambiais.

Escolher os indicadores é apenas o início. O próximo passo é definir métodos comuns para sua medição, meios de transpor as diferenças culturais e limpar as cifras de cálculos otimistas que os países muitas vezes apresentam para consumo do público em geral. Os países também coletam e definem as estatísticas de modo diferente. As dificuldades se tornam evidentes quando se examinam orçamentos.

O grupo concorda em deixar que o FMI atue como árbitro. E, com sua participação, parece que as divergências maiores foram superadas. Mas os ministros estão longe de um acordo quanto a um aspecto crítico: como reagir quando os indicadores de algum país se desviam das projeções e assim ameaçam a meta coletiva do crescimento estável? Por enquanto o ministro francês das Finanças, Edouard Balladur, propõe que o sistema contenha um alto nível de "automaticidade". Pela proposta, os países tomariam automaticamente determinadas providências corretivas, especialmente de taxas cambiais.

"Mas isto não parece possível", disse Balladur durante uma visita a Washington. "Eis por que sugeri que as consultas, e não as decisões, fossem automáticas." Os sete convocariam rapidamente um encontro, como o fizeram em fevereiro depois de uma nova corrida ao dólar, para discutir que atitude tomar, se é que ela existe.

O Grupo dos Sete aceitou esta abordagem, mas ainda restam divergências. Os alemães, por exemplo, relutam em adotar medidas saneadoras quando indicadores como o de crescimento e comércio ultrapassam suas metas, a menos que as discrepâncias persistam por muitos meses. Outros países preferem agir mais rápido.

Os países já adotaram um aspecto do conceito de coordenação política, mais amplo. Fixam margens para as taxas de câmbio, medida que remonta a 1944 e esteve em vigor até o início da década de 70. Não anotam mais seus índices em papel, temendo que a informação possa vazar para os mercados financeiros e provocar especulação.

Pela proposta atual, quando uma moeda sai de seus limites, os países atuarão de alguma forma. Os bancos centrais poderão tentar forçá-la a reenquadrar-se por meio de uma intervenção — atuando em conjunto nos mercados, comprando e vendendo moedas. Como alternativa, os países poderiam alterar a política econômica interna que causa o transtorno. Ou aceitariam a mudança de cotação e fariam novos ajustes em sua economia.

Em meio a concordâncias e divergências, os ministros e seus auxiliares encontram-se e comem, jamais saindo do edifício em que estiverem. "A discussão é totalmente espontânea", disse um participante. Mas a espontaneidade é também um risco. O Grupo dos Cinco se reuniu no Louvre dia 21 de fevereiro passado, um dia antes do encontro dos sete. Os italianos suspeitando de que os cinco iriam ditar as decisões a serem tomadas no dia seguinte em nome dos sete, boicotaram a grande reunião. Outros disseram que Volcker havia-se queixado de que os ministros passaram uma hora decidindo o que fazer com o caso italiano no comunicado. No final, acabaram não dizendo coisa alguma.

NORTE-SUL? NÃO HÁ DINHEIRO

"A ferrovia Norte-Sul ainda não está incluída definitivamente no esquema do governo", e isso só vai acontecer "no momento adequado". Pelo menos foi o que disse ontem o ministro da Fazenda, Luís Carlos Bresser Pereira, que se prepara para entregar em três ou quatro semanas seu plano econômico. O ministro promete austeridade e reclama que "há muita onda" em torno dos novos projetos do governo.

Sobre o projeto Usimar — a construção de uma siderúrgica no Maranhão, prevendo recursos da ordem de 3,8 bilhões de dólares, trata-se para o ministro da Fazenda, por enquanto, de um plano. "Daí para a decisão de construir uma usina siderúrgica no Maranhão há uma grande diferença. Mas eu não tenho notícias sobre este plano. Conheci-o através dos jornais."

O plano Usimar e outros da área de infra-estrutura e de insumos industriais básicos, entretanto, sendo preparados pelos ministérios do Planejamento e da Indústria e do Comércio, e serão analisados na próxima reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico (CDE), ainda sem data marcada — depende de definição da agenda do presidente José Sarney.

Para o ministro Bresser Pereira, contudo, daqui para a frente todos os gastos do governo serão previamente programados dentro de uma visão de austeridade, e cumpridos à risca. E para ter esta garantia de definição de recursos que o seu plano está sendo articulado com o plano do ministro do Planejamento, Aníbal Teixeira. "Se gastarmos mais do que o programado, nós vamos publicar que estamos gastando, e aí vocês vão poder nos cobrar", prometeu Bresser aos jornalistas.

Comentando a reunião de ontem do ministério, o senador Fernando Henrique Cardoso (PMDB-SP) disse ter entendido que o ministro Aureliano Chaves, em sua intervenção, "criticou o governo por fazer obras quando não tem dinheiro". Segundo o ministro Aloísio Alves, Aureliano Chaves disse textualmente não concordar com a construção de uma refinaria no Nordeste enquanto o problema de déficit da Petrobrás não estiver superado.

Bresser Pereira quer austeridade e o fim de brincadeiras custosas



nao estiver superado.

Preços públicos: mais altos que a inflação.

Não é novidade a política de reajustes reais de tarifas e preços públicos anunciada ontem pelo ministro da Fazenda, Luiz Carlos Bresser Pereira. Ela começou no início do ano, quando o ministro ainda era Dílson Funaro. E, como consequência, quatro dos sete mais importantes preços públicos já estão acima da inflação acumulada entre janeiro e maio (ver tabela).

Os preços do óleo diesel e dos aços produzidos pelas empresas da **holding Siderbrás** e as tarifas de energia elétrica e correios acumularam reajustes superiores à inflação. Abaixo estão apenas as tarifas telefônicas e os preços do álcool combustível e gasolina. Estes dois acumulam aumentos de 95% e 94%, respectivamente, contra uma inflação de 127% entre janeiro e maio (caso a inflação deste último mês fique em torno de 23,5%).

A Petrobrás acumulou um prejuízo de Cz\$ 6,2 bilhões no primeiro trimestre, em parte por causa desta defasagem, segundo o presidente da empresa, Ozíres Silva. A Petrobrás ainda tem condições de cobrir os prejuízos com sua sólida posição financeira e operacional, desde que os reajustes dos combustíveis sigam uma política realista.

Mas todas as outras estatais prestadoras de serviços e produtoras de bens básicos não possuem esta capacidade. Por isso, segundo assessores de Bresser Pereira, o governo decidiu recompor as tarifas e preços, deprimidos desde o início desta década quando o governo federal decidiu combater a inflação rebaixando os preços cobrados pelas estatais e aumentando, na mesma proporção, o déficit do setor público.

A Siderbrás e Eletrobrás são dois exemplos da política de recomposição iniciada por Funaro e que será seguida por Bresser. O aumento acumulado do aço este ano é de 148%. Apesar disso, o sistema Siderbrás precisa de 14% de aumentos além da evolução dos seus custos e inflação para atingir a rentabilidade mínima acertada entre Brasil e o Banco Mundial (Bird) para que a **holding** do setor siderúrgico continue a receber recursos daquela instituição.

As tarifas de energia elétrica já subiram 174% este ano. O reajuste acima da inflação já levou o sistema Eletrobrás a elevar sua rentabilidade em 1987 para 6%. Este número atende cláusula do contrato de empréstimo de US\$ 500 milhões do Bird ao Programa de Recuperação Setorial (PRS) do setor elétrico brasileiro. A cláusula condiciona o empréstimo à recuperação da rentabilidade da Eletrobrás em índices crescentes até 1990, quando atingirá 11%. O acordo limitou a recuperação de 6% em 1987, 7% em 1988, 8% em 1989 e 10% em 1990.

Esta seqüência terá de ser seguida para que o PRS consiga mais US\$ 500 milhões. O contrato está sendo negociado e os recursos poderão começar a ser repassados a partir de agosto.

As tarifas postais subiram 153% em 1987. Apesar de ter se situado acima da inflação, este reajuste ainda não compensou a defasagem de tarifas iniciada no começo desta década e agravada na gestão do ex-ministro Francisco Dornelles e durante o Plano Cruzado. A Secretaria Especial de Abastecimento e Preços (Seap) defende a continuidade de reajustes para as tarifas postais acima da inflação, durante os próximos meses. A mesma defasagem ocorre no setor de tarifas telefônicas.

Um acordo para driblar a recessão

Os 705 operários da indústria de máquinas agrícolas Ideal, em Santa Rosa (RS), chegaram a um acordo inédito com a direção da empresa. Desde o começo da semana, eles estão trabalhando 36 horas por semana, ao invés de 48 horas, e recebendo um salário 25% menor. Graças ao acordo, a Ideal — que enfrenta uma retração de 70% nas vendas e já demitiu 300 operários este ano — vai garantir estabilidade de 90 dias para os funcionários.

José Reynaldo diz que faz Norte-Sul e Leste-Oeste

Sozinho no centro do tiroteio de críticas e denúncias contra a Ferrovia Norte-Sul, o maranhense José Reynaldo Tavares não alterou seus planos nem reviu o estilo que já levou o presidente José Sarney a classificar o ministro dos Transportes como um caso raro em sua equipe: alguém que cria obras, em vez de problemas.

Apesar dos inquéritos que sustaram a concorrência da estrada de ferro para Açailândia nesta semana, José Reynaldo não só garante que ela ficará pronta em 1989 — no prazo, portanto, para inauguração dentro de um cada vez menos provável mandato de seis anos para Sarney — como virá junto com uma retomada geral de grandes empreitadas ferroviárias, num país que nas últimas décadas desativou mais linhas do que abriu.

O ministro dos Transportes promete fazer também a Ferrovia Leste-Oeste, até Rondônia, a Ferrovia da Produção, no Paraná, e completar, ainda, a interminável Ferrovia do Aço. José Reynaldo acha que, com o tamanho do Brasil, só o trem consegue baratear o transporte de carga o suficiente para se tornar incentivo ao desenvolvimento econômico regional. Há anos, o próprio Ministério dos Transportes trabalha com pareceres técnicos em contrário — ou seja, que a rodovia, graças a caminhões mais eficientes e modernos, tornou-se mais racional do que o trem.

Outro ministro, debaixo de tanta polêmica, poderia estar na defensiva ou em risco de queda. Mas José Reynaldo, desde que trabalhou com Sarney no governo do Maranhão, é uma das pessoas que tem mais confiança do presidente da República. Mesmo quando o assunto não é transportes, ele é quem costuma aconselhar Sarney na intimidade até sobre assuntos políticos, como a composição do ministério. Hoje, portanto, a ferrovia Norte-Sul parece depender principalmente desse prestígio e da convicção, reinante no governo, de que só através da teimosia para tocar uma grande obra Sarney poderá superar a crise de imobilismo político que lhe encurta o mandato.

Nesta entrevista a João Sant'Anna, do JORNAL DO BRASIL, José Reynaldo Tavares explica por que, a seu ver, a obra não deve parar.

A maior parte das dificuldades com a construção da Ferrovia do Aço se deveu à falta de projeto, que foi sendo definido à medida que as obras avançavam. Não se está cometendo o mesmo erro com a Ferrovia Norte-Sul?

José Reynaldo Tavares — Não. A ferrovia Norte-Sul tem projeto. Os projetos de engenharia foram feitos desde o ano passado. Nós contratamos o mesmo pessoal que fez a Ferrovia de Carajás. A correspondência é a Ferrovia de Carajás e a Ferrovia Norte-Sul. Carajás ficou pronta no prazo, não houve problema técnico e na questão do preço foi um dos únicos empreendimentos de grande porte realizados pelo governo em todos os tempos que ficou abaixo do preço estabelecido: 200 milhões de dólares a menos. Na Norte-Sul contratamos assessoria

externa, do Canadá, a mesma usada em Carajás.

— A escolha das empresas para os projetos de engenharia, sem concorrência, é normal?

— Nós fizemos um convênio com a Vale do Rio Doce. As 19 empresas de consultoria e de projetos foram contratadas em decorrência de contratos que a Vale já tinha.

— Como foi estabelecido o custo de 2,4 bilhões de dólares?

— Foram colocados dois limites. Um superior, para que não houvesse um acordo entre empreiteiras subindo o preço do empreendimento, que foi obtido pela atualização dos preços da Ferrovia de Carajás. E um limite inferior que evitasse um aviltamento de preço por alguma empresa interessada em ganhar a concorrência. Fixamos um preço básico com uma variação de 10% para cima e 10% para baixo.

— Na avaliação desse projeto foram analisadas as possibilidades de se optar por rodovias ou hidrovias?

— As rodovias da região, como a Belém-Brasília, prestaram um grande serviço, mas não servem. Estão no limite de sua capacidade de atender à região. Os fretes são extremamente altos. O presidente José Sarney chamou a atenção diversas vezes para o fato de que levar o minério de ferro de Carajás para o Japão custava 18 dólares, enquanto trazer a mesma mercadoria para o Centro-Sul do país custava 70 dólares. Quer dizer, o transporte marítimo e ferroviário é muito mais barato que o rodoviário. Informações de exportadores de soja mostram que, num frete de 50 dólares para o exterior, sete dólares é o preço da parte marítima e 43 dólares, da parte terrestre. Um estudo da sociedade americana de soja, analisando a competição entre Brasil e Estados Unidos no futuro, mostra que, se o Brasil continuar com um transporte deficiente no interior, nós nunca tomaremos mercado dos Estados Unidos. Agora, se investirmos em transporte mais adequado no interior, os americanos começarão a ceder parte de seu mercado para nós. O modelo rodoviário para grandes distâncias não serve nem serviu para nenhum país continental. Recebi o embaixador soviético na quarta-feira. Há um mês e pouco no Brasil, ele estava perplexo. Não entendia como se podia ser contra a construção de uma ferrovia para desenvolver uma região do interior sendo o Brasil um país continental.

— E a hidrovia?

— A hidrovia do Tocantins é perfeitamente viável no momento, tanto que estamos fazendo. Com a construção da eclusa de Tucuruí, será uma das maiores do mundo. A do Araguaia é coisa para o futuro. Não há calado: 70 centímetros na maior parte do ano. Seria necessário regularizar o rio, para que o setor privado se interessasse em investir. A única maneira de regularizar um rio é com a construção de sucessivas barragens e eclusas. Este é um investimento muito alto. No Tocantins, vamos gastar 220 milhões de dólares na construção da eclusa, mas a

barragem já está pronta: custou 6 bilhões de dólares, quase três vezes mais que a ferrovia. Quando falam na hidrovia do Araguaia, que tem 900 quilômetros de extensão, entre Conceição do Araguaia e Aruanã, falam apenas na barragem de Santa Isabel. E, quando falam nos custos, falam apenas no custo da eclusa de Santa Isabel. A barragem de Santa Isabel fica no final do trecho. Regularizar toda a extensão custaria dezenas de vezes mais do que a ferrovia. Ela será uma realidade no futuro, quando as 31 hidrelétricas que estão previstas para a bacia do Araguaia-Tocantins estiverem construídas e nessas barragens forem construídas as eclusas. Além disso, com ela fica mais para o interior e não se liga diretamente a nenhuma via de transporte, teríamos que fazer pelo menos 750 quilômetros de trechos ferroviários para ligá-las com o sistema existente. Não há comparação de custos.

— O objetivo da Norte-Sul é de transporte ou de desenvolvimento regional?

— São dois objetivos principais. O primeiro, a integração regional, um objetivo de transporte. Temos 12 milhões de toneladas de carga entre Belém e São Paulo por ano, a um custo extremamente alto, rodoviário. Esta ferrovia, ligada à hidrovia do Tocantins, vai permitir um corredor de transporte de 6 mil quilômetros a um custo muito baixo. Com a construção da eclusa de Tucuruí, as chatas virão de Belém até Imperatriz, onde a carga será transferida para a ferrovia e poderá ser levada para qualquer porto do país. A ferrovia de Brasília está ligada a todo o sistema ferroviário do sul do país. De Anápolis a Araguari o trecho é muito bom. Em Araguari há uma linha da Fepasa que foi construída agora, que leva diretamente ao porto de Santos. Se quisermos levar para Tubarão, por Minas Gerais, o trecho ferroviário está todo construído. E podemos chegar ao porto do Rio de Janeiro e ao porto de Sepetiba através da Ferrovia do Aço ou da Ferrovia do Centro. Pela primeira vez, teremos um sistema ferroviário integrado no interior do Brasil.

— Para isso seria necessário fazer a eclusa em Tucuruí e completar a Ferrovia do Aço.

— Foi feito um acordo com os usuários da Ferrovia do Aço que anteciparam recursos, comprando certificados de crédito. Estará pronta em dois anos, antes da conclusão da Ferrovia Norte-Sul. A eclusa de Tucuruí começa no dia 1º de junho e estará pronta também em dois anos, portanto antes da conclusão da Norte-Sul. Em Imperatriz e em Açailândia nós temos duas opções. As cargas perecíveis podem ser transferidas para a rodovia e, aí sim, são apenas 600 quilômetros até Belém. As outras entram na hidrovia e vão até Belém e Manaus. Mas há uma outra vantagem na Norte-Sul, ao ligá-la à de Carajás: ligam-se os dois portos brasileiros — Tubarão (ES) e Ponta de Madeira (MA) — que exportam minério de ferro.

— Qual a vantagem desta ligação?

— Estudos da Vale sobre cargas combinadas mostram que podemos diminuir a desvantagem de estarmos mal localizados



Arquivo 10-12-85

“No dia que iniciarmos a Norte-Sul, iniciaremos também o primeiro trecho da ferrovia Leste-Oeste, até Vilhena, em Rondônia. Pretendemos, pelo menos, deixar esta ferrovia pronta até Cuiabá.”

geograficamente em relação aos centros consumidores de maior poder aquisitivo no Hemisfério Norte, através da utilização de cargas combinadas. Ponta da Madeira opera com os maiores navios do mundo, de 350 mil toneladas, que não podem ser preenchidos totalmente com minério de ferro por causa do peso específico muito alto do minério. De forma que sobra um volume muito grande, que pode ser ocupado com cargas mais leves, soja ou produtos agrícolas. Essa carona consegue baixas enormes de fretes e amplia as possibilidades de exportação do Brasil. Essa ferrovia liga toda a região produtora do Brasil Central com esse dois pontos, evitando, por exemplo, que uma carga de soja produzida no Brasil central tenha que vir, como hoje, a Vitória ou a Santos e, daí, subir de novo, quase 4 mil quilômetros pela costa em navios para ir aos Estados Unidos e à Europa. Essa carga pode ser colocada na ferrovia e ir até Ponta da Madeira e evitar essa duplicidade de frete. A terceira grande vantagem é permitir a ocupação econômica de uma área duas vezes maior que o Estado de São Paulo, do tamanho da França, que tem 32 milhões de hectares agriculturáveis, classificados nos tipos 1 e 2, que exigem menores investimentos para a produção e cujas experiências de produtividade têm-se mostrado muito maiores que nas áreas tradicionais.

— Mas esta região não produz praticamente nada.

— Esta é a grande vantagem do projeto: a área não produz por causa do frete rodoviário que não permite que se chegue ao porto com preço competitivo. Com a ferrovia, esta área será ocupada rapidamente.

— O prazo de três anos estabelecido para a obra tem alguma coisa a ver com o mandato do presidente Sarney?

— É evidente que qualquer presidente tem interesse em concluir seus projetos, sobretudo pela grande descontinuidade administrativa que caracteriza o país. Mas o prazo de três anos é um prazo técnico, estabelecido pela Valec, mais ou menos o mesmo prazo de Carajás. Não vamos forçar nada: serão cerca de 1 mil 600 metros por dia em 18 frentes de trabalho. É razoável. O que queremos é apressar o desenvolvimento daquela região. Essa ferrovia foi projetada no

desde o começo. Eu acredito piamente nela.

— O fato de o senhor e o presidente serem maranhenses ajudou?

— Dizem que o presidente está fazendo esta ferrovia para beneficiar o Maranhão. O Maranhão já tem a ferrovia que precisa: Carajás, que está mudando a economia do estado. Este ano e no ano que vem devem ser inauguradas oito empresas de ferro-gusa. Há diversas de ferro-ligas e outros produtos ao longo da ferrovia. E existe um plano de desenvolvimento, aproveitando os incentivos do Programa Grande Carajás, que está atraindo um grande número de empresários para aquela região, inclusive internacionais. O que o presidente pretende fazer é trazer para o Centro-Oeste este benefício que o Maranhão já tem. Nós estamos querendo estender a secretaria do Programa Grande Carajás ao Centro-Oeste, com os mesmos benefícios. Isto será assinado pelo presidente no mesmo dia que iniciarmos a ferrovia.

— O mesmo dinheiro que será aplicado na Norte-Sul resolveria todo o problema dos trens urbanos no Rio e em São Paulo e mais todos os problemas de transporte de todas as cidades médias brasileiras.

— Há necessidades em todas as áreas do país. Mas há necessidade de permitir o crescimento do Brasil, que só será possível dando às regiões novas o que foi dado ao Centro-Sul. Esta reação já houve com a construção da Belém-Brasília. É engraçado como as alegações são as mesmas: a inopportunidade, a crise econômica... CPIs, denúncias.

— ... E a concorrência viciada?

— Foi o primeiro acordo para baixar preço. Há indícios de que houve uma reunião das empreiteiras para repartir os lotes geograficamente. Há empresas trabalhando em diversas áreas (estradas de rodagem, usinas, hidrelétricas). É natural que elas queiram ficar mais próximas das suas obras atuais. Parece que este documento chegou à imprensa e foi apresentado como um grande escândalo.

— Um acerto interno entre as empreiteiras?

— Os indícios são esses.

— Por que o Ministério cancelou a concorrência?

— Principalmente numa ferrovia desse porte, com tantos inimigos, nós não poderíamos permitir que houvesse qualquer sombra de corrupção.

— Essas empresas continuarão concorrendo na próxima licitação?

— O decreto-lei 2.300, no artigo 39, permite que se afaste essas empresas. Se for identificada uma empresa, qualquer que seja, que tenha manipulado a concorrência, ela será afastada.

— Então, apenas uma será afastada.

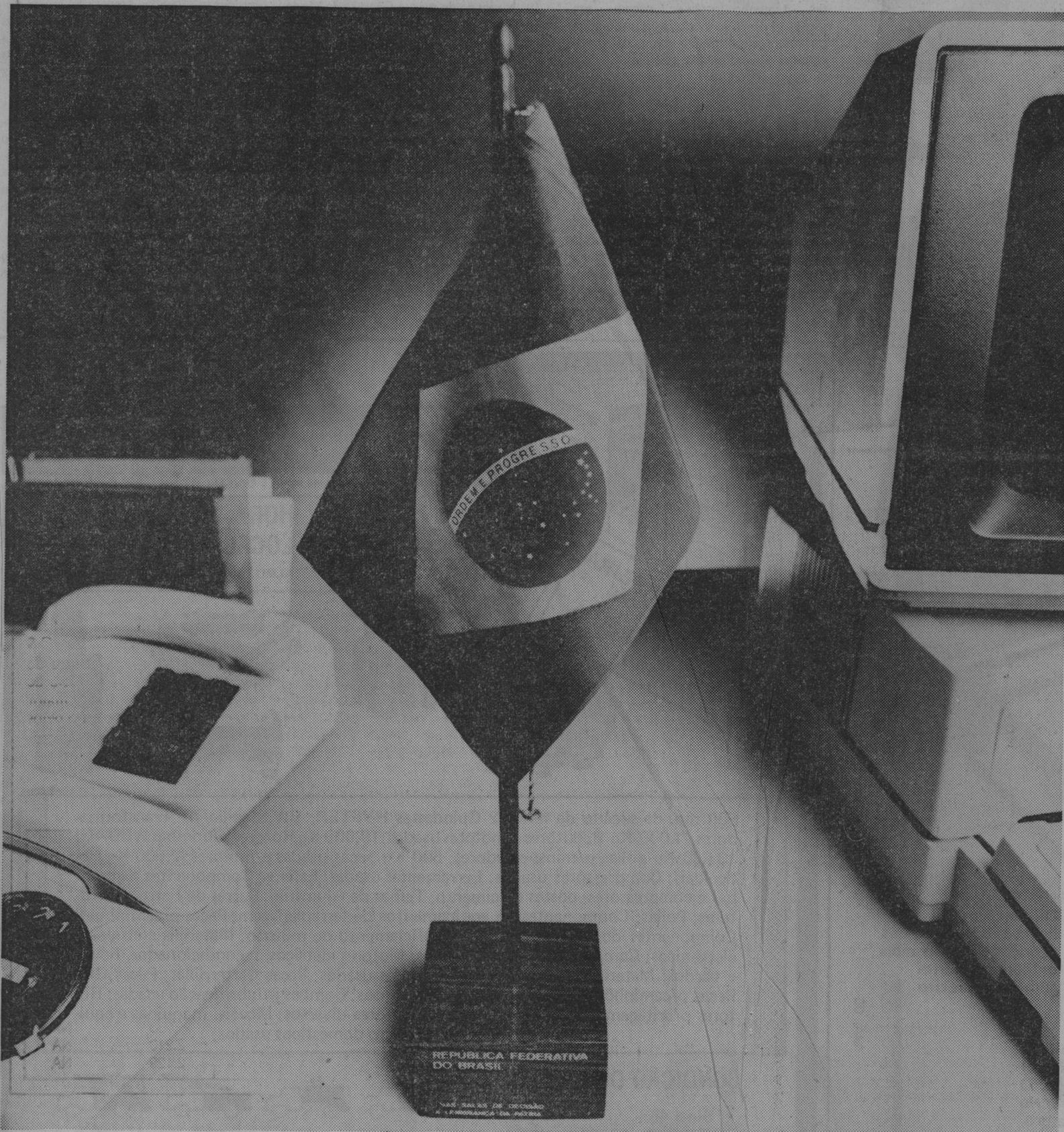
— Eu não sei. Não quero me antecipar no julgamento que tem que ser feito pelas comissões de sindicância.

— O senhor não pretende lançar mão desse decreto que permite afastar todas?

— Eu não quero, porque acho que a sindicância é que vai definir. Pode ser que tenhamos que usar.

— Não lhe parece estranho que a primeira medida tomada após a denúncia tenha sido...

"Nas salas de decisão, a lembrança da Pátria."



Esta é a nossa cultura.

Bolsa de Valores de São Paulo.

BOVESPA



Bolsa Mercantil & de Futuros.

1934. Em 1950, foi projetada a ligação ferroviária Santos—Belém. Essa ferrovia já deveria ter sido feita há muito tempo. Se isto tivesse ocorrido, a distribuição regional de renda seria outra hoje.

— Outra suspeita que se tem do projeto é quanto à rentabilidade.

— Este projeto vai ter um impacto muito grande sobre o produto bruto do país e é isso que interessa ao governo. Se disserem que qualquer outro projeto no sul do país tem mais rentabilidade do que este, têm razão. Do ponto de vista microeconômico, vamos usar o modelo rodoviário: o governo faz a infra-estrutura, a fundo perdido, e a empresa transportadora se equipa, compra os caminhões e começa a transportar, sem estar pagando o custo da estrada. Faremos uma licitação e teremos uma ou duas empresas operadoras ferroviárias privadas que irão usar a linha.

— Vão usar a linha com locomotivas e vagões próprios?

— Sim. Como no caso das rodovias, a empresa se equipa de acordo com a demanda. Por isto, pagarão um aluguel muito pequeno no começo à Valeç, que é a empresa proprietária da linha. A medida que a carga for aumentando, este aluguel será maior. Quando for atingido um determinado montante, a ferrovia torna-se um empreendimento rentável. Nesta ocasião, queremos vender todas as ações da empresa, num modelo semelhante ao que foi feito na Inglaterra, que pulverizou o controle entre o público. Privatizaríamos todo o empreendimento. Este é o modelo que queremos adotar.

— Isto só no próximo século, não?

— Sim.

— Sabe-se que o senhor tentou fazer essa ferrovia com a transformação de créditos externos em investimentos, mas que esta proposta foi barrada pelo ministro Dilson Funaro.

— Não foi o ministro Funaro. Nós tentamos fazer isto, mas desistimos devido aos obstáculos que encontramos no Banco Central. Estávamos perdendo tempo. Mas achamos que isto é uma boa solução para o setor de transporte: transformar um pouco desses recursos, que estão aqui como empréstimo, em capital de risco. Estudos de bancos internacionais aos quais tive acesso mostram que eles podem transformar de 3 bilhões a 4 bilhões de dólares por ano em capital de risco. Temos certeza de que este será um dos caminhos para a economia brasileira vencer a crise.

— A revista Veja cita uma declaração sua afirmando que a construção da Ferrovia Norte—Sul "é uma decisão superior, diretamente do presidente Sarney".

— Esta frase eu nunca disse. Que é uma decisão política, é. O governo está aí para tomar decisões políticas. Mas não é uma ordem superior. É fácil responder a esta pergunta. Está publicada em todos os jornais a decisão dos governadores do Centro-Oeste e do Norte defendendo e não abrindo mão da ferrovia. É um desejo de mudar a relação econômica que existe dentro do país. Essa frase foi cunhada e aproveitada nesta espécie de campanha para incompatibilizar o projeto com a opinião pública, principalmente do Sul do país.

— É verdade que o senhor tentou dissuadir o presidente de fazer esta Ferrovia Norte-Sul, propondo um projeto alternativo em torno da Ferrovia de Carajás?

— Nunca. Jamais. Eu me entusiasmei

— Eu não acredito que a interpretação não é esta. Nos Estados Unidos, quando há um vazamento de informações, o jornalista é inquirido pelo FBI. Eu já vi isto. Eu não tomei parte na decisão de inquirir o jornalista. A Polícia Federal vai ouvir quem ela quiser. Mas acho que ele tem elementos para esclarecer esta história toda. Eu acho que é isto que a Polícia Federal está querendo obter: a verdade.

— O senhor não acha que há aí uma tentativa de intimidação?

— Ele não pode ser punido por isto.

— Pode ser constrangido, pode ser levado a inquérito....

— Eu não acredito que ele seja levado a inquérito. Como pode ser levado? Ele é uma testemunha importante. Quando denunciou, acho que estava querendo moralizar. Nada melhor para moralizar que punir os culpados.

— O senhor acredita que um homem só, mesmo sendo presidente da República, tem o direito de tomar a decisão de gastar uma soma de dinheiro tão grande num país cujo governo está à beira da falência?

— Esta questão sempre é colocada quando se tenta fazer um empreendimento na região mais pobre do Brasil. Há investimentos na estrada Rio—São Paulo, que dão cerca de 3 bilhões de dólares. Ninguém está contra. Ninguém falou nada. O cais de Valongo-Paquetá no Porto de Santos também é uma obra grande. Eu não ouvi nada contra. O metrô de São Paulo, em preços atualizados, custou cerca de 12 bilhões de dólares. Ninguém exigiu estudos de viabilidade superdetalhados, ou aprovação do Congresso Nacional. Nenhuma das ferrovias feitas no Centro-Sul teve estudo de viabilidade. Mas todas foram feitas. E nenhuma imputou ao presidente esta responsabilidade. Quando o Juscelino fez a Belém—Brasília, o mundo veio abaixo. E não era pelo valor do investimento. Mas porque era uma obra grande fora do contexto que domina economicamente o país.

— O senhor acredita que esta ferrovia sai?

— Nós vamos fazer mesmo. Apesar do bloqueio. Eu diariamente recebo uma resenha de vários pronunciamentos de diversos deputados defendendo a ferrovia Norte—Sul e, no outro dia, eu não vejo nenhum registro nos meios de comunicação. A nota oficial dos governadores foi para romper esse bloqueio. Ao contrário do que se está querendo fazer a opinião pública acreditar, essa ferrovia é um desejo regional grande. E é uma obra que foi pensada há muitos anos. De uma hora para outra, querem inverter tudo o que sempre se disse: que o Brasil estava errado fazendo rodovias, tinha que fazer ferrovias. Nessa hora as ferrovias ficam obsoletas, não servem para nada. Diversas entrevistas que eu dei, ou não foram publicadas ou foram deturpadas.

— Diante do fato de esta ferrovia estar sendo decidida por um decreto, o senhor diria que essa obra é a primeira grande obra da democracia brasileira ou a última da ditadura?

— Esta é uma obra de grande importância para o Brasil. Pela primeira vez estão sendo ouvidas regiões pobres na formulação de um projeto desse porte. A democracia permitiu, pela primeira vez, que as regiões pobres pudessem também ter uma obra grande no Brasil. Toda essa dívida externa de 100 bilhões de dólares foi para fazer, principalmente, grandes obras no sul do país.

Propaganda busca a sobrevivência em meio à crise

Atenéia Feijó

E agora anarquistas? A questão até que poderia ser lançada como uma estratégia mercadológica para se descobrir a melhor forma de investir no Brasil anárquico de hoje. Ou seja, como vender o peixe a um indivíduo desgovernado num país desordenado na sua estrutura política, social e econômica. Há quem apele para o "sexto sentido feminino", como na propaganda de abril da C&A, ou para a publicidade surrealista da mulher linda no *out-door* (no ar desde o carnaval) dizendo gostosamente que "o bom" está no Bonzão. Tudo muito alegre e subjetivo para quem precisa aliviar a crise e acertar no escuro.

Afinal, não há marketing que resista ao coquetel de preços chocalhados em todas as direções por uma inflação de 20% ao mês. Principalmente, ao som de uma música desafinada por indefinição geral dos próximos acordos da economia. Após a euforia do Cruzado fermentando o bolo publicitário que cresceu em torno de 60% no ano passado (de acordo com os dados da Federação Nacional de Agências de Propaganda), o setor também foi apanhado pelo temporal recessivo. "A gente não é nenhum corpo estranho na situação vivida pelo país", anuncia Henrich Dutra Estrada Maia, da Archi Comunicação. Preso ao laço da confidencialidade com seus clientes, como a linha profissional Wella, ele amarra seu marketing soltando apenas que o estrategema agora é linguagem direta e já. Não dá para projetar o mercado a médio prazo.

Como presidente da Associação Brasileira das Agências de Propaganda (Abap) ele informa que de 90 dias para cá houve uma redução nas verbas destinadas à propagação. Nessa queda machucaram-se mais as pequenas e médias agências que engordaram "barbaramente" seus rendimentos na safra consumista de 1986.

O básico vende mais fácil

Da Fama, Carlos Martins está convencido que o dinheiro só sairá da caderneta para alguma outra coisa que realmente valha a pena. Por isso, o marketing tem de ser mais sincero, "mais confiável". Ou seja, o idioma publicitário precisa ser mais correto na informação e os vendedores mais competentes na prestação de serviços.

Outra coisa. Os apelos devem se voltar para o básico, inclusive no vestuário. Na crise há um componente que costuma perturbar o consumidor: o sentimento de culpa por esbanjamento. Assim, torna-se mais fácil vender uma roupa que tanto serve para trabalhar, passear e sair à noite do que aquela "para as ocasiões especiais". Essa regra, naturalmente, se aplica para quase tudo.

Elas atendiam, na maioria, os clientes oportunistas que investiram naquele período e acabaram estilhaçados sob o impacto do aumento das taxas de juros e do tombo nas vendas.

De lá para cá, as agências grandes com clientes tradicionais se mantiveram em níveis estáveis — sem grandes vantagens ou grandes prejuízos. Por duas razões: o consumo por compulsão dispensava reforços publicitários e a retração atual exige cerimônia nos gastos. Em síntese, isso quer dizer que a maré não é das melhores para as 175 empresas de propaganda independentes existentes no Brasil.

Em nome ainda da entidade da classe, Dutra Estrada afirma que a depressão geral pode levar as indústrias a praticarem o *down-trade*: substituição de produtos por similares mais acessíveis aos desejos e necessidades dos cidadãos e cidadãs brasileiras. Mas essa manobra exige um espaço, manipulado basicamente pelas mais sólidas. Da mesma forma que só as empresas economicamente fortes e com nome têm capacidade para bancar produtos de peso, destinados aos consumidores com dinheiro na conta corrente. Ou aos poupadores com objetivo de uma determinada compra. Caso da Sharp e da Philips, por exemplo, com lançamentos na praça propagando a "qualidade" e "o melhor" para quem pode. Além de continuarem divulgando a marca para negócios futuros.

Em contrapartida, o festival de anúncios *bregas* veiculados na televisão acabou. Pechinchas em butiques desconhecidas, xaropes para rouquidão e motéis sem qualquer sutileza já escasseiam no mapa das sugestões de onde gastar dinheiro à vontade.

No novo universo, voltam à cena com mais frequência os magazines tradicionais visando atingir o público cativo e o que recuou ante o preço proibitivo das grifes. Para isso os publicitários recorrem às

mensagens bem-humoradas para compensar a frustração (pós-Cruzado) do consumidor.

A noiva histórica apregoando enxoval comprado nas Casas Pernambucanas arranca risos ao fechar o anúncio com uma declaração patética: "Só falta o noivo." Foi bolado na MPM, onde o diretor Euler Mateus observa que está se discutindo muito a "versão" da crise. "Precisamos enfrentar o fato", enfatiza.

Numa situação mais cômoda pelos 30 anos de experiência, a MPM tem como lançar estacas ao primeiro sinal de movimento no mercado, devido à organização conquistada ao longo do tempo e à diversificação da clientela. Atende tanto encomendas do governo como da área privada, de indústrias, da João Forte Engenharia ou das Casas Pernambucanas. E para todos os casos, Mateus está convencido de que o perfil do consumidor mudou.

A inadimplência espreita quem menos se imagina e em matéria de propaganda, as agências daqui para frente precisarão ter muito cuidado na "manipulação das verbas" dos seus clientes. Pelo menos é o consenso nos batidores do setor. E não é nem uma questão de bancar o "bom moço". Apenas uma tática para todos sobreviverem.

A discussão agora é sobre a herança de alguns ensinamentos deixados pelo Cruzado. O consumidor aprendeu a não se deixar tapear com tanta facilidade.

Especializado na mercadologia de varejo, Carlos Martins já constatou através de uma pesquisa realizada por sua agência, Fama, que diante da frustração com ideais políticos, da desilusão com o governo e da falta de perspectivas de desenvolvimento econômico do país, os sonhos domésticos pessoais crescem. "Resta às pessoas se afirmarem no seu papel de pais, filhos, namorados..." Com esse fundo, Martins considera as cadernetas de poupança como aliadas, já que, hoje, só compra quem consegue poupar.

há três meses para a Fama, respaldado num grande grupo de varejo: Globex, Ponto Frio e Bonzão da Construção. Mas, em 1984, quando estava a serviço da Mesbla e procurou modernizar a imagem do magazine, — criando um anúncio com base numa foto onde um grupo de mulheres sentadas sobre uma mesa brincava com sacos de pipocas — enfrentou a reação de um diretor. "Como? Os clientes da Mesbla não jogam pipoca para o alto!" — indignou-se o patrão. Para contornar aquela "crise" iminente, Martins saiu com o seguinte argumento: "Mas minha mãe brinca com pipoca." Venceu a parada e o anúncio teve resposta imediata. Agora, a situação se resume mais ou menos assim. Quem quer vender tem que pensar no que sua mãe, pai, irmã, irmão, marido ou mulher compraria.

Compulsório deixa consórcios de carros à beira do colapso

Fátima Turci

SÃO PAULO — Uma fila de 30 mil veículos com entrega atrasada nos consórcios assusta menos os vendedores e compradores brasileiros do que a perspectiva de um colapso no sistema que mantém eterno o sonho do carro novo. Com a renda mais uma vez achatada devido à disparada da inflação, os consórcios contemplados estão adiando a retirada dos veículos, simplesmente porque não têm dinheiro para pagar o compulsório criado pelo governo com o Cruzadinho, em julho do ano passado.

— Se o compulsório foi criado para desaquecer a demanda, não há por que continuar com ele, sem falar na sua inconstitucionalidade. Tanto é assim que muitas pessoas têm ganho mandado de segurança na Justiça — argumenta Egidio Airtton Modulo, presidente da Associação Brasileira das Administradoras de Consórcio, que congrega 500 empresas e um universo de 3,5 milhões de consorciados, movimentando CZ\$ 3,8 bilhões mensais.

A verdade que ninguém desconhece, porém, é que o compulsório foi mais um "tapa-rombos" do déficit público. Todas as entidades ligadas ao setor de veículos — as associações dos fabricantes, dos revendedores e dos consórcios — já pediram ao governo o fim do compulsório. A resposta foi a confirmação dessa verdade: o valor do compulsório já está todo comprometido com os gastos do governo e não há como eliminá-lo, mesmo agora

que desapareceram as razões alegadas para a sua criação.

Espírito — A consequência não é tão simples como a causa. Muitos consorciados contemplados estão desistindo dos automóveis ou adiando sua retirada, arriscando-se até a aumentos de preços, porque não dispõem do valor do compulsório. "Isso fere todo o espírito do consórcio, que se destina exatamente a pessoas que não têm possibilidade de um desembolso imediato", salienta Eduardo Souza Ramos, da revendedora Ford que leva seu sobrenome. A empresa já contemplou cinco mil consorciados e hoje tem apenas 230 na fila de espera. A opinião é compartilhada por Vitório Rossi, da revendedora Volkswagen Primo Rossi, que traça o perfil de seus 7 mil 500 consorciados como pessoas de renda familiar apertada, que programam a compra com pagamentos mensais porque não podem desembolsar um valor alto de uma vez. É incoerente, portanto, em sua opinião, exigir o pagamento de 30% do valor do veículo no momento da sua retirada.

Ao mesmo tempo, o consórcio, que tem sido em todas as crises de indústria automobilística a grande salvação do mercado, está em ponto de estrangulamento pela proibição de formação de novos grupos. A fila de 150 mil veículos com entrega atrasada em dezembro do ano passado baixou para os 30 mil, hoje, com perspectiva de normalização em um ou dois meses.

Esta imensa fila de cinco meses atrás não era somente explicada pela grande demanda, pois as montadoras, alegando preços abaixo dos custos e buscando

alternativas para minimizar prejuízos, fabricavam apenas os carros de maior valor, ou os chamados "tops" das linhas, quando a maior procura nos consórcios dirige-se tradicionalmente para os modelos *standard*. Hoje, com os aumentos de preços dos veículos e consequente desaquecimento do mercado, as fábricas finalmente têm produzido de forma compatível com a demanda dos consórcios.

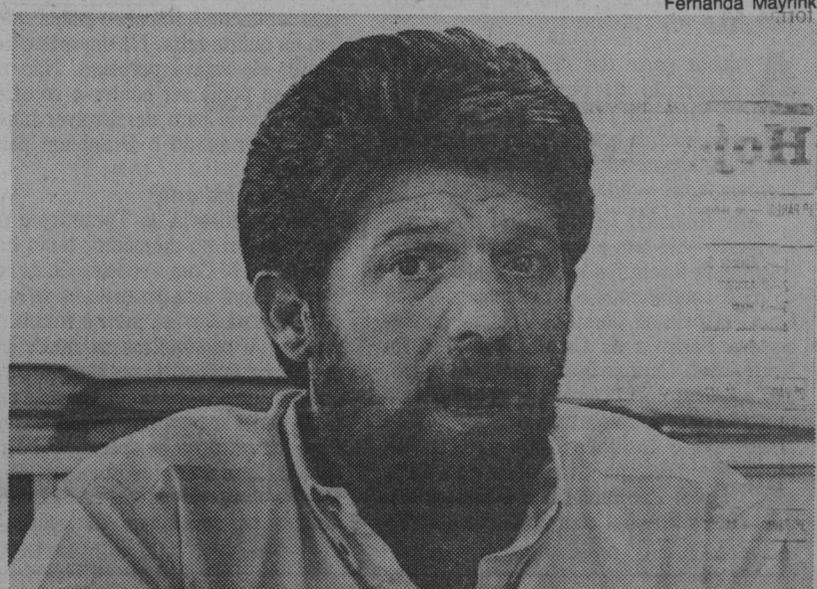
Seleção — As filas, assim, minúsculas, passando dos cinco a seis meses de esperança anteriores para um novo prazo de 40 a 50 dias. A ansiedade agora é mais dos administradores de consórcios do que dos compradores.

— Estamos há nove meses sem formar novos grupos e a procura é grande — prossegue Modulo, enquanto Rossi passa a sugestão ao ataque. "É preciso acabar com a arbitrariedade do governo de interferir na empresa que está dentro da lei". A Abrave — Associação dos Revendedores — não sabe mais por qual flanco atacar. Seu presidente, José Carlos Gomes Carvalho, considera o consórcio a grande arma da distribuição mas não vê saída fácil, lutando pela eliminação ou parcelamento do compulsório, pela redução do IPI, ou até mesmo pelo congelamento espontâneo dos preços ou, ainda, a dilatação de prazos de pagamento. No extremo de cada pleito, os empresários lutam por uma causa maior: a regulamentação diferenciada dos consórcios, pois são nada menos do que 60 mil bens, desde automóveis, tratores, computadores, barcos, videocassetes, até gabinetes dentários, máquinas industriais, motocicletas e implementos agrícolas.

Rio mostra sua moda de verão em Nova Iorque

Um varejão de roupas de verão em Nova Iorque foi a saída encontrada pela Câmara da Moda do Rio de Janeiro — entidade que reúne 300 empresas de todos os portes — para amenizar os prejuízos com a queda das verbas do setor, que totaliza 400 mil empregos diretos e indiretos no estado e já apresenta índices altos de dispensa. Serão 3 mil metros quadrados de moda brasileira durante o mês de junho, cujas instalações serão patrocinadas pelo Banco Central.

Gregório Faganello, presidente da entidade, ressalta que a iniciativa possibilitará também à pequena empresa expor-



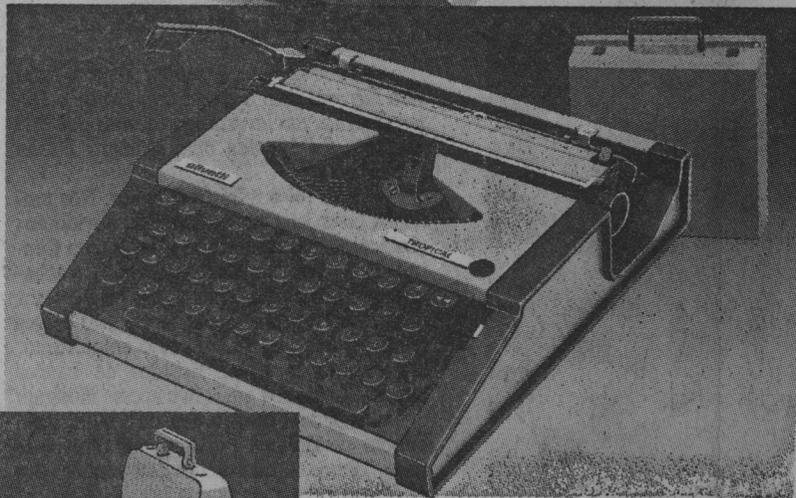
Fernanda Mayrink

SEARS



Olivetti Praxis 20 Eletrônica. Portátil, com correção automática, fita corretora, consome 115 ou 220V.

3 PAGAMENTOS IGUAIS PELO PREÇO À VISTA (1+2)



Olivetti Tropical Prática, adequada aos serviços pessoais mais exigentes. Escrita cômoda e precisa.



Olivetti Lettera 82 Portátil fácil de ser transportada. O estojo é a própria tampa protetora.

olivetti

Satisfação garantida ou seu dinheiro de volta.

Sears

Botafogo Barra Shopping Plaza Shopping

encarados como fabricantes de roupas de bonecas", diz.

No início do mês, a Câmara da Moda enviou uma carta aberta ao presidente José Sarney, reivindicando, entre outros itens, a moratória por pelo menos 180 dias dos financiamentos bancários e a alteração da Portaria 124 do Ministério da Indústria e Comércio que tem impedido o Rio de fazer feiras de moda. "A política de eventos de moda é praticada nas grandes cidades do mundo, como Tóquio e Nova Iorque. Por que no Brasil essa política só acontece em São Paulo?" indaga o estilista.

As dificuldades do setor não param por aí. Faganello afirma que somente no "pólo Santa Clara" — as 570 confecções existentes na Rua Santa Clara, em Copacabana — o índice de dispensa de empre-

gados alcança 70%. Além disso, ele alerta que o dinheiro franqueado para as pequenas e médias empresas só está beneficiando "uns seis ou sete", porque os bancos estão utilizando grande parte na renovação de contratos antigos. "O que o mercado precisa é de dinheiro novo", diz Faganello.

Os pedidos de concordata de duas grandes empresas — Chocolate e Oslo — tornaram o setor de moda, segundo o estilista, um grande risco para os bancos. "A gente dormiu com uma taxa de juros de 3% e acordou com 30%. Quem vai querer investir assim?", pondera Faganello, proprietário de nove lojas no país. Ele afirma que "ninguém está interessado no pólo da moda" a ser implantado em Jacarepaguá, que criará 15 mil novos empregos diretos e indiretos.

ANTÔNIO FERREIRA
Leiloeiro Oficial

MARCO A. FERREIRA
Preposto

LEILÃO

PALÁCIO DOS LEILÕES

Companhia Vale do Rio Doce

DIA: 26/05/87

VINCULADA AO MINISTÉRIO DAS MINAS E ENERGIA

HORA: 13:00 horas

LOCAL: Em Itabira/MG

ALMOXARIFADO, 26 - CAMPESTRE

500 ton. de sucatas de ferro; 2 Guindastes HYSTER; VW Brasília/76; Transformadores; 1.000 Kg Redutores e motores usados; 19.000 Kg Rotores p/bombas WEDAG; 13.000 Kg polias p/transportadores; 500 Kg peças usadas p/motores; 2.500 Kg Helicoidais; Compressores usados; Ferramentas usadas; Esferas; Componentes de bombas e compressores; postes de cimento; Telhas de Alumínio; Barras de Ferro e estruturas; Polias; Componentes de equipamentos de terraplanagem; Peças p/caminhões; Componentes de equipamentos e beneficiamento de minério; Materiais elétricos e eletrônicos; Carcaças de motores usados; Motores elétricos, reconicionados, novos e usados; Material p/solda; Transformadores usados; Peças Carterpillar; Peças GM; Peças p/caminhões; Cabos de cobre, rolamentos; Bombas p/lubrificação usadas; Rotores p/britagem; Barco de alumínio; Projetores diversos; Móveis, máquinas e equipamentos p/escritório, eletro domésticos usados,

CONDIÇÃO DO LEILÃO

Sinal 45%

Comissão do leiloeiro 5%

Prazo p/complementação até o dia 29/05, às 17 horas, sob pena de perda do sinal, local: à Rua São Paulo, 351/5º andar — ala B, em Belo Horizonte, Setor Regional de Finanças — CVRD — Tel.: (031) 201-7011 - R. 315.

CATÁLOGO E MAIORES INFORMAÇÕES C/O LEILOEIRO À RUA GUAJAJARA, 329 - Lj 01 OU PELO TELEFONE (031) 226-0888, OU PELO DEPARTAMENTO DE COMPRAS CVRD - TEL.: (031) 201-7011 - R. 304/399.

Tiuré, um pássaro na Fundação Ford

Mauro Nascimento

Índio protesta tirando a roupa, escandaliza americanos e põe moças a correr

Jorge Antonio Barros

Índio nu em aldeia não é novidade alguma, mas encontrar um aborígine como veio ao mundo, todo pintado de vermelho, na sala de estar da Fundação Ford, no Flamengo, em plena manhã de um dia útil, foi um verdadeiro choque não apenas para o representante da instituição no Brasil, o antropólogo Peter Fry, como, principalmente, para as funcionárias. Elas deixaram o escritório indignadas com a atitude do potiguar Tivre (nome de pássaro), que chegara vestido e saiu despido do banheiro, para protestar contra a entidade.

Tiuré deu seu grito de guerra às 9h30min, quando se sentou no carpete bege da sala de estar, iniciando a greve de fome que durou oito horas, até que aceitou um *cessar-fogo* proposto por Peter Fry, após três horas de negociações. Tiuré, 38 — cujo nome de batismo cristão é José Humberto Nascimento —, explicou que o protesto foi motivado pela recusa da Fundação Ford em financiar um seu projeto indigenista dele, além do “fascismo das entidades que se dizem indígenas”.

Golpe branco — Com o corpo pintado de vermelho pelo urucum (semente vegetal para tintura, “que representa saúde, força e vida e, ao mesmo tempo, guerra e morte”), Tiuré denunciou o que chama de “um golpe branco contra o índio”, através de entidades indigenistas como a UNI (União das Nações Indígenas), CTI (Centro de Trabalho Indigenista), Cedi (Centro Ecumênico de Documentação Indígena) e Comissão Pró-Índio.

Sediadas em São Paulo, essas entidades indigenistas estão — segundo Tiuré — promovendo uma política paternalista, “manipuladas por interesses pessoais de gente que não tem representatividade das tribos indígenas”. O índio acusou o representante da UNI, Ailton Krenac, de não ter sido eleito pela comunidade indígena e pleitear um “cargo vitalício com mordomias à custa dos índios”.

Formado em Comunicação Visual na *Saskatchewan Indian Federated College* (uma universidade indígena no Canadá) — com bolsa fornecida pela Fundação Ford —, Tiuré, residente em São Paulo, protestou por seu projeto ter sido rejeitado pela fundação, em virtude de estar desvinculado de qualquer instituição indigenista. Mesmo destacando que é uma política da fundação dar preferência a projetos de pesquisa apresentados por estudiosos vinculados às instituições, o representante da Ford

Foundation, Peter Fry, aceitou reavaliá-la e recusa ao projeto de Tiuré, desde que ele procure apoio de cientistas do Museu do Índio. O projeto dele trata da cultura visual indígena.

Estranho no Ninho — Antes de chegar a um acordo com Tiuré, Peter Fry — inglês naturalizado brasileiro, há 17 anos no país — certamente ganhou cabelos brancos enquanto imaginava como resolver o impasse: um índio nu que prometia não arrear pé, enquanto não fosse esclarecida a causa da recusa do projeto. Desde o início, Fry garantiu que não recorreria à polícia. Mesmo porque seria difícil enquadrar o índio em atentado ao pudor: “Estou vestido com a cor da minha tribo”, alegava Tiuré.

Quem não compreendeu muito os costumes da tribo de Tiuré foram as funcionárias da Fundação Ford (instituição privada sem fins lucrativos, com sede em Nova Iorque). Elas ficaram horrorizadas na Praia do Flamengo, 100, 12º andar do Edifício Porto dos Cisnes, onde funciona a instituição.

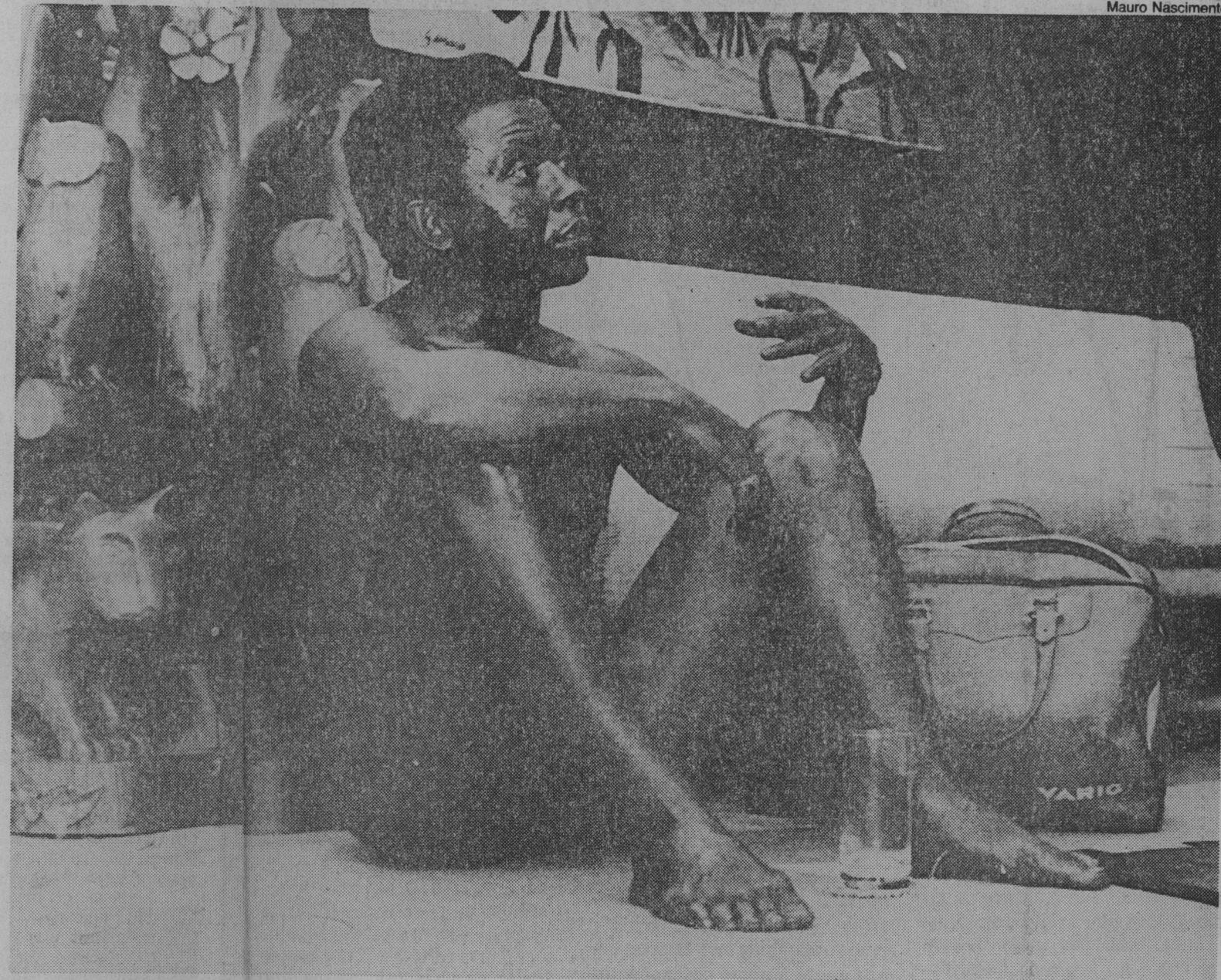
A recepcionista Ana Lúcia deixou imediatamente o *living*, sem confirmar se já vira um índio nu. Outra funcionária, Sônia Matos, passava pela sala aparentando naturalidade, mas com o cuidado de não olhar para o chão, onde Tiuré ficou de cócoras, encostado numa escultura em madeira com motivos silvestres (gatos e corujas), assinada por Adão. O índio bebeu apenas um copo d'água. Era o próprio estranho no ninho. Foi ao banheiro uma vez e retornou ao posto, sujando de vermelho o tapete.

— Não fiquei chocada com a nudez, mas com a atitude agressiva dele — protestou Priscila Kritz, há 17 anos na Fundação e secretária de Peter Fry.

Inicialmente, ela tentou despachar o homem ainda vestido. Tiuré resolveu, então, esperar Fry despido. O antropólogo aceitou dialogar com o índio nu, embora tenha considerado a atitude “uma afronta”. Mais preocupado estava o funcionário João Cruz, que deveria ficar na sede da fundação, caso Tiuré não sáísse de lá, como prometera.

— O que vão dizer de mim depois que eu passar o fim de semana com um índio *pelado* nesse escritório — indagava ironicamente seu João.

Para sorte dele, após três horas de conversa com o pessoal da fundação, Tiuré concordou com a trégua. Tomou um banho para tirar do corpo a tinta e o óleo de coco (o relógio Cardinal, de pulso, também ficou sujo), vestiu a calça de brim e a camisa branca, calçou o Kichute e foi embora. Sem cueca.



Um lutador pela raça que cultiva aversão à Funai

O primeiro contato de Tiuré com a civilização ocorreu quando ele tinha 5 anos, através de um padre que o batizou como José Humberto Nascimento, perto da aldeia potiguar, na Baía da Traição, litoral paraibano. Nascido em 1949, filho de índios a caminho da *aculturação*, Tiuré desde cedo começou a lutar pela raça indígena. Conta que foi torturado pela polícia no Nordeste e perseguido por latifundiários, por liderar a primeira demarcação de terras indígenas pelo próprio índio.

São 22 mil hectares de reserva,

demarcados com o sangue de gente da tribo potiguar, que reúne atualmente 2 mil 200 índios, na Paraíba. A demarcação, segundo Tiuré, foi reconhecida pelo Governo Figueiredo, em 1984. Mas a luta pela terra ainda é motivo de disputas, às vezes armadas, com plantadores de cana e usineiros do Nordeste. Fotógrafo e documentarista, Tiuré já passou pelo Funai, como chefe de posto indígena na década de 70, mas não acredita em nenhuma entidade indigenista:

— Todas essas entidades que dizem defender o índio tiveram sua política deturpada a partir do momento que aceitaram a participação do governo da abertura democrática. Elas se venderam em troca de mordomias e poder econômico às custas do índio, que está na tribo e não sabe de nada — denuncia

Tiuré. Ele não é eleitor, mas tem uma sugestão para a Funai:

— Se eu fosse o seu presidente, meu primeiro ato seria extingui-lo, mesmo que eu fosse o primeiro a ficar sem emprego.

Com o segundo grau concluído nos centros urbanos, Tiuré se formou em Comunicação Visual na universidade indígena do Canadá, onde esteve entre julho e dezembro do ano passado, com bolsa financiada pela Fundação Ford. Na University of Regina, diz ter realizado o sonho de encontrar índios como alunos e professores. Durante o curso, produziu 700 fotos e oito horas de vídeo em tribos indígenas canadenses. E quer fazer o mesmo no Brasil, porém mal pode sustentar a mulher e dois filhos. Mas Tiuré é índio de fibra, teimoso. E aí do branco que duvidar disso.

Nu, Tiuré fazia referência à pintura do corpo: “Estou vestido com a cor da minha tribo”

Carlos Hungria



O major do Exército, José Bustamante, mostra a marca dos dentes de Helena no braço

Mulher ataca major a dentadas

Só vendo para crer. O major reformado do Exército, José Bustamante, foi atacado e mordido pelos dentes supercalcificados da vigia do prédio Saint-Bernard, na Tijuca, conhecida como Helena-de-Tal. A tragédia doméstica aconteceu às 5h da manhã de quinta-feira e envolveu diversas pessoas, entre moradores, entregadores de jornal, duas patrulhinhas do 6º BPM e mais uns figurantes de menor importância. A prova da ferocidade das mordidas de Helena-de-Tal ficou cravada no braço direito do major, que exibiu os estragos provocados e não cicatrizados. Helena-de-Tal mordeu e sumiu do prédio, na rua São Francisco Xavier 278. Segundo o major, que deu parte na 18ª (Praça da Bandeira) e esteve no IML para exame de corpo de delito, o episódio serve como "um aviso":

— Em situações como essas é que vemos com nitidez o quanto é fácil ser peça de uma tragédia.

cho imprevisível, inclusive com mortes — afirmou.

A quase tragédia do major mordido foi narrada por ele em estilo "inquérito-policia-militar", prática adquirida nos tempos em que esteve à frente dos inquéritos administrativos no Exército: "o relato frio dos fatos torna o quadro mais verdadeiro, sem paixões." E atacou:

"Eram 5h da manhã de quinta-feira, dia 26 de novembro. O Robson Australiano, 27, entregador do JORNAL DO BRASIL, telefonou-me de um orelhão. Disse-me o Robson que havia sido impedido de entrar no prédio pela atual vigia, Helena-de-Tal. A vigia dirigiu-se a ele, Robson, com modos de piranha de baixo nível e ofendendo-o com palavras de baixo calão. Além disso, a supracitada piranha patológica agrediu Robson com um pedaço de pau." (sic)

O major abre uma pausa para explicar que foi periciado no IML

registrada sob o nº 003679/87. Com seus 1,80 metro e corpo que não deixa dúvidas quanto à condição de faixa preta de judô e halterofilista, dirige-se com delicadeza à esposa, Isa: "Isinha, veja aí uma coca e uma cerveja". E continuou: "Perto da piranha havia um tipo suspeito e imundo, um primata. Fui atender ao Robson e a piranha Helena-de-Tal atacou minha mulher. Fui separá-las e a piranha doida, mulher lobisomem, me moudeu diversas vezes como doberman feroz. Essa mulher é promíscua e eu vou me submeter a exames de sangue porque corro risco de ter sido contaminado pela Aids. O amigo da doida foi detido pelo Robson. Depois, apareceu a síndica, Léia Mateus, a nora, Amélia, e o filho, José Luis, que escorregou, bateu com a cabeça no banco e abriu um buraco, jorrando sangue. O marido da mordedora, Geraldo-de-Tal, escondeu-se numa lata de lixo, de onde, aliás, nunca devia ter saído. Minha preocupação, agora, é com a integridade física de Robson, que deve ser

Moradores defendem a 14ª DP

Selva de Pedra briga pela menina de seus olhos

Lilian Newlands

O país tornou-se mesmo enorme caixa de surpresas: pelo menos um sintoma disso foi detectado numa das esquinas mais badaladas do Leblon, formada pela rua Humberto de Campos e Avenida Afrânio de Melo Franco, na área conhecida como Selva de Pedra. Nesse trecho está instalada a 14ª DP, que — acredite quem quiser — se tornou a menina dos olhos de moradores da redondeza. Desativá-la? Nem pensar. Muito menos lembrar a promessa do secretário da Polícia Civil, Hélio Saboya (ele anunciou a demolição do prédio da DP), promessa que eles não querem que seja cumprida. De jeito nenhum.

A razão desse apego inédito é simples de entender e longa de enumerar em tópicos. Mas parte do princípio de que muito pior do que as fugas de presos e os berros que atravessam as paredes da concentradora de detentos anexa — muito pior mesmo, garantem os moradores — são os mais de 100 insuportáveis decibéis que animam festas e pagodes da Cruzada São Sebastião.

São também os apitos usados por uma rede de guardadores independentes que cobram além da tabela por vagas garantidas na marra (quem não pagar corre o risco de encontrar o carro destruído); é a insistência das buzinas, que não dão trégua em momento algum; são os grevistas da Te-

lerj que ganham as ruas e anunciam suas reivindicações através de megafones; é o transtorno provocado nas ruas e nas vidas de quem habita próximo do Scala, o monumento do Recarey, que há três anos anima os que entram na casa e desespera os que ocupam os andares mais altos dos prédios vizinhos. A lista não acaba aí não.

Há mais. Os moradores garantem: — De vez em quando eu e meu marido fazemos as malas, embarcamos no carro e avisamos ao porteiro: "Vamos viajar. Vamos viajar lá para Copacabana, para poder dormir" — contou Marta Pereira de Sousa, proprietária de um imóvel na Rua Cinco de Julho, refúgio seguro contra o massacre sonoro de que se diz vítima no apartamento da Humberto de Campos.

— Acabar com a 14ª DP? Mas a 14ª, mesmo com aqueles berros horrosos dos presos, é um detalhe sem importância, se a gente comparar com o que acontece de uns tempos para cá. Inclusive, nós, moradores, queríamos fazer um movimento, fazer um apelo ao Moreira, para que ele mande construir um salão de festas na Cruzada São Sebastião, porque o barulho que eles fazem lá é de enlouquecer. Você devia conhecer o Macário (antigo morador do prédio de Marta), que vendeu o apartamento aqui pra se livrar do barulho. Eu às vezes rezo para que chova. Porque só quando chove a Cruzada não liga aquela aparelhagem enlouquecedora — desabafa ela.

Vátilde Preda, outra moradora da Humberto de Campos, endossa o que diz Marta. E acrescenta: "O problema da delegacia é esporádico e o da Cruzada é sempre, se intensifica cada

vez mais, não deixa ninguém dormir. Isso tudo sem falar no crooner do conjunto, um vozeirão. Tudo isso é uma falta de respeito à lei do silêncio. Aliás, uma falta de respeito contra eles mesmos" — assegura.

Segundo os moradores, um dos piores problemas são os apitos dos guardadores de carros: "A gente pensa que é guarda de trânsito e descobre que é uma verdadeira quadrilha que fica pi-pi-pi o tempo todos; eles apitam como loucos, sentem-se donos das ruas. Principalmente quando há show no Scala. Aliás, o Recarey não tem garagem. Os únicos carros que entram lá são o dele e o da Xuxa" — comenta Marta.

Eliane Gutierrez, outra moradora da Humberto de Campos, também se mostrou revoltada contra os "caras do Scala, que apitam e cobram": "O problema não é a DP. É tudo que foi edificado por aqui, desde o Scala até o Rio-Design, que também trouxe problemas de assaltos e excesso de carros nas ruas. Um inferno."

Alguns metros e poucos prédios adiante, Leila Cavaliere, filha do juiz Alfrido Cavaliere (está viajando), lembrou: "Meu pai esteve lá na Cruzada e não foi bem sucedido. As pessoas alegaram que as famílias gostam de se divertir. É justo, é um direito deles. Mas o problema do barulho continua porque o lugar é aberto e o som alcança os prédios. Mas, pior do que a Cruzada, é a confusão que chegou com a inauguração do Scala".

O comandante Sérgio Martins Viana, subsíndico de um dos prédios da Humberto de Campos, aponta o tumulto no trânsito como outro grave problema.

Tasso Marcelo



Sarney insiste na Ferrovia Norte-Sul



Fundo Boavista Curto Prazo.

A CONTA NUMERADA BEM REMUNERADA.

Banco Boavista CENTRAL DE ATENDIMENTO - TEL.: 291-6633-RAMAL 701.

Panorama ECONÔMICO



Clima de interinidade

Os dirigentes das entidades
meiro que fo-

de se tributar essa operações.
Açam apen-

BRASÍLIA — Na última mensagem do ano, transmitida em rede nacional de televisão, ontem à noite, o Presidente Sarney reafirmou sua decisão de de construir a Ferrovia Norte-Sul, que justifica como instrumento de seu projeto de interiorização do desenvolvimento do País. O Presidente insistiu em classificar a obra da Ferrovia como uma prioridade administrativa de seu Governo, que quer realizar seja qual for a hipótese de mandato que a Constituinte vier a estabelecer.

A mensagem do Presidente Sarney, que teve a Ferrôvia Norte-Sul como assunto principal, foi transmitida em um filme de televisão com cinco minutos de duração, produzido pela Radiobrás e veiculada por todas as emissoras do País.

Além de depoimentos de governadores do Norte, do Nordeste e do Centro-Oeste, diretamente interessados na Ferrovia, em função das possíveis repercussões econômicas que as obras trarão para seus Estados, a mensagem do Presidente contou, também, com a adesão da Deputada Márcia Kubitschek que apóia a construção da Ferrovia, por considerá-la como a retomada do sonho de seu pai, o Presidente Kubitschek, de fazer de Brasília a ponta-de-lança para o desenvolvimento do Centro-Oeste.

O filme mostra imagens do Presidente Sarney na cidade de Porangatu, em Goiás, durante a assinatura

de decreto que cria o grupo de trabalho destinado a a promover e coordenar projetos sociais, agrícolas, industriais e de transporte para a Região Centro-Oeste.

O filme com a mensagem do Presidente reuniu os depoimentos dos Governadores Hélio Gueiros, do Pará; Carlos Bezerra, do Mato Grosso; Epitácio Cafeteira, do Maranhão; Alberto Silva, do Piauí; e Henrique Santillo, de Goiás. Todos disseram que consideram a Ferrovia Norte-sul não só necessária, mas irreversível.

— Esta obra é irreversível. O Presidente já se comprometeu a vir inaugurar o primeiro trecho daqui a um ano, “contra tudo e contra todos os do Sul do País — disse o Governador Hélio Gueiros.

A mensagem mostra também o depoimento do Ministro dos Transportes, Reynaldo Tavares, e as opiniões de populares, colhidas nas regiões beneficiadas pelo projeto. O Presidente Sarney só aparece em dois momentos, ambos durante sua visita a Porangatu.

“Nós, homens públicos, devemos ter a coragem de olhar o futuro e de resistir. E porque resistimos? Porque aguentamos a campanha contra a Norte-Sul. Vamos dizer que aguentaremos e que até o fim do ano de 88 eu voltarei a Porangatu para inaugurar o primeiro trecho da Norte-Sul”, disse o Presidente no trecho mais incisivo de sua mensagem de fim-de-ano aos brasileiros.

Desde a concorrência, o projeto gera polêmicas

A Ferrovia Norte-Sul, que o Presidente Sarney insiste em construir, prevê a ligação das cidades de Açailândia, no Maranhão, e Anápolis, em Goiás, numa extensão de 1.600 quilômetros e cortando o Brasil-Central. Se construída, ligará a malha ferroviária do sistema Carajás, ao Norte, à malha ferroviária do Centro-Sul.

A obra, foi orçada inicialmente em US\$ 2,4 bilhões pela Valec, empresa da Vale do Rio Doce que construiu a Estrada de Ferro de Carajás, e foi comprada pelo Ministério dos Transportes para fazer a Norte-Sul. Mas a construção da Ferrovia foi desaconselhada na conclusão do estudo do Projeto de Desenvolvimento Integrado da Bacia do Araguaia-Tocantins (Prodiat), região a ser cortada pela estrada.

Foi o Ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, amigo do Presidente Sarney, que se transformou no principal defensor do projeto da Ferrovia. Ao mesmo tempo, o ex-Ministro dos Transportes, Affonso Camargo, passou

a ser o principal opositor da obra, com o argumento de que o investimento era inoportuno para a situação econômico-financeira do País.

A campanha contrária ganhou expressão nacional quando o jornalista Jânio de Freitas, da “Folha de São Paulo”, publicou, com um dia de antecedência, o resultado da primeira concorrência feita pela Valec entre as maiores empreiteiras do País, para construção dos primeiros trechos. A denúncia de fraude na concorrência, depois que o jornalista mostrou que o resultado já era conhecido antes, não deixou outra alternativa ao Ministro Reinaldo Tavares que não a suspensão do processo de licitação e abertura de inquérito administrativo para apurar irregularidades. Mas o inquérito não culpou ninguém. O projeto da Ferrovia também foi atropelado pelo equivocado anúncio feito pelo Presidente Sarney, durante uma entrevista coletiva, de que uma empresa alemã estaria disposta a financiar a obra, o que posteriormente foi negado pela própria empresa.

BNDES aprova créditos

SÃO PAULO — O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou o último pacote de financiamentos do ano, totalizando recursos da ordem de CZ\$ 790,3 milhões para três indústrias paulistas: Polibutenos Indústrias Químicas, com CZ\$ 466,6 milhões; Laminação Nacional de Metais, CZ\$ 105 milhões; e Eluma Indústria e Co-

mércio, CZ\$ 218,6 milhões.

As empresas localizam-se no ABC Paulista e os projetos destinam-se a aumento de produção e modernização do parque industrial. A Polibuteno, por exemplo, vai passar a produzir 12 mil toneladas de polisobuteno, substância que até o momento é importada.

Ouro sobe mais CZ\$ 46 em dia de expectativas

A expectativa pelos resultados da reunião dos Presidentes das Bolsas de Valores e de Mercadorias com o Ministro interino da Fazenda, Mailson da Nóbrega, para discutir as medidas do pacote fiscal, que afetam diretamente os negócios com ouro, provocou nova alta nas cotações do metal. Ontem, no último negócio realizado na Bolsa Mercantil & de Futuros (BM&F), o ouro foi cotado a CZ\$ 1.421, mais CZ\$ 46 do que na véspera. O maior valor foi CZ\$ 1.429, enquanto que o menor foi CZ\$ 1.400, preço de abertura.

O volume de contratos também foi bastante expressivo, principalmente em uma semana atípica, por causa das festas de fim-de-ano. Foram negociados 3.397 contratos na BM&F, acima do que vem sendo normalmente movimentado, na faixa de 2 mil contratos. Na Bolsa de Mercadorias de São Paulo (BMSF), o grama do ouro também subiu, sendo negociado a CZ\$ 1.420. A máxima do dia foi CZ\$ 1.425 e a mínima de CZ\$ 1.400, tal como na BM&F.

Segundo os especialistas, os negócios com ouro continuam acompanhando o comportamento do metal no exterior. No entanto, enquanto o mercado internacional as cotações do ouro sofreram grandes oscilações e foram cedendo ao longo do dia, o metal foi se firmando em

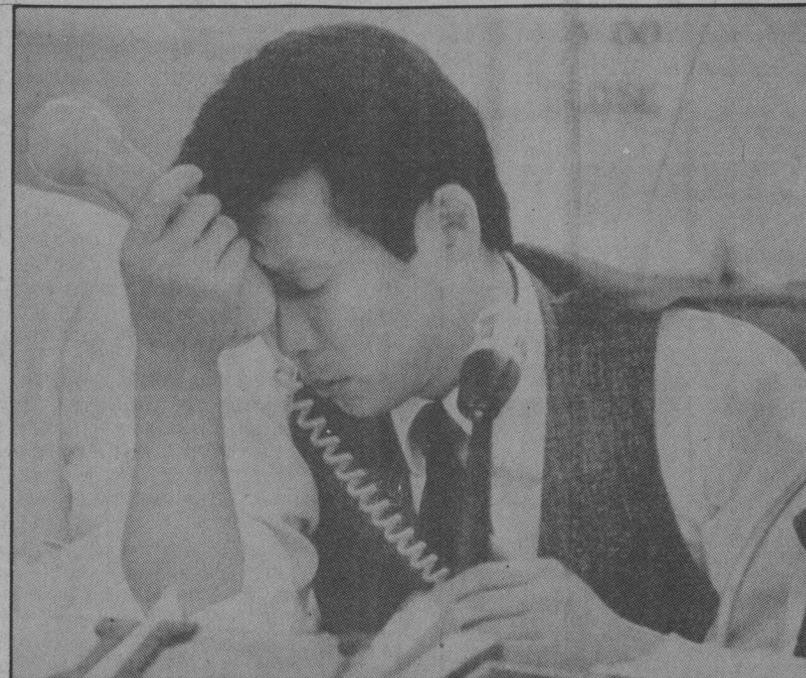
'Open' pára enquanto discute as mudanças

Em função da reunião dos Presidentes das Bolsas de Valores, de Mercadorias e da Associação Nacional das Instituições do Mercado Aberto (Andima) com o Ministro interino da Fazenda, Mailson da Nóbrega, para discutir as medidas do pacote fiscal, o mercado financeiro viveu ontem um dia de expectativa. Os negócios, tradicionalmente fracos nesta época do ano, foram mais reduzidos, com os investidores cautelosos nas suas aplicações.

O Banco Central emitiu, no leilão formal de LBCs, CZ\$ 100 bilhões em títulos. Desse total, CZ\$ 60 bilhões em LBCs de 273 dias foram vendidos ao mercado a uma taxa média de 0,39% ao ano. O restante — CZ\$ 40 bilhões em papéis de 182 dias — foi mantido na carteira do BC.

A autoridade monetária elevou um pouco o custo do dinheiro no overnight, fixando a taxa das LBCs a 17,42% e garantindo aos investidores um ganho real de 0,019% sobre a inflação de dezembro, de 14,14%. Segundo os operadores, o Banco Central não deve fazer hoje maiores ajustes nas taxas. Assim, a rentabilidade das aplicações no over deve ser mesmo de 14,36%. Ontem, o BC atuou logo na abertura dos negócios, emprestando

Telefoto AP



Desânimo no mercado de Tóquio: a moeda americana não pára de cair

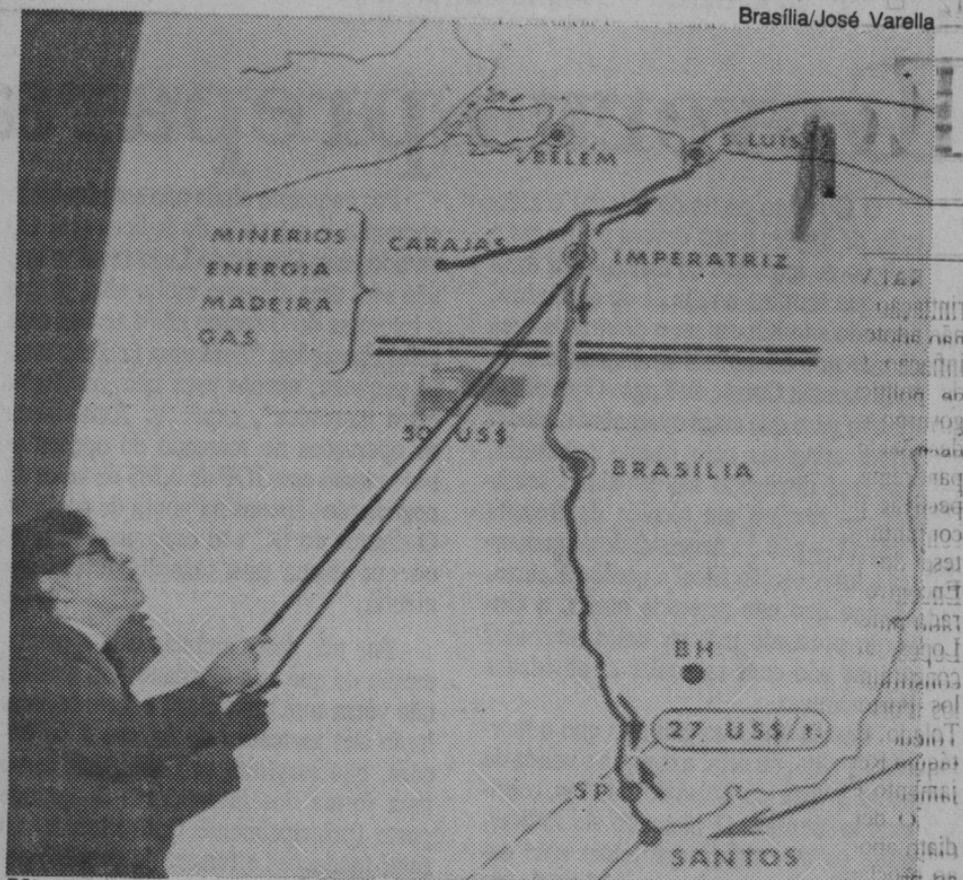
Dólar em queda é

FUNDO DE RENDA FIXA

		Valor de cota em 28/12/87	Rent. da semana a	Rent. no mês (%)	Rent. no ano (%)
América do sul	(4)	7.983850	2,53	10,34	353,42
Arbi-Patrimônio	(1)	163.25524	2,70	10,48	368,53
Aymoré	(2)	13.745950	2,86	10,74	238,18
Bamerindus	(1)	6.577100	1,96	9,34	288,34
Bancocidade	(1)	0.055323	2,36	9,31	336,97
Bandeirantes	(4)	9.010	2,53	9,65	298,14
Banespa	(2)	2.990615	2,65	10,95	334,33
Banespado	(1)	0.433222	2,53	10,95	441,10
Banestes	(1)	55.0830	1,72	8,61	295,07
Bank of Boston	(2)	6.305578	2,80	10,69	338,76
Banortinvest	(1)	1.279557	2,67	10,82	313,96
Banqueiroz	(4)	5.413697	ND	10,90	349,68
Banrisul CBRF	(1)	5.247830	2,85	11,25	384,57
BB-Ourofix	(1)	28.042	2,67	11,05	175,10
BCN Pro Renda	(4)	5.96730	2,50	10,47	332,72
BFB	(4)	21.56396	2,45	10,22	10,22
BMG	(1)	11.80578	ND	8,89	276,62
BNL-Denasa	(1)	6.509953	2,49	10,14	326,09
Boevista CZ\$	(1)	0.817454	2,72	11,06	360,75
Bozano Cond.	(2)	2.972713	2,58	13,37	333,83
Bradesco	(1)	381.309	2,51	10,48	337,72
Brasil Canadá	(4)	2.058.2038	ND	10,63	340,26
Chase Flexinvest	(2)	4.382479	2,59	10,24	364,20
CIN Nacional	(1)	2.428285	2,76	10,76	368,18
Citinvest	(1)	5.630705	2,68	10,64	338,03
Conta BMC	(1)	5.11594	2,23	10,28	362,90
Crefisul Máxi	(1)	0.563037	2,55	10,22	347,08
CSC/7	(1)	386.108451	2,71	10,75	338,39
Credibanco	(1)	4.237118	2,51	10,60	345,20

FUNDO MÚTUOS DE AÇÕES

		Valor de cota em 28/12/87	Rent. da semana a	Rent. no mês (%)	Rent. no ano (%)
Alfa Unibanco	(3)	17.497577	1,94	5,55	157,69
América do sul	(4)	5.458660	1,96	3,98	79,21
Arbi-Equilíbrio	(4)	34.748	2,58	6,73	46,40
Aymoré Ações	(2)	1.167383	0,88	0,39	29,81
Bamerindus Ações	(1)	6.628590	3,44	3,78	86,47
Bancocidade	(1)	0.010333	3,56	1,38	114,80
Bandeirantes Ações	(4)	3.530	4,38	2,65	99,89
Banespa Ações	(2)	2.891628	1,77	4,66	74,40
Banespado Ações	(1)	0.557004	2,65	1,64	73,47
Banestes	(1)	34.2110	1,45	7,02	148,74
Banortinvest Ações	(1)	0.978090	1,10	(0,28)	40,03
Banqueiroz	(4)	1.375978	ND	4,60	100,44
Banrisul CAB	(3)	18.1847	0,12	2,78	46,19
Banrisul FAB	(3)	8.0899	(0,19)	(1,02)	41,76
BB Ações Ouro	(1)	23.675	1,56	4,05	187,12
BBI Bradesco	(1)	8.088	2,95	1,63	112,00
BBM - B.Bahia	(4)	12.7270	2,22	6,05	100,88
BCA BANERJ	(1)	0.14050	0,84	2,87	79,72
BCN Ações	(4)	2.254	1,08	(1,14)	29,10
BESC AÇÕES	(1)	1.238040	1,32	(1,62)	48,65
BFB	(4)	21.5791	2,27	6,19	6,19
BMC	(1)	17.6902	3,33	3,88	62,78
BMD	(4)	2.67168	ND	0,67	60,40
BMG	(1)	2.86834	ND	2,91	101,15
Boevista Ações	(1)	4.284097	0,86	2,46	128,12
Boevista CSA	(1)	21.350684	1,53	0,60	160,11
Boston Sodril	(1)	0.031192	2,49	7,69	92,68
Bozano Ações	(2)	14.676704	2,27	2,98	63,08
Bradesco Ações	(2)	4.072267	3,34	3,88	104,78



Vivacqua: o transporte ferroviário é prioritário

Valec constata falta de recursos para Norte-Sul

BRASÍLIA — Os CZ\$ 8 bilhões previstos no orçamento da União em 1988 para começar a construção da ferrovia Norte-Sul garantem apenas o “início simbólico” da obra, segundo o responsável pelo projeto, o presidente da Valec Engenharia, Paulo Vivacqua. Se, como prevê o projeto de Constituição em votação no Congresso, o Presidente José Sarney sair do governo em 1989, ele terminará o mandato com somente 50 quilômetros da ferrovia construídos em sua ponta Norte, Açailândia, e 50 quilômetros na ponta Sul, Anápolis.

Vivacqua informou que iniciará a construção da ferrovia — prevista para ter 1 mil e 570 quilômetros de extensão — “assim que terminar a estação chuvosa na região, em março ou abril”. Em serviços de consultoria e planejamento, já foram gastos CZ\$ 1,2 bilhão, segundo o presidente da Valec. Ele anunciou a criação de um grupo de “engenharia de valor” na empresa, com técnicos especializados, para estudar o barateamento da construção. Está previsto o gasto de US\$ 2,44 bilhões para a conclusão da ferrovia.

Competitividade — Munido de dezenas de gráficos e estatísticas, Vivacqua defendeu, em palestra a técnicos e engenheiros da iniciativa privada e do Ministério dos Transportes, não apenas a construção da Norte-Sul mas a ampliação da malha ferroviária do país. Ele argumentou que, bem mais barata do

que o transporte rodoviário, a ferrovia é indispensável para garantir o desenvolvimento das regiões Norte e Centro. Permitiria maior competitividade no exterior para os produtos dessas regiões, com o barateamento dos fretes.

— As vantagens da ferrovia são extensivas também às hidrovias e à navegação de cabotagem; mas aqui cabe apontar as vantagens do transporte ferroviário — ressaltou Vivacqua. Ele adminiu o uso, no futuro, da hidrovia Araguaia-Tocantins, apontada pelos adversários da Norte-Sul como alternativa mais econômica à ferrovia. “O transporte aquaviário será usado para cargas menores” avaliou.

Um dos estudos apresentados pelo presidente da Valec conclui que a região Norte enfrenta verdadeira barreira tarifária para o envio de minério, madeira ou gás ao Sul e Sudeste do país, por causa do alto custo do frete rodoviário. Segundo informou, esse frete custa em torno de US\$ 50 a tonelada, quando a tonelada do minério de ferro é vendida a US\$ 18, e a de manganês, a US\$ 30. Por trem até São Luís, e daí aos portos do Sul por cabotagem, o custo do frete baixaria para US\$ 27. O mesmo que custaria o frete por tonelada pela malha ferroviária (incluindo a Norte-Sul). “Cargas impensáveis poderiam tornar-se viáveis”, concluiu.

Governo prepara

O Governo pretende tributar o mercado de opções e não deverá prorrogar a isenção de impostos no mercado de índices, que termina no dia 31 de dezembro, segundo admitiu ontem o diretor da área de mercado de capitais do Banco Central, Luiz Aranha Corrêa do Lago. O principal motivo para que essas operações também sejam atingidas pelo pacote tributário, que será divulgado nas próximas semanas, — revelou um técnico da Receita Federal — não é a necessidade de aumentar a arrecadação fiscal a qualquer custo. Mesmo que não arrecade muito, o Governo pretende tributar esses mercados porque não quer estimular as atividades especulativas.

Corrêa do Lago garantiu que o mercado à vista, ou seja, a compra e venda de ações à vista em Bolsa de Valores, continuarão isentas. O mercado de índices, onde os investidores projetam suas expectativas futuras de alta ou queda do mercado à vista, está isento de tributação até 31 de dezembro próximo, porque conseguiu um *sursis* no início deste ano. "É muito pouco provável que essa isenção seja prorrogada por mais tempo", revelou o diretor do BC.

Por enquanto ainda não está decidido enquanto o mercado de índices será tributado, mas Corrêa do Lago revelou que não será uma alíquota muito alta, já que o interesse do Governo não é acabar com essas operações. "Será uma taxaçoão muito pequena, apenas para não privilegiar esses mercados", explicou. Atualmente as operações no mercado de opções já são taxadas com IOF de 0,5% do valor da negociação, apenas na ponta de compra. O diretor do BC não esclareceu porém, de que forma essa taxaçoão deverá aumentar.

Por trás desse anúncio está a confirmação de que as autoridades em Brasília não vêem com bons olhos a forte especulação dos mercados de índices e de opções, que surgiram originalmente como uma forma dos investidores de grande porte (principalmente institucionais, ou seja, fundações e fundos de pensão) poderem se proteger das bruscas oscilações do mercado à vista. No entanto, esses mercados são hoje utilizados por especuladores, que são, na verdade, o verdadeiro motivo para essas taxaçoões do Governo.



Fundo Boavista

Banco Boavista CENTRAL DE ATENDIMENTO -

Bolsa de Valores do Rio de Janeiro

Resumo das Operações

	Qtde (mil)	Vol. (Cz\$ mil)
Lote:.....	18.928.443	498.143
Opções Compra:.....	63.478.000	353.955
Exercício:.....	0.000	0.000
Opções Venda:.....	0.000	0.000
Termo:.....	160.000	4.532
Futuro:.....	0.000	0.000
TOTAL GERAL.....	82.566.443	856.630
IBV Médio.....	5.043,91	(+ 5,4%)
IBV no Fechamento:.....	5.111,87	(+ 4,2%)

Das 75 ações, 47 subiram, 11 caíram, 8 permaneceram estáveis e nove não foram negociadas.

Mercado à vista

	Qtd.	Abt.	Min.	Méd.	Máx.	Fech.	Osc. %	I.L. Ano	Nº Neg.
Acesita PP - G -	77.600	3,80	3,80	3,82	3,99	3,99	-5,91	63,67	9
Acos Villares PP - G -	1.036.000	5,00	5,00	5,04	5,10	5,00	-	180,00	7
Adubos Trevo PP - G -	9.000	1,30	1,30	1,30	1,31	1,30	-2,99	130,00	3
Agroceres PP - H -	382.100	2,99	2,95	3,02	3,21	3,20	3,78	143,81	38
Antarctica OS - G -	800	1.700,00	1.700,00	1.700,00	1.700,00	1.700,00	-	-	1
Aracruz PA - H -	4.900	235,00	235,00	235,00	235,00	235,00	-	502,14	1
Aracruz PB - H -	400	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	-	591,13	1
Artex OP - G -	500	2.209,50	2.205,50	2.207,10	2.209,50	2.205,50	-	-	2
Artex PP - G -	2.300	2.156,98	2.150,01	2.155,87	2.250,00	2.250,00	-	241,06	5

Governo defende ferrovia Norte-Sul em cadeia de TV

Da Sucursal de Brasília

O governo levou ao ar ontem, em cadeia nacional obrigatória de televisão, um programa de cinco minutos e quatorze segundos em defesa da construção da ferrovia Norte-Sul. O programa, produzido pela Empresa Brasileira de Radiodifusão (Radiobrás), mostrou depoimentos dos governadores das regiões atingidas pela obra (Hélio Gueiros, do Pará, Carlos Bezerra, do Mato Grosso, Epitácio Cafeteira, do Maranhão, Alberto Silva, do Piauí e Henrique Santillo, de Goiás), da deputada Márcia Kubitschek (PMDB-DF), colhidos durante a visita do presidente Sarney a Porangatu (GO), em outubro.

O filmete mostrou também duas intervenções do presidente Sarney, ambas do discurso pronunciado em Porangatu, em defesa da obra. O programa terminou com um "desafio" lançado por Sarney naquela ocasião: "Nós, homens públicos, devemos ter a coragem de olhar o futuro e de resistir. E por que resistir. E por que resistimos? Porque aguentamos a campanha contra a Norte-Sul. Vamos dizer que aguentaremos e que até o fim do ano de 88 eu voltarei em Porangatu para inaugurar o primeiro trecho da Norte-Sul".

FSP 30.12.87

Orçamento para Norte-Sul em 88 é de CZ\$ 8 bilhões

BRASÍLIA — A Ferrovia Norte-Sul voltou a andar na linha. Mas não pretende percorrer os 1 mil 700 quilômetros de trilhos do seu projeto original. Em abril de 1988, o Ministério dos Transportes dará início à construção de 800 quilômetros apenas — 400 ao Sul e 400 ao Norte. Previsto no orçamento da União para o ano que vem e incluída entre os projetos prioritários do Governo José Sarney, a rede que vai ligar Goiás ao Maranhão tem seus custos totais avaliados em US\$ 2,4 bilhões.

Imaginando um mandato para o presidente da República de cinco anos — até março de 1990 — o ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, quer concluir esse primeiro trecho — 800 quilômetros — em apenas dois anos. “O resto ficará para o próximo governo”, transfere o ministro. Ao norte, os 400 quilômetros ligarão Açailândia, no Maranhão, a Colinas de Goiás. Em Colinas, a ferrovia

ficará inacabada. De Brasília, o trecho inicial partirá para Parangatu, também em Goiás, onde fará conexão com a rede ferroviária federal. Dali pode-se chegar ao porto de Santos trilhando a estrada já existente.

O orçamento de 1988 já prevê a destinação de CZ\$ 8 bilhões para a Ferrovia Norte-Sul. Mas ainda é muito pouco. “Vamos conseguir recursos de outras fontes”, informa um assessor do ministro dos Transportes. No Plano de Ação Governamental (PAG) lançado pelo presidente Sarney na semana passada, a Ferrovia Norte-Sul está entre os projetos prioritários, devendo receber recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento (formado com o empréstimo compulsório cobrado pelo governo sobre os combustíveis), incentivos fiscais e empréstimos obtidos no exterior. Para a construção da ferrovia, o Ministério dos Transportes abrirá nova concorrência em dezembro próximo.

JB 6.10.87

Ferrovia africana custa 6 vezes menos que Norte-Sul

BRASÍLIA — No *País dos homens honestos*, construir um quilômetro de ferrovia custa US\$ 326 mil. No Brasil, o mesmo quilômetro para as obras da ferrovia Norte-Sul está calculado pela Valec por US\$ 1,846 milhão. O *País dos homens honestos* não tem indústria pesada, vai ter que importar os trilhos, dormentes, técnicos e até o cimento. Isso tudo o Brasil possui mas, mesmo assim, vai construir uma ferrovia seis vezes mais cara do que a outra.

O *País dos homens honestos* é a antiga República do Alto-Volta, hoje denominado Burkina Faso e que tem esse significado no idioma moré. É um país insular situado na ex-África Ocidental francesa, ao Sul do deserto do Saara, cuja capital é Ouagadougou. A comparação entre os custos das duas ferrovias foi feita pelo senador Mansueto de Lavor (PMDB-PE), relator da CPI que investiga as irregularidades na Ferrovia Norte-Sul.

Até o final deste mês, o senador pretende concluir o seu relatório, para o qual ainda faltam alguns documentos oficiais que já foram requisitados — como é direito de uma comissão de inquérito — às autoridades do governo. Entre estes documentos, está o parecer da Procuradoria Geral da República, que não aceitou as conclusões do inquérito em que a Polícia Federal apurou que não houve fraude na concorrência da obra. Também o parecer do Tribunal de Contas da União, apontando desvios no processo, deverá ser entregue ao senador nos próximos dias.

O relatório da CPI já apurou que os preços

da ferrovia que ligará o Maranhão a Brasília estão muito acima da média internacional. Cada quilômetro de ferrovia custa, em média, no mercado mundial US\$ 1 milhão, bem abaixo de US\$ 1,846 milhão que o Brasil está gastando. A Norte-Sul terá 1,013 mil quilômetros, a um custo total estimado de US\$ 2 bilhões 400 milhões.

Surpreendente, para o relator da CPI do Senado, é que em Burkina Faso foi possível baratear em seis vezes esse preço. País muito pobre, com 7 milhões de habitantes, Burkina Faso pretende construir 345 km de trilhos para ligar a capital, Ouagadougou, até a província de Tambao, no país dos tuaregues, onde se localiza uma das maiores províncias minerais do mundo, rica em manganês, ouro, níquel, vanádio, titânio e zinco. Para o capitão do exército Thomas Sankara, presidente do país, a ferrovia significará a redenção de Burkina Faso.

Os engenheiros franceses que estão conduzindo o projeto, de acordo com documentos em poder da CPI, primeiro calcularam o preço de uma rodovia cujo quilômetro custaria US\$ 229 mil. Como, entretanto, uma ferrovia é mais apropriada para carregar grandes quantidades de minério, fizeram novo projeto, orçado em US\$ 326 mil por quilômetro. O Banco Mundial, que está financiando parte da ferrovia, ainda considerou esses preços altos.

De qualquer forma, a ferrovia no *País dos homens honestos* estará pronta em 1988, segundo calculou o diretor-geral do projeto, François Quadraço.

Entre os reféns estavam o diretor do hospital, Mário Marques, e a enfermeira Dinéia da Graça, grávida de sete meses. O Hospital Penitenciário, que no

Presídio Central. Os jornais que se encontravam no pátio do presídio foram chamados para testemunhar a saída dos presos com os reféns. PÁG. A-11

m sargento

PM Sargento mata 2 nos EUA; ésio na casa, catorze cadáveres

s laterais,
Tem Tem,
ira, centro
o encarre-
identificar
nsertar os
ssessor de
Julio Bono
não serve
te e que os
rtantes em
PÁG. A-11

O sargento da reserva da Força Aérea norte-americana Gene Simmons, 47, atirou a queima-roupa contra seis pessoas, matando duas, segunda-feira na pequena cidade de Russellville, Arkansas (sul dos EUA). Mais tarde, catorze cadáveres, com evidência de assassinato, foram encontrados na casa de Simmons. Trata-se provavelmente de seus familiares, que passari-

am o Natal juntos. Armado com dois revólveres calibre 22, Simmons foi a quatro lugares onde havia trabalhado, disparando contra os funcionários. A primeira a ser morta foi Kathy Kendrick, 24, uma ex-colega por quem era apaixonado. Simmons foi preso após tentar se entrincheirar com um refém. A polícia foi a sua casa e descobriu os cadáveres. PÁG. A-9

A defesa da Norte-Sul

O programa transmitido ontem em rede de televisão para a defesa oficial da ferrovia Norte-Sul revelou-se tão pífio, tão carente de argumentos, de imaginação, de bom gosto e de racionalidade como o projeto que era ali elogiado. Não houve sequer a tentativa de convencer, com algum argumento técnico, quanto à oportunidade da obra. Não se citaram seus custos. Não se informou o que se pretende transportar com a ferrovia.

Pontuado pelo saltitante fundo musical de uma banda de pífaros, o programa limitou-se a reproduzir pronunciamentos dos principais interessados na obra: o presidente Sarney, câptado em pleno delírio de palanque; governadores da região, insistindo em

afirmar que a ferrovia é irreversível, e o ministro José Reinaldo Tavares, na sua inabalável confiança cartográfica; seguiram-se, como é o irritante hábito dos programas políticos transmitidos em cadeia, algumas frases supostamente representativas de habitantes do lugar, favoráveis ao projeto pelos empregos que poderia trazer.

A este quadro de indigência intelectual e política se resumiu o programa da EBN. Nada que denunciasse melhor o absurdo, a superfluidade, o ridículo, o provincianismo e esta qualidade única, misto de fantasia rasteira e desrespeito profundo à opinião pública, que caracterizam a idéia de priorizar, como grande obra de um governo, a construção da ferrovia Norte-Sul.

FSP 30.12.87

Bresser e Murad convenceram Sarney a suspender ferrovia

Marcelo Auler

Convencer o presidente José Sarney a suspender a construção da Ferrovia Norte—Sul foi talvez a maior dificuldade que o ministro da Fazenda, Luiz Carlos Bresser Pereira, teve durante a elaboração do plano divulgado dia 12, segundo assessores do ministro. "Sarney realmente acredita na necessidade de construir a ferrovia, acha-a essencial", explicou um destes assessores.

A história dos bastidores da preparação do Plano Bresser revela detalhes no mínimo curiosos. Fernão Bracher, ex-presidente do Banco Central, foi um dos primeiros a ser informado do choque que estava por vir, antes mesmo da maioria dos assessores diretos de Bresser Pereira. Outra pessoa de fora do governo, Geraldo Gardenalle, amigo de Bresser e funcionário do Grupo Pão de Açúcar, participou diretamente da preparação do plano, que só começou a ser posto no papel três dias antes de seu lançamento e só a 48 horas de sua divulgação teve seu formato final esboçado.

O êxito do ministro em convencer o presidente Sarney a desistir da Norte—Sul foi trabalhado ao longo de diversas conversas e acabou recebendo a ajuda do secretário e genro do presidente, Jorge Murad, participante da mesa do café da manhã dividida, no Palácio da Alvorada, na quarta-feira, dia 10, pelo presidente e seu ministro da Fazenda. Murad bateu na mesma tecla em que Bresser Pereira vinha insistindo: o plano não teria credibilidade se fosse mantida a obra. Sarney rendeu-se, mas apenas no dia seguinte, quando o ministro voltou a tocar no assunto, já então de posse de uma lista de obras cuja suspensão seria necessária. Da lista, preparada pelo secretário do Tesouro André Calabi, foi retirada a construção da eclusa do Rio Tucuruí.

Isaias Feitosa



Bracher soube do plano com grande antecedência

Impunidade na Norte-Sul

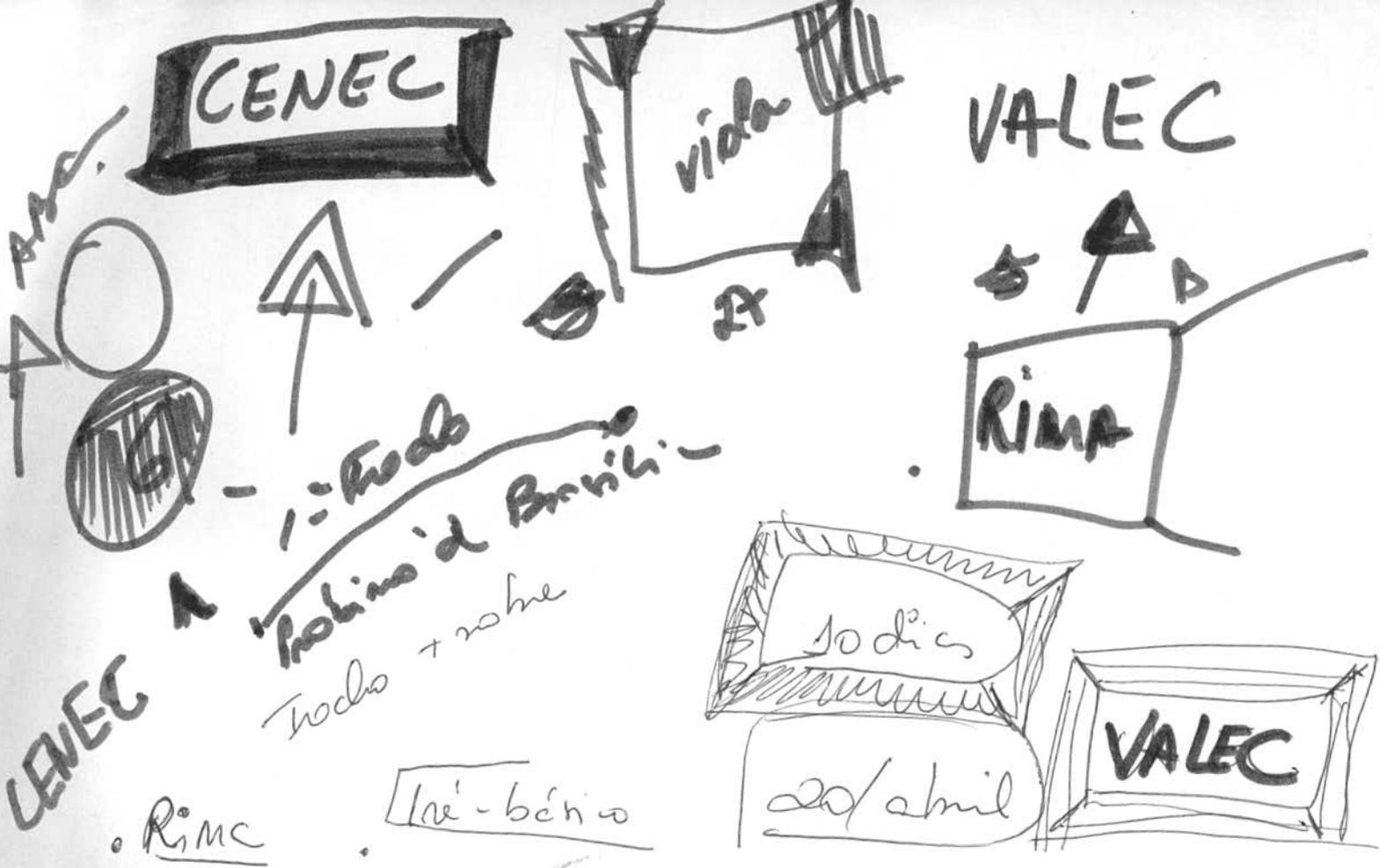
26.6.88
FSF

O arquivamento do inquérito policial instaurado para apurar a fraude na concorrência da ferrovia Norte-Sul é o capítulo final de uma farsa que impressionou o país pela desfaçatez: antes que fossem abertas as propostas das empreiteiras, a **Folha** já publicava os nomes dos vencedores e os seus respectivos quinhões na obra. Mas, para o procurador-geral da República, José Paulo Sepúlveda Pertence, não houve crime no episódio e a indicação prévia dos ganhadores não passou de uma simples especulação.

Na verdade, não há surpresa no comportamento complacente do chefe do Ministério Público: o titular do cargo não tem autonomia formal em relação ao governo e a administração Sarney nunca se mostrou disposta a apurar o caso ou a punir os responsáveis. O inquérito só foi

instaurado para manter as aparências e a consagração da impunidade era apenas uma questão de tempo. A malsinada ferrovia sempre foi um desejo obsessivo do presidente da República, levado adiante independentemente do irrealismo do projeto, das dificuldades econômicas que o Brasil atravessa e das cartas marcadas no processo de licitação.

Garante-se um desfecho feliz para os envolvidos na farsa, mas — como bem disse o jornalista Janio de Freitas, autor da reportagem que revelou as irregularidades da concorrência — a opinião pública já fez o seu julgamento. O caso da ferrovia Norte-Sul compromete para sempre a imagem do governo Sarney, ligando a figura do próprio presidente a um dos mais vergonhosos escândalos da história recente do Brasil.



CENEC

Rima

Tré-bênio

10 dias

20/abril

VALEC

~~Arquitetos~~ → contatos com o engenheiro
 Lus Reguino
 R. 2436
 Aurilio Araújo
 R. 2455

voltar do
 dia ~~27~~
 24/27

RIMA

24/22

av. Alfredo Egídio de Souza
 Aranhá nº 100

Carapim.

Ponte de Jacano - por o etano

av. Trifego local - Centro de Paulista

Motel Velos - diário.

Hidrovia X ferrovia, eis a questão

Newton Pereira Carvalho

Os fenícios disseram hidrovia, obviamente. Os portugueses reafirmaram através da caravela e abriram a maior página da história dos transportes. Posteriormente os bandeirantes seguiram o exemplo e desenvolveram o "grande coração" em que vivemos.

Nos meados do século XVIII surgiu a máquina a vapor, característica da Revolução Industrial, que permitiu que a roda rígida (e "bitolada") levasse a ação pioneira a retirar a seiva do solo mesmo onde não houvesse rios.

Já neste século surgiu o pneumático, flexível e fácil, que deu outra dimensão ao pioneirismo, permitindo transformar a picada em caminho e este em estrada, ampliável em função da dinâmica instalada.

Finalmente, vieram as asas que, associadas aos rios, consolidaram a conquista da Amazônia e, associadas ao pneumático, transferiram a sede do governo brasileiro para o Planalto Central.

Hoje navegamos entre Manaus e Porto Alegre passando ou nos aproximando de quase todas as capitais (São Paulo e Curitiba se debruçam na serra junto ao mar e Belo Horizonte se liga a Vitória através de uma das melhores ferrovias do mundo, apesar da bitola estreita, com capacidade para mais de 300 mil toneladas/dia e grande capacidade ociosa).

A demanda total por transporte nessas capitais situa-se ao redor de 75% dos transportes nacionais. No entanto, excetuando-se minérios e petróleo bruto, cerca de 75% dos transportes (não pioneiros) do país são explorados através das rodovias, restando os 25% para as ferrovias e hidrovias fluviais e marítimas. (Anuário Estatístico dos Transportes - Geipot.)

O custo operacional relativo em condições equivalentes entre os três principais transportes de superfície é apresentado na proporção 1:3:9, onde o custo 1 representa a hidrovia, o custo 3 representa a ferrovia e o custo 9 representa a rodovia. Para o consumo de combustíveis a proporção correspondente oscila entre 1:1:10 e 1:2:22.

Abordamos até aqui, principalmente, a posição dos modos de transporte na atividade pioneira e depois a sua posição na atividade de transporte do Brasil de hoje. Do exposto nota-se algo que levanta uma questão de paradoxo. Onde reside o problema? Como vimos, a rodovia é flexível, proporcionando o chamado transporte porta-a-porta. Permite a livre concorrência e o livre acesso a qualquer veículo ou mesmo pessoa em qualquer ponto. É de implantação e ampliação relativamente fácil e barata.

Já a ferrovia não é flexível, dependendo da ação coletora e alimentadora da rodovia; exige grandes investimentos, sendo por isso patrimônio do Estado que a vincula a uma estrutura organizacional arcaica e centralizadora. Por consequência é imune à concorrência mas contaminada pela inércia, com honrosas e facilmente explicáveis exceções como a citada Vitória-Minas e a Santos-Jundiaí (acrescente-se o recente êxito da Regional Paraná).

Por seu turno, a hidrovia apresenta a vantagem de não necessitar de implantação e sim da adaptação e melhoramentos, mas não dispensando a função coletora e alimentadora de outros modos de transporte. Guardadas as proporções é o modo mais econômico mesmo para implantação. O seu abandono decorre de dois fatores: 1º) o modelo econômico dependente do petróleo importado e inicialmente barato, associado ao interesse da indústria automobilística multinacional a que não resistiu nem a FNM (hoje produzimos 600 mil barris/dia e importamos outros 600 que poderiam ser dispensáveis).

2º) a ausência de uma legislação disciplinadora como ocorre na Alemanha, por exemplo, onde a repartição modal atribui a cada transporte a sua fatia ótima. Os elementos para essa ponderação são entre outros: peso, volume, formato, valor, distância de transporte,

grau de mortalidade, grau de adaptabilidade ao veículo de transporte, volume total de carga e tempo de percurso.

Conseqüentemente a navegação ainda se apóia numa legislação secular que acarreta algo como a decisão ocorrida de transportar uma lancha da Marinha por rodovia entre o Rio de Janeiro e Florianópolis. O navio da Marinha, para atracar no porto e içar a lancha com seus próprios meios para o convés, pagaria taxas que dissuadiriam a operação. Essa mesma legislação afeta a navegação interior que é obrigada, por exemplo, a adotar o "terno" (três tripulações em 24 horas) o que praticamente inviabiliza o transporte por pequenas empresas ou autônomos.

Diante de tais fatores, deparamos com conseqüências em que as ligações NE-SE são realizadas na maioria pelas rodovias BR-116 e BR-101, junto à costa, quando existe também uma ferrovia no mesmo eixo. Deparamos também com o Tronco Sul entre Brasília e Porto Alegre, com grande capacidade e reduzido tráfego. (A maioria absoluta do transporte ferroviário para Brasília é de combustível.)

Analisando agora a hidrovia do Tocantins-Araguaia, constatamos o seguinte: adentrando-se o rio Pará temos cerca de 150km até a foz do Tocantins no porto de Vila do Conde (sul de Belém). Até aí podem chegar navios com cerca de 100 mil toneladas. De Vila do Conde a Tucuruí, temos 280km do rio Tocantins onde chegam navios menores. Com a construção da barragem em Tucuruí a navegação só é possível com transbordo até que se conclua as eclusas (2 anos aproximadamente). Com o lago de Tucuruí a navegação por chatas de grande capacidade é possível até Marabá, cerca de mais 220km. De Marabá até Imperatriz, no Tocantins, é possível a navegação em 200km com chatas menores e de capacidade entre 1 mil 500 a 3 mil 500 toneladas, em função do regime do rio. De Marabá até Santa Isabel do Araguaia, navega-se 225km, sendo 65 do Tocantins e 160 no Araguaia com a mesma embarcação de 3 mil 500 toneladas em meia carga. Somando-se 700km + 160km, constata-se que hoje se pode navegar praticamente 860km com apenas o problema temporário do transbordo em Tucuruí. Entre Santa Isabel e Conceição do Araguaia (340km), a navegação só é possível nas cheias até que se construa a barragem com eclusas previstas. (Como alternativa, pode-se efetuar o transbordo pela Belém-Brasília.) De Conceição do Araguaia até Aruanã (a 350Km/w de Brasília), há novamente 970km navegáveis em boas condições.

Essa embarcação projetada pelo IPT de São Paulo foi encomendada em abril/87 pela Portobrás a um valor de 78 milhões de cruzados. (3,25 milhões de dólares.) A guisa de comparação, um trem para esta tonelagem (3 mil 500 ton) necessitaria 3 locomotivas e 70 vagões e seu custo seria 9,5 milhões de dólares (Abifer).

Para permitir navegação plena em qualquer época, o custo total da hidrovia, incluindo o término da eclusa de Tucuruí, a construção da eclusa de Santa Isabel, de portos e pequenas obras ao longo de 2.035km, é de 430 milhões de dólares (Portobrás - Prodiat). Comparando-se com os custos ferroviários, temos 211.300 dólares/km da hidrovia contra 1.554.000 dólares/km de ferrovia (A barragem que inclui a eclusa de Santa Isabel está prevista pelo setor elétrico a um custo de cerca de 1,2 bilhão de dólares).

Acrescente-se também que a capacidade da hidrovia a montante de Marabá será da ordem de 60 milhões ton/ano e 170 milhões a jusante. (Capacidades tomadas nas eclusas que limitam muito a passagem.) Já a ferrovia dificilmente ultrapassaria os 22 milhões admitidos para o ano 2005, o que equivale à carga ferroviária hoje transportada em todo o Sul: Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (Anuário da RFFSA).

A jusante de Marabá podem navegar comboios para 16 mil ton no mínimo. O

que baratearia o custo do transporte do minério de Carajás de tal forma que dispensaria navios de mais de 100 mil ton para exportação e ainda com vantagem econômica sobre a ferrovia entre Marabá e São Luís.

Apesar de todas estas considerações, a mais importante é a de que o Prodiat (Projeto de Desenvolvimento Integrado Araguaia-Tocantins) é um projeto, elaborado em mais de cinco anos pelo Min. do Interior, com a colaboração da OEA e governos de GO, PA, MA e MT, que prevê investimentos integrados em infraestrutura agropecuária, agroindustrial, silvicultura, pesca, piscicultura, mineração e outros, associados ao transporte que já existe e que teria o desenvolvimento da oferta em função da demanda. Além disto, o seu caráter é sócio-econômico por excelência, onde o fundamento econômico é macro, caracterizando-se como o projeto de desenvolvimento mais completo e mais adequado já realizado no país, capaz, por si só, de iniciar a mudança do modelo econômico nacional, adequando-se à nossa realidade.

Pequeno exemplo do imenso potencial da área é a capacidade das áreas-pólo de Tocantinópolis e Araguaína, somente na exploração de babaçu, consorciada com culturas de pastagens, que atinge o montante de três milhões 874 mil toneladas, do qual se pode extrair 309 milhões 920 mil litros de álcool; 557 mil 856 ton/carvão; 154 mil 160 ton/alcatrão; 154 mil 960 ton/óleo; 92 mil 976 ton/farelo; 426 mil 140 ton/combustível; 674 bilhões m³/gás (carga equivalente à transportada pela Rede Ferroviária do Nordeste).

Já a ferrovia apresenta um projeto micro, apenas de transporte, fundamentado na indução (pioneira) ao desenvolvimento a partir da oferta, somente da linha, a uma empresa transportadora não estatal. Esta empresa investiria no material de transporte e o colocaria à disposição da iniciativa privada disposta a investir na área. Tudo isto, face ao quadro apresentado dos transportes do país, não permite nenhum otimismo quanto ao êxito desta ferrovia. Para agravar mais o problema, é prevista a bitola de 1,60m quando apenas 13% das ferrovias brasileiras possuem essa bitola, que não é essencial para trens de carga. Assim, as ferrovias que vêm de São Paulo e Minas são de bitola métrica, exigindo transbordo em Goiás.

É evidente, entretanto, que, implantada a ferrovia, a mesma teria cargas suficientes se atendesse a um projeto como o Prodiat e se não fosse utilizada a hidrovia. Caso contrário, seu destino seria o da antiga N-S, ligando Minas ao Nordeste, implantada na década de 50 e que percorri recentemente em seis dias, passando pelo "deserto" da Bahia e norte de Minas.

Quando se cogita da implantação da outra ferrovia - Leste-Oeste - em comparação com esta, parece bem mais viável. Assim, a linha que partiu de Belo Horizonte e atravessou o São Francisco em Pirapora no ano 1919 prosseguiria até a Pedra Fundamental lançada em Planaltina naquela época. Daqui demandaria Aruanã no final da navegação do Araguaia e se estenderia até Cuiabá e Rondônia. Tudo isto associado também a projetos de desenvolvimento integrado.

Neste ponto, podemos voltar à questão formulada no título e concluir que a mesma carece de fundamento, pois cada modo tem o seu papel, onde a hidrovia é inicialmente pioneira mas pelas suas características pode se associar a grandes projetos de desenvolvimento. A rodovia (Belém-Brasília) tem também o seu papel pioneiro. Já a ferrovia pode ter um papel complementar, atravessando áreas onde não há hidrovias.

Assim o título, ao invés de Fv x Hv, seria Fv + Hv, onde + significaria mais ou também cruzamento.

Com isto, o "grande coração", com uma vascularização sadia e sem esclerose, pulsaria mais forte.

Newton Pereira Carvalho é coronel de Engenharia da Reserva.

JB 25.6.87

minutos de ontem no bairro de Flores, em Buenos Aires. Poucos minutos depois explodiam, em série, outras oito bombas, em diferentes instalações do partido governista na capital. No interior, houve atentados em Mendoza, Tucumán e Santa Fé.

Cerca de 200 militares e policiais argentinos já foram excluídos dos processos por violações de direitos humanos, graças à aplicação, por tribunais civis, da lei de obediência devida que entrou em vigor anteontem. Vários processos, contudo, seguem seu curso normal, pois a lei só exige de responsabilidade os subalternos, que supostamente cumpriam ordens ao usar métodos repressivos ilegais. Os que deram essas ordens ainda serão julgados. Ontem mesmo, o tribunal federal de recursos da cidade de Mendoza determinou a prisão preventiva do general Jorge Alberto Maradona, que se negou a depor num processo sobre abusos da repressão nos anos 70.

□ ESTOCOLMO — A chancelaria sueca protestou formalmente contra a absolvição do tenente Alfredo Astiz, beneficiado pela lei da obediência devida. Em janeiro de 1977, Astiz atirou pelas costas e matou a adolescente sueca Dagmar Hagelin, que fugia de policiais em Buenos Aires. "É profundamente lamentável que as possibilidades de saber o que houve de fato com a cidadã sueca Dagmar Hagelin tenham se esgotado", afirmou o documento divulgado em Estocolmo.

Novo "premier" peruano já foi escolhido

LIMA — Luis Negreiros, secretário-geral da APRA (Aliança Popular Revolucionária Americana), o partido governista peruano, será nomeado primeiro-ministro pelo presidente Alan García, disseram fontes oficiais. Negreiros substituirá Luis Alva Castro, que renunciou anteontem, causando a primeira crise de gabinete nos dois anos do governo de García. Até agora o presidente não fez qualquer pronunciamento oficial sobre a crise.

De acordo com comentaristas da imprensa peruana, é provável que Alan García mantenha a maioria dos 16 ministros — que pediram demissão conjunta após a saída de Alva Castro —, substituindo apenas os da Economia, Interior, Saúde e Educação. A deputada Mercedes Cabanillas deverá ser nomeada ministra da Educação, tornando-se a primeira mulher a participar do governo no Peru. O APRA reiterou seu apoio ao presidente "ante as dificuldades políticas e econômicas que afetam o país". No regime presidencialista peruano, o primeiro-ministro tem a função de coordenar o ministério.

O primeiro-ministro Alva Castro — que extra-oficialmente é candidato à sucessão presidencial em 1990 — deixa o governo no momento em que seu programa econômico, bem-sucedido até o ano passado, dá sinais de deterioração. A inflação, que tinha baixado de 200% para 60%, voltou a subir, e a moeda nacional — o *indi* — sofreu uma desvalorização de 50% em relação ao dólar. Em declarações recentes o presidente García disse que a indústria nacional está paralisada devido à falta de investimentos estrangeiros, atribuída à política de reduzir o pagamento da dívida externa a 10% do valor das exportações.

□ BRASÍLIA — A queda do gabinete do presidente peruano, Alan García, não deverá alterar a data do encontro que ele terá com o presidente José Sarney nos próximos dias 2 e 3. Pelo menos nem a embaixada do Peru nem o Itamarati haviam recebido ontem qualquer orientação contrária à organização do encontro, que no primeiro dia acontecerá do lado brasileiro — em Rio Branco, no Acre — e no segundo do lado peruano — em Puerto Maldonado, no departamento de Madre de Dios.

O encouraçado Missouri está pronto para ir ao Golfo

Escolta naval pode falhar

WASHINGTON — A proteção de petroleiros do Kuwait no Golfo Pérsico por navios americanos dificilmente dará certo se os próprios petroleiros não contarem com algum tipo de sistema defensivo, como, por exemplo, partículas de metal (*chaffs*) para confundir o equipamento de pontaria de um míssil atacante:

— Os navios militares levam defesas destinadas principalmente a evitar um ataque ou derrubar mísseis atacantes que venham contra eles, não contra barcos que estejam escoltando. No caso do Golfo, teremos que derrubar o avião antes que ele lance seu míssil, a menos que o petroleiro tenha proteção própria — afirmou o almirante da reserva Julian Lake, ex-chefe do Comando de Guerra Eletrônica da Marinha americana.

Lake explicou que, mesmo os *chaffs* poderiam não funcionar na proteção de um navio comercial a certas distâncias e que mísseis antimísseis a bordo de fragatas e destróieres já teriam dificuldades em derrubar um míssil do tipo Exocet que viesse para cima do barco militar. Proteger um outro navio, então, seria tarefa quase impossível.

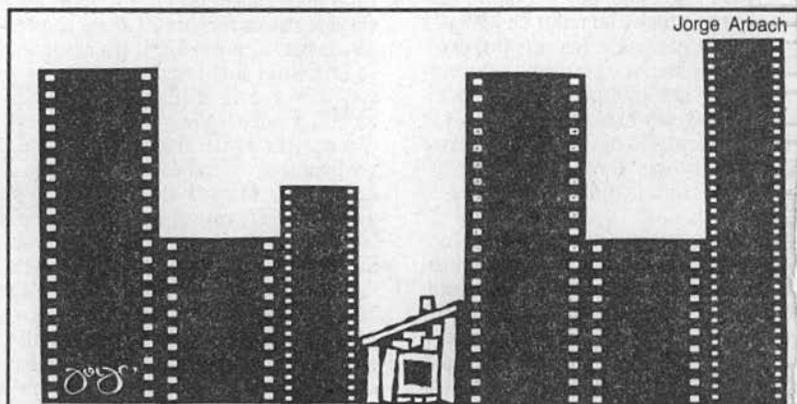
Ronald O'Rourke, analista naval do

Congresso, afirmou que existem grandes problemas com navios do tipo que a Marinha americana mantém no Golfo Pérsico, bem sublinhados pela incapacidade de *Stark* de se defender do impacto de dois mísseis Exocet franceses disparados por um caça iraquiano Dassault Breguet Mirage F-1.

Analistas civis, como John Pike, da Federação de Cientistas Americanos, enfatizam que a capacidade — ou falta de capacidade — de um navio militar se proteger é uma coisa totalmente diferente da capacidade de proteger navios comerciais.

A *Stark* não usou seus canhões de 20mm Phalanx que disparam em alta velocidade porque o comando só percebeu que estava sob ataque quando era tarde demais. Pike ressaltou que o Phalanx é altamente eficiente para uma defesa a curta distância:

— Mas é preciso considerar que se você estiver num comboio, corre o risco de atirar num navio vizinho ou então derrubar seus próprios helicópteros naquela coisa ficar totalmente no automático — afirmou Pike.



A capital dos sem-teto

Um acampamento acolhe os pobres de Los Angeles

Judith Cummings

The New York Times

Um desolado e poeirento des-campado perto do centro, transformado em acampamento para os que não têm onde morar, está se tornando um símbolo do problema que deu a Los Angeles o título de capital dos sem-teto dos Estados Unidos. Funcionários da prefeitura, que administra o acampamento, calculam em 35 mil ou mais o número de pessoas sem ter onde morar no município, muitas atraídas pela mística de um paraíso semitropical onde os sonhos se realizam da noite para o dia.

Planejado para abrigar 600 pessoas, o acampamento — chamado por muitos de Bradleyville, em homenagem ao prefeito Tom Bradley — recebeu até agora 200 aproximadamente, e ninguém sabe ainda quantas virão até agosto, quando será desmontado. Com pessoal do Exército da Salvação encarregado de cuidar do dia-a-dia, o acampamento é um aglomerado de tendas sob um viaduto e ao pé da estrada de ferro Santa Fé. Quente durante o dia, é varrido à noite por ventos que não só levantam nuvens de poeira como fazem cair muito a temperatura.

Apesar do desconforto, muitos afirmam preferir o acampamento às ruas, missões religiosas ou abrigos. "O pior de tudo é a poeira", diz Patty Benton, 23 anos, que chegou de Pasadena há duas semanas com o marido, Richard, caldeireiro desempregado, e os filhos de 2 e 4 anos. Queixando-se de ter de dar banho nas crianças três vezes por dia, do convívio com pessoas doentes e "mulheres sozinhas", Patty Benton conta que iam para Long Beach procurar emprego para Richard, mas o carro foi roubado, e eles acabaram no acampamento.

O acampamento foi montado às pressas depois que o chefe de polícia Daryl Gates ameaçou, há três semanas, expulsar e prender dezenas de mendigos que se instalaram em barracos de papelão, cobertores e outros materiais improvisados nas ruas do bairro de Skid Row. O ultimato foi consequência do impasse entre duas organizações de defesa dos sem-teto e os comerciantes atacadistas da área.

No último inverno, quatro pessoas morreram ao relento num período de frio mais intenso, elevando o tom das reivindicações das duas organizações, Justiceville e Union of the Homeless. Os comerciantes, organizados em associação, exigiram uma atitude da prefeitura quanto a suas queixas sobre o aumento da criminalidade e as condições de insalubridade, segundo eles agravadas pela favela improvisada.

O setor mineral e a Constituinte

Noevaldo A. Teixeira

A Coordenação Nacional dos Geólogos (Conage) vem expondo de forma honesta e competente suas idéias, as quais, numa avaliação inicial, têm tido boa receptividade entre alguns dos constituintes. Lamentavelmente, o documento da entidade oferece como sugestões fundamentais para a reformulação do setor mecanismos que passam pela penalização do capital privado, maior intervenção governamental e conseqüente estatização, mecanismos que vêm sendo escolhidos para resolução dos nossos trágicos problemas sociais.

No âmbito mundial, a mineração atravessa grandes dificuldades, com centenas de minas recentemente fechadas, cujos exemplos mais notórios são a quase totalidade das minas de cobre nos EUA, várias minas de níquel na Austrália e Canadá, dezenas de minas de estanho na Bolívia, Brasil e Malásia, paralisação das atividades de prospecção de várias empresas de grande porte, como Anaconda, Exxon e Conoco Minerals e, o que é pior, altíssimas taxas de desemprego.

A situação acima exposta decorre fundamentalmente da vertiginosa queda no preço dos metais. A cotação do zinco, alumínio, chumbo, cobre, estanho e níquel em 1986 é significativamente inferior à de 1980, sendo que, para os últimos quatro elementos, a redução chega a 50%. A depreciação foi gerada pela diminuição no ritmo de crescimento econômico do mundo ocidental, vigorosa substituição tecnológica e reciclagem. No Brasil, além destes problemas, acrescenta-se um típico componente tupiniquim: desrespeito à legislação existente, deixando as companhias de mineração sem condições para sequer assegurar a integridade física dos seus funcionários, quanto mais os seus próprios investimentos.

Diante dessa lamentável realidade é que a Conage propõe aumento nos encargos financeiros das empresas, intervencionismo governamental e reserva de mercado, com destaque para alguns pontos: "o pagamento pelo minerador de uma indenização pelo direito de lavar além do imposto já existente; obrigatoriedade de aplicação no município de parte do lucro das empresas extratoras de bens minerais, em atividades distintas de suas atividades fins". Complexo mecanismo onde, além da legislação federal, teremos agora a estadual e municipal, com "valorização popular e comunitária".

Mesmo o defensor mais radical da estatização não conseguirá aprimorar tamanha agressão à economia de mercado. Qual é o empresário privado que colocará altas somas de recursos na procura do bem mineral, se, ao consegui-lo, terá que desencadear processo de negociação sem conhecimento prévio das regras, as quais seriam estabelecidas depois do bem mineral descoberto? É como se o investidor tivesse que negociar os impostos e normas de funcionamento depois da instalação do empreendimento. A totalidade das propostas agride frontalmente a economia de mercado, deixando na mão do burocrata estatal o destino da própria empresa privada. Imaginem que a mesma será obrigada até mesmo a locar parte dos seus lucros em outras atividades que não a mineração. O mais estranho é que o documento é amplamente contudente no que se refere aos direitos de intervenção do Estado quando o empreendimento der lucro, isentando-o integralmente de qualquer responsabilidade quando a empresa colher prejuízos.

As sugestões da Conage, se aprovadas, constituirão um evidente desestímulo aos investimentos no setor mineral, e, certamente, os pequenos mineradores podem começar a dar adeus às suas atividades. Insistimos em fazer exatamente o contrário do que os países sérios fazem. O Canadá, sabidamente uma potência mineral, acaba de lançar um vigoroso elenco de medidas que visam a atrair maciços investimentos privados para a mineração.

Orgulho-me de pertencer a uma classe que tem alto nível de compreensão dos problemas sociais, pois, por características de nossa atividade, somos obrigados a conhecer e conviver com os mais dramáticos quadros de miséria espalhados por todo este imenso país. Talvez levados por um sentimento de revolta e mesmo cultural, somos induzidos sempre a pensar sob a influência da ideologia estatizante, esquecendo-nos de analisar que tal processo tem trazido notórios prejuízos à nação.

O documento fundamenta suas propostas com o argumento de que o bem mineral pertence à nação e que seu aproveitamento tem de vir em proveito do povo brasileiro. Axioma irrefutável, o qual endossaríamos integralmente. O problema é que na área mineral têm aparecido muitos portavozes do povo sem terem sido necessariamente credenciados

para tal. As proposições apresentadas favorecem, antes de tudo, o aparelho governamental e, mais especificamente, os tecnocratas, que, vivendo à sombra do Estado, são os que diretamente se beneficiam pela política e pelas diretrizes que eles mesmos produzem. A sociedade precisa conhecer de forma honesta as características do setor mineral. Diga-se de passagem, um ilustre desconhecido.

Precisamos acabar com a imagem de que os jazimentos minerais acham-se espalhados por todo o território brasileiro e que é fácil encontrá-los. Nosso fluxo de descobertas é muito baixo, deixando o país com pouca atratividade para o investimento privado. Podemos contar nos dedos de um mutilado o número de empresas nacionais que se dispõem a gastar com prospecção e pesquisa. Na verdade, vivemos uma dramática desaceleração dos investimentos no setor mineral e em todos os segmentos que o compõem (estatal, privado e multinacional), com o desemprego alcançando, só na classe de geólogos, índice aproximado de 40%. Grande número dos que conseguem manter-se empregados acha-se submetido a péssimas condições de trabalho e a salários muitas vezes humilhantes.

Os interesses do povo brasileiro passam necessariamente pela estatização? São eles bem defendidos por duas dezenas de empresas que, trabalhando há mais de 15 anos, ainda não vivem à custa dos seus próprios resultados técnicos? Por empresas que possuem em seus quadros um maior número de advogados que de geólogos, para não dizer de profissionais totalmente deslocados de suas funções, como jornalistas, arquitetos, físicos e uma infinidade de funcionários ociosos? Pode um médico ou dentista desempenhar com competência a secretaria de Minas e Energia de um Estado? Uma socióloga dirigir um órgão totalmente técnico-geológico? Um mestre-de-obras ser administrador de um importante centro de tecnologia mineral? Quem são os responsáveis, e quem paga a implantação de projetos inviáveis técnica e financeiramente, alguns iniciados unicamente por interesses políticos?

Não resolveremos nossos problemas pensando isoladamente. Quando se propõem reservas de mercado para bens minerais, isto tem implicações gerais em nossa economia, e outros segmentos serão prejudicados. Quando inviabilizamos a entrada do capital privado, na fase de maior risco, diminuímos a chance de descobrirmos novas jazidas, fator indispensável para dinamização do setor. Como podemos propor maior participação do Estado, em setor de altíssimo risco e retorno demorado, quando não temos dinheiro para garantir condições mínimas de dignidade a essa massa de 40 milhões de miseráveis que nos rodeia?

A restrição ao capital privado no setor mineral não é nova, tem raízes ideológicas, e até mesmo argumentos mais objetivos: acusam algumas empresas de terem sido beneficiadas durante o período autoritário e que várias não cumprem rigorosamente o Código de Mineração existente. No primeiro caso, deveríamos apurar as denúncias, penalizando os infratores com cadeia. Nas demais infrações, aplicar o Código que prevê sanções, e suas competentes aplicações diminuiriam tais distorções. Tais soluções serão certamente consideradas simplistas e, neste momento, um bom número de burocratas deve estar bolando uma nova legislação, quando bastava o Estado se aparelhar para que os geólogos do DNPM possam fazer o que mais querem: trabalhar dignamente.

Antes de propormos o avanço da estatização, deveríamos reordenar globalmente o setor mineral, aparelhando o DNPM, para que o mesmo possa fazer cumprir rigorosamente a lei. Criar o Serviço Geológico Nacional, tendo como esqueleto básico a CPRM. Manutenção de verbas para a continuação dos programas de prospecção e pesquisa, unicamente das empresas estatais competentes, como a DOCEGEO, e leis estáveis e duradouras que deem segurança ao investidor privado. Não há outra saída fora do trabalho duradouro e competitivo, em que fique limitada a ação do Estado, extirpando o empreguismo, as políticas discriminatórias que beneficiam grupos e tornam as empresas públicas propriedades particulares de verdadeiras castas, que, se por um lado possuem competência técnica questionável, por outro são detentoras de notória "habilidade" política, que lhes permite perpetuar-se no poder indefinidamente.

É evidente que tais observações só são válidas se a sociedade brasileira tiver a intenção de viver sob um regime democrático e livre economia de mercado. A estatização consolidará o mais perverso e ineficiente sistema econômico: o por nós já bem conhecido capitalismo de estado.

Noevaldo A. Teixeira é geólogo, mestre em Geologia Econômica e Prospecção Mineral pela UnB e ex-presidente da SBG (Núcleo Centro-Oeste).

JB

8/7/87

que não há presos em
 ou que elas existam:
 io 5 há celas isoladas,
 etem faltas graves".
 a informação de que
 descontentes, tenham
 s da rebelião. Para
 vai muito bem" na
 de longa data conside-
 ólvora, devido a sua
 ciu a mais recente
 astração: uma partida
 de agosto, de uma
 ontra uma de guarda

A droga, segundo a Polícia Federal, era enviada através do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro por *mulas* — gíria usada para designar os transportadores de entorpecentes — até Lisboa. Jairo Guinoza já foi processado anteriormente por formação de quadrilha, recepção e tráfico de entorpecentes.

Em tempo — Além de Guinoza, os policiais federais prenderam também Luiz Carlos Félix de Oliveira, 34 anos, comerciante residente em Presidente Prudente, no interior de São Paulo; Milton Fernandes, 61 anos, dono de uma loja de automóveis em Presidente Prudente, e Vito Santo Lestinge, 31 anos. Guinoza e Oliveira se conheceram nos xadrezes do Departamento Estadual de Investigações Criminais (Deic), há cerca de um ano. Depois que foram libertados, os dois montaram o grupo para enviar cocaína para a Europa, onde Guinoza tem vários contatos, provavelmente remanescentes das transações com armas.

O desmantelamento da quadrilha recebeu o nome de Operação em Tempo. Segundo o delegado Bellini, que chefiou as investigações, a denominação é devida à prisão dos envolvidos "em tempo", antes que a organização crescesse de tal forma que ficasse difícil prender os chefes. Embora pequena, a organização criminosa tinha boa estrutura, especialmente pelo fato de manter representantes na Europa, explicou Bellini. A droga, comprada na Bolívia a 3 mil 500 dólares o quilo, chegava aos países europeus a preços que atingiam 40 mil o quilo. Também foi presa a recrutadora de *uulas* Maria Celeste Carvalho Gimenez, 35 anos.

ínio Bahia

encontraram os corpos
 e já estavam sendo
 rubus.
 ssinatos, que vieram
 levantadas por poli-
 es da SSP-BA sobre a
 xtermínio, ocorreram
 iana ainda se debate
 caso das 26 ossadas
 n uma chácara locali-
 ta Rita, município de
 ém na região metro-
 r.
 amaçari, Luiz Caeta-
 em sua preocupação
 e violência no municí-
 ios do Pólo Petroquí-
 tano, Camaçari é um
 ais escolhem para se
 , por ser uma região
 de de mão-de-obra e
 intes.

Cabo Frio	00h15min/1.0m	06h20min/0.4m	Atenas	claro	27	20
	12h53min/1.2m	19h18min/0.4m	Berlim	claro	27	16
O Salvarmar informa que o mar está calmo, com banhos liberados e águas a 20,0°.			Bonn	claro	28	16
A Lua			Bogotá	nublado	20	4
			Bruxelas	claro	23	10
Crescente	Até 10/07	Cheia	Buenos Aires	claro	18	8
			Genebra	nublado	32	16
			La Paz	chuvoso	35	23
Minguante	17/07	Nova	Lima	chuvoso	19	15
			Lisboa	claro	29	19
			Londres	claro	28	17
			Madri	claro	35	20
			México	chuvoso	22	14
			Miami	nublado	31	28
			Montevideu	claro	21	12
			Moscú	nublado	21	14
			Nova Iorque	nublado	26	19
			Paris	claro	27	21
			Quito	claro	23	8
			Roma	claro	34	19
			Santiago	nublado	16	4
			Tóquio	claro	32	21
			Viena	claro	25	14
			Washington	claro	32	23

AUGUSTO MARINHO LAGE

(MISSA DE 7º DIA)



Seus filhos Sérgio, Roberto, Flávio, Helena, Heloisa, Regina e Arnaldo, genro, noras e netos, convidam para a Missa de 7º Dia, amanhã, quinta-feira, 9 de julho, às 18:30 horas na Igreja de São Paulo Apóstolo. Rua Barão de Ipanema — Copacabana.

DULCE SANTOS NEVES PRADO

MISSA DE 7º DIA



"Conservar você perto da gente, malgrado o final." Iza Helena e Almir Paes Barreto, Maria Dulcy Neves Prado, Antonio Prado Neto (ausente), Nicodreu Edler e Sandra Paes Barreto e filhos Tânia Saletto e Gil Marques da Silva e filha, Andrea Saletto e Hélio Meira de Vasconcelos e filha, Paola Prado Machado (ausente), e demais parentes convidam para a missa de 7º dia de sua muito amada DULCE, a se realizar no dia 9 às 10:00 horas na Igreja N. S. da Paz, Ipanema.

GLORIA MARIA DE GOUVÊA CUNHA

GLORITA



Altair C. de Gouvêa, Roberto C. de Gouvêa, Sylvio José C. de Gouvêa, Thais B. de Gouvêa, juntamente com seus filhos, genros, noras e netos, convidam os parentes e amigos para a Missa de 7º Dia que fará realizar em memória da sua querida GLORITA, no dia 9 do corrente, quinta-feira, na Igreja N. S. do Carmo, às 11:30 hs., à R. 1ª de Março, nesta cidade.

HELIO LOBO

30 dias



Saudosos, sentimos dolorosamente a sua ausência. Esposa, filhos, noras, netos, parentes e amigos.

MORRIS SCHLESINGER

FALECIMENTO



Flora, Rose, Carlos Roberto, Paul, Vilma e Renata, Esposa, Filha, Filho, Irmão, Irmã e Neta comunicam o falecimento do seu querido MORRIS, ocorrido em

06/07/87. Agradecemos comovidos a todos os que os têm confortado e acalentado neste difícil momento.

Avisos Religiosos e Fúnebres

Recebemos seu anúncio na Av. Brasil, 500 De domingo a 6ª até 20.00h, aos sábados e feriados até 17.00h. Tel: 585-4350 — 585-4326 — 585-4356 ou no horário comercial nas lojas de

CLASSIFICADOS

Para outras informações, consulte o seu

JORNAL DO BRASIL

LEON FAJWUSZ GLEIZER — ALAV HASHALOM



A Diretoria da CHEVRA KADISHA DO RJ, profundamente consternada, comunica o falecimento de seu Vice Presidente. LEON GLEIZER — A" H Ex-presidente da instituição, que a ela dedicou abnegada e devotadamente durante vários lustros. O

Falecido, por sua valiosa contribuição é causa comunitária em geral e ao "CHESSED SHEL EMET" em particular, granjeou o respeito e o reconhecimento de toda nossa coletividade. BARUCH DAYAN EMET. O Fúetro sairá hoje, quarta-feira, 11 dias em TAMUZ — 5747, 8 de julho de 1987. Da sede da CHEVRA KADISHA à R. Barão de Iguatemi 306 às 10:00 horas para o Cemitério Novo de Vila Rosali.

FNS-PV-949/87

Rio de Janeiro,
21 de julho de 1987

À
Virgínia Marcos Valadão
DD Presidente do Centro de Trabalho
Indigenista
Rua Fidalga, 548 - Sala 13
São Paulo - SP

Prezada Senhora,

Em resposta a sua carta à VALEC, datada de 09.06.87, nos termos do que dispõe a resolução CONAMA nº 001/86, é com prazer que encaminhamos cópia do Relatório Impacto Ambiental - RIMA, referente à Ferrovia Norte-Sul.

Certificamos a V.Sa., que o processo de licenciamento ambiental, deste projeto, está hoje em análise nas Secretarias de Estado a saber: Brasília, Goiás, Maranhão e SEMA.

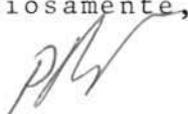
No corpo referente ao documento ora enviado, V.Sa. poderá conhecer um diagnóstico descritivo das áreas indígenas afetadas pelo projeto (fls. 52 a 64) bem como recomendações explícitas sobre a matéria (fl. 102 do mesmo documento).

Além do RIMA, de divulgação pública, encontra-se em análise nas Secretarias de Estado, o E.I.A. - Estudo de Impacto Ambiental, que trata no ítem 7.2 do assunto Comunidades Indígenas, confeccionado a partir da bibliografia anexa ao texto, que também lhe enviamos em caráter especial (fls. 220 a 254).

É pensamento deste projeto estabelecer um programa de trabalho para proteção desses territórios indígenas que deverá ser equacionado a partir de discussão com índios, antropólogos, Funai e demais órgãos ligados à causa, como V.Sas.

Informamos ainda, que daremos especial atenção às questões da população indígena mantendo o nosso organismo a par do desenvolvimento do assunto.

Atenciosamente,


PAULO AUGUSTO VIVACQUA

MLDF/

||||| 3.11.87

Norte-Sul, com outra visão será retomada em breve

Brasília (AE) — O governo encontrou uma fórmula para viabilizar a construção da ferrovia Norte-Sul: descaracterizá-la como uma obra do presidente Sarney e transformá-la em iniciativa fundamental ao desenvolvimento de oito Estados da região do Brasil-Central. Para isso, criou um grupo de trabalho para elaborar estudos propondo diretrizes de uma política de desenvolvimento e integração do Brasil Central.

O grupo, constituído por representantes dos Ministérios do Planejamento, Transportes, Irrigação, Indústria e Comércio, Interior e Minas e Energia, tem o prazo de 150 dias para apresentar suas conclusões. A principal delas será a seguinte: a ferrovia Norte-Sul será o instrumento por excelência para desenvolver e integrar o Brasil Central.

A idéia de criar esse grupo de trabalho partiu do ministro Indústria e do

Comércio, José Hugo Castello Branco e foi imediatamente absorvida pelos estrategistas do Palácio do Planalto, a partir da consideração de que a Norte-Sul foi muito mal lançada, e, ao invés de reforçar, desgastou o governo e o presidente, pois foi vendida como um projeto pessoal de Sarney.

Se ela tivesse surgido como resultado de um estudo propondo políticas de desenvolvimento integrado do Brasil-Central teria evitado a conotação política que acabou obtendo, com uma repercussão bem acima da previsão oficial, sobretudo porque foi envolvida em irregularidades quanto à concorrência para sua construção.

Porém, mesmo reconhecendo que a medida agora adotada deveria ter sido tomada muito antes, para dela surgir a idéia da ferrovia, ainda assim o Planalto considerou válida a iniciativa. Dos cinco ministros cujos representan-

tes participam do grupo de trabalho, quatro têm compromissos firmes com a ferrovia e apenas o das Minas e Energias vê o projeto com algumas reservas.

Segundo o decreto presidencial número 95.096, que criou o grupo de trabalho, terá de ser apresentado um plano global, abrangendo, total ou parcialmente, os Estados de Goiás, Mato Grosso, Bahia, Minas Gerais, Maranhão, Pará, Piauí e Distrito Federal.

No final de março do próximo ano, o grupo de trabalho entregará seu relatório final ao ministro do Planejamento, o qual submeterá à aprovação do presidente Sarney. O relatório, obviamente, recomendará a imediata construção da ferrovia, cujas obras, aliás, já estarão em pleno andamento quando o documento for entregue ao presidente.

Projeto do soft ainda

Juiz v

sobem de preço eira próxima

nte de renda.
a litro de gasolina a
ás fica hoje com Cz\$
o litro de álcool a Cz\$
a um prejuízo de Cz\$
contar o reajuste de
em vigor desde o dia

de petróleo mais caro, ela não é o mais significativo pois são vendidos hoje pouco mais de 100 mil barris diários de gasolina, enquanto o consumo nacional de derivados supera 1,1 milhão de barris diários.

O principal derivado de petróleo e que determina o volume das importações é o óleo diesel, cujo consumo já supera os 440 mil barris diários, dos quais, 50 mil barris estão sendo importados. Como o consumo de gasolina é quatro vezes menor do que o de diesel, para cada ponto percentual de subsídio ao diesel seria necessário quatro pontos percentuais de aumento na gasolina, o que seria impraticável.

brás interrompeu as
l desde a metade do
evitar a continuação
m a conta de álcool,
igado, ou a absorver
Cz\$ 2,3 bilhões men-
do Tesouro Nacional
de cogitação pois o
o — ou a repassá-lo
ores, ou ainda dividir
cabando com o em-
rio, sendo este incor-
e transferidos para
produtores.

Por isso, é difícil outra alternativa para a melhoria da situação financeira da Petrobrás fora de um aumento de 15 a 20% dos derivados, especialmente o óleo diesel e o óleo combustível que são os mais vendidos e o consumidor deverá sentir isso no bolso ainda nesta semana.

Ninguém sabe o que vai fazer quanto a salários ano que vem

São Paulo (AG) — Em consequência da indefinição geral do governo no Plano Econômico, a maior parte das empresas brasileiras também não definiram paraticamente nada até o momento sobre os procedimentos a serem adotados no primeiro semestre do ano que vem em termos de política salarial e administração de recursos humanos. Isto é o que revela o resultado de uma pesquisa feita junto a 203 empresas de grande, pequeno e médio porte, pela Coopers e Lybrand — auditores e consultores. O levantamento foi feito com um questionário de 160 perguntas distribuído a empresas nacionais e estrangeiras do Rio, São Paulo e Minas Gerais.

A diretoria de consultoria de recursos humanos da Coopers e Lybrand, Olia Stabkevicius Colpo, explica que o levantamento que está sendo apresentado ao meio empresarial, como um instrumento capaz de orientar a definição dos rumos que devem ser tomados no atual quadro político e econômico, mostra os procedimentos que nortearam, a administração de recursos humanos durante os últimos seis meses de vigência do Plano Cruzado (janeiro a junho de 87), durante a fase de congelamento (julho a setembro de 87), no decorrer da fase de flexibilização e as perspectivas das empresas para o primeiro semestre do ano que vem.

Uma das conclusões do trabalho da Coopers e Lybrand foi o que o acionamento mensal e compulsório do gatilho salarial, no primeiro semestre deste ano, deixou as empresas sem fôlego operacional e financeiro para desenvolver comparativos sobre faixas de mercado. Foram concedidas poucas antecipações, em consequência disso, e os salários ficaram defasados em relação aos índices inflacionários.

Em relação ao curto período de congelamento, evidenciou-se que ele foi suficiente para reduzir o caráter aquisitivo (a Federa-

SII 9
-0V
200
8790
0m
9prec
-rios l
-Part
9ro-m
-tade
der e
jam
9
rio-g
9vos d
ao gr
uma
geiros
vez p
so d
corri
infor
pria

Senado deve convocar diretor da Deconsult para depor

Da Sucursal de Brasília

O relator da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Senado que investiga a fraude na primeira concorrência pública para construção da ferrovia Norte-Sul, Mansueto de Lavoura (PMDB-PE), pretende requerer hoje a convocação, para prestar depoimento, do diretor da Deutsche Eisenbahn Consulting (Deconsult), Gerhard F. Scheller. O senador quer que Scheller explique as contradições em torno da carta que enviou, dia 11 deste mês, ao ministro dos Transportes,

José Reinaldo Tavares, manifestando interesse em participar da construção da ferrovia Norte-Sul.

Segundo o relator da CPI, o fato de Scheller ser alemão e não residir no Brasil não prejudicará seu requerimento, a ser apresentado ao presidente da comissão, senador João Menezes (PFL-PA). Na opinião de Mansueto de Lavoura, ele precisará prestar depoimento, "até porque assinou a carta em português e no Rio de Janeiro", no gabinete do presidente da Valec, Paulo Vivacqua. O senador considerou "muito estranha"

a contradição estabelecida entre o teor da carta e os desmentidos posteriores da direção da Deconsult e da representação brasileira do Deutsche Bank, controlador da empresa, sobre o interesse na ferrovia.

Até ontem, o ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, não havia recebido a nova carta prometida pela Deconsult, na qual ela pretende fazer esclarecimentos para consertar o alegado "mal-entendido" da primeira correspondência. A carta de esclarecimentos da Deconsult deverá ser enviada à embaixada.

Empresa alemã silencia no Rio e em Bonn

Da Sucursal do Rio e do colaborador em Bonn

Tanto Gerhard F. Scheller, diretor da empresa alemã Deutsche Eisenbahn Consulting (Deconsult), quanto Martin Weigand, representante do Deutsche Bank, recusaram-se ontem a receber a imprensa para esclarecer a confusão criada em torno da carta enviada ao governo brasileiro, no último dia 11, propondo a construção da ferrovia Norte-Sul. Foi impossível qualquer comunicação com Scheller, procurado insistentemente em Frankfurt, por Assis Mendonça, colaborador da Folha. No Rio, o representante do Deutsche Bank, Martin Weigand, limitou-se a afirmar, através de sua secretária, que "já disse tudo o que tinha a dizer" e que a Deconsult enviará diretamente ao ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, um telex esclarecendo sua proposta de participação no projeto.

sult dizia que se dispunha a participar de várias etapas referentes ao planejamento e construção da ferrovia, assumindo integralmente os investimentos do projeto. Martin Weigand, do Deutsche Bank —representante da empresa alemã no Rio—, negou no início desta semana que a empresa estivesse interessada na construção da ferrovia e afirmou que tudo não passara de um mal-entendido, que seria esclarecido através de nova correspondência a ser enviada ao Ministério dos Transportes.

O mesmo esclarecimento foi dado na terça-feira em Frankfurt pelo signatário da carta enviada ao governo brasileiro, Gerhard F. Scheller. Ele e o representante brasileiro disseram que a empresa propôs apenas uma "consultoria" técnica e empresarial ao projeto.

Anteontem, o governo brasileiro, através do ministro José Reinaldo Tavares, disse que ainda considerava de pé a proposta de construção. O ministro classificou como "estranhas" as declarações de Scheller à Folha e disse que ao governo resta

esperar uma manifestação oficial da empresa alemã.

"Herr" Scheller

Ontem, em Frankfurt, a secretária de Gerhard F. Scheller informava, desde as 8h30, que ele teria uma reunião "importantíssima" e que não seria possível falar com ele. Ela pediu que a Folha tornasse a chamar às 10h. Nesta hora, a informação era que "herr" Scheller havia saído e não voltaria mais. Às 13h, a telefonista da Deconsult informou que ele havia acabado de sair, mas que retornaria mais tarde. Às 15h30, a secretária disse que a telefonista informara errado, que "herr" Scheller havia saído mesmo pela manhã e não retornaria. À noite, ninguém atendia no seu telefone particular.

Por sua vez, a diplomacia alemã tomou uma posição de não interferência na polêmica criada em torno da carta da Deconsult. O cônsul geral da Alemanha, Hans Joachim Dunker, disse ontem no Rio que o assunto deve ser resolvido exclusivamente entre a empresa privada de seu país e o governo brasileiro.



Ouro e 'black' sobem; taxas das LBCs mantêm quedas

O mercado financeiro esteve calmo ontem. As Bolsas continuaram em alta — +2,8% em São Paulo e +3,6% no Rio —, mesmo com o anúncio do pedido de concordata da empresa J. B. Duarte. Operadores disseram que já se comentava há mais de um mês os problemas financeiros da companhia, que vinha apresentando altos níveis de endividamento. Resta esperar como será a reação do mercado hoje com a divulgação do pedido de falência da Pirâmides Brasília.

Segundo corretores, a preocupação de que as cotações subissem sem trégua e lógica parece estar afastada. Isso porque há dois dias a Bovespa vem apresentando queda durante o pregão, embora termine a sessão em alta. O que significa que está havendo realização de lucros e, em contrapartida, um bom interesse pelo mercado acionário, suficiente para "digerir" as vendas.

As quedas nas taxas de juros do "overnight" (operações por um dia), que ficaram ontem em 15,84% ao mês, projetando um reajuste da OTN e da poupança de 18,11% se mantido esse percentual até o final do mês, pode prenunciar mudança de parte dos recursos do mercado para outros segmentos. Uma prova disso são as altas, em doses homeopáticas na maioria das vezes, nas cotações do ouro e do dólar no mercado paralelo.

Ontem, o dólar teve preço médio de venda de Cz\$ 52,00, 3,03% acima do registrado na quarta-feira e já mais próximo do "dólar viagem", que foi vendido ontem a Cz\$ 55,30, já somados os 25% de depósito compulsório mais os 4% de comissão média dos bancos. O ouro, mesmo com a queda dos preços no exterior, conseguiu subir cerca de 2% nas duas Bolsas paulistas, embora sem um volume muito grande de transações.

BOLSAS

A Bolsa de Valores de São Paulo encerrou o pregão de ontem na marca de 11.681 pontos, o que significou uma alta de 2,8% em relação à sessão anterior. O volume total negociado ontem somou Cz\$ 1,42 bilhão, importância 8,5% inferior à movimentada na quarta-feira. Dos títulos de primeira linha, que subiram 4,3% na média de cotações, as principais oscilações foram de Banco do Brasil ON (+9%) e Banco do Brasil PP (+5,1%). Dentre as ações de segunda linha, que apresentaram um aumento médio de 2,4%, as que mais subiram foram Engesa PPA (30,4%) e Cim. Cauê PPA (25%), enquanto que as quedas mais expressivas ficaram com Light ON (18,7%) e Ceval PN (17,6%).

No Rio, a Bolsa carioca terminou o pregão estabelecendo 4.142,48 pontos, que refletem uma elevação de 3,6% sobre o dia anterior, numa sessão que movimentou Cz\$ 766,51 milhões (montante 4,07% menor que o transacionado anteriormente).

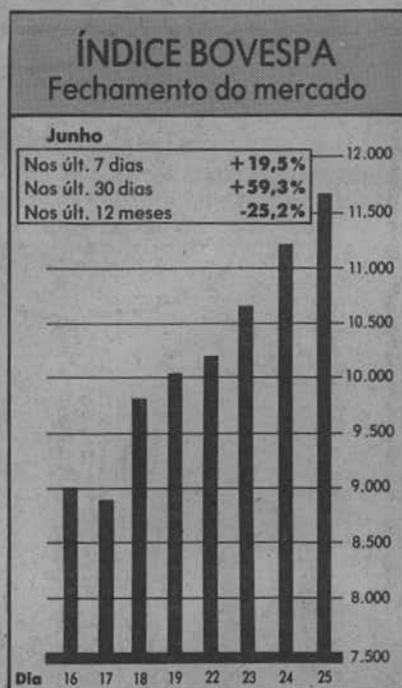
A Bolsa Mercantil e de Futuros terminou as operações a futuro com o índice Bovespa prevenindo aumento do atual patamar para 14.800 pontos até o vencimento, projeção 6,86% superior à do último pregão e que corresponde a uma expectativa de valorização de 26,70% no período.

EURODÓLAR

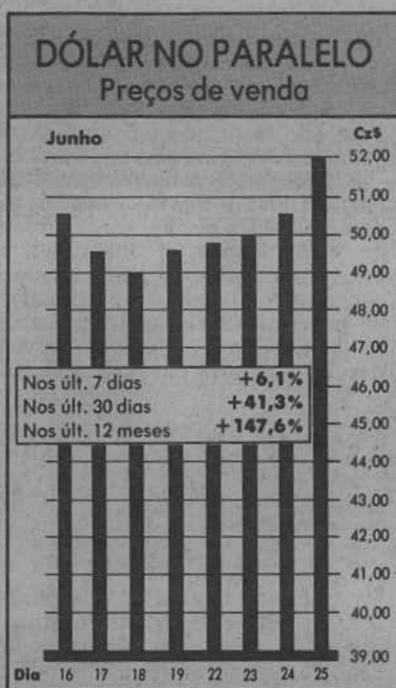
A taxa interbancária do mercado financeiro de Londres ("Libor") continuou ontem em 7,31% ao ano (7.5/16) nos depósitos de seis meses. Nos EUA, a "Prime" ficou em 8,25% ao ano.

BOLSAS NO EXTERIOR

Depois de dois dias de baixa em



função da realização de lucros, a Bolsa de Nova York voltou a fechar em alta, com o índice "Dow Jones" estabelecendo um novo recorde: 2.451,05 pontos, consequência de um aumento de 22,64 pontos em relação ao anterior. Analistas comentaram que, além da demanda de grandes instituições financeiras para o fechamento de suas carteiras no segundo trimestre, a alta foi estimulada pela queda nas taxas de juros e pela boa atuação do dólar nos mercados de câmbio estrangeiros. Em Londres, a Bolsa britânica, que havia recuperado parte de suas perdas na quarta-feira, registrou uma leve tendência baixista. O índice



"Financial Times" foi encerrado com 1.772,5 pontos (apenas 0,9 ponto abaixo do anterior). Para especialistas, o pouco estímulo do mercado foi reflexo principalmente da debilidade da libra esterlina.

OURO

Na Bolsa de Mercadorias de São Paulo, as operações com ouro para entrega efetiva encerraram-se em Cz\$ 716,00 o grama, 1,70% maior que o fechamento de quarta-feira; os contratos a futuro terminaram em Cz\$ 939,50 o grama para agosto (+0,86%), em Cz\$ 1.428,00 o grama para outubro (-0,16%) e em Cz\$ 2.022,89 o grama para dezembro

(-3,03%), nos contratos antigos. Na Bolsa Mercantil e de Futuros, as transações no mercado disponível fecharam em Cz\$ 720,00 o grama, com aumento de 2,72% sobre o anterior; no mercado a futuro, as operações terminaram cotadas em Cz\$ 811,00 o grama para agosto (+2,40%), em Cz\$ 955,00 o grama para outubro (+2,38%) e em Cz\$ 1.170,00 o grama para dezembro (+2,63%). Em Nova York, a "onçatroy" (31,1 gramas de ouro) obteve preço final de US\$ 440,80, quantia 0,54% inferior à de quarta-feira.

CÂMBIO

No câmbio oficial, o dólar está cotado para hoje a Cz\$ 42,825 para compra e Cz\$ 43,039 para venda, equivalente a uma minidesvalorização de 0,39% no dia. No câmbio negro, as operações com a moeda norte-americana tiveram preços médios de Cz\$ 51,00 para compra e Cz\$ 52,00 para venda, cotações respectivamente 3,03% e 2,97% superiores à do dia anterior.

No exterior, o dólar obteve alta frente às principais divisas estrangeiras, apesar da pouca atividade dos mercados europeus. Muitos corretores comentaram que não acreditam numa tendência de queda da moeda a curto prazo. Ao contrário, se as altas continuarem há possibilidade dos bancos centrais das grandes potências intervirem para frear uma oscilação expressiva no setor. Para eles, o baixo movimento deveu-se à expectativa com os indicadores da economia norte-americana, que serão divulgados esta semana. Em Tóquio, o dólar caiu dos 145,95 ienes de quarta-feira para 145,52 ienes ontem. Em Frankfurt, a cotação média oficial ficou em 1,8283 marcos, sem grande variação frente aos 1,8219 da última sessão.

Em Londres, a libra esterlina foi negociada a 1,6115 dólares, contra os 1,6165 dólares do dia anterior.

OPEN

As taxas médias de financiamento no "overnight", segundo informações da Andima, ficaram em 15,84% ao mês para LBCs e em 16,23% ao mês para títulos públicos (OTNs e LTNs). Ontem, as negociações com OTNs no mercado aberto somaram Cz\$ 36 bilhões e as transações com LBCs atingiram Cz\$ 701 bilhões. A LBC fiscal esteve em 192,72% ao ano, que corresponde a um rendimento diário de 0,528000%. Os contratos a futuro com OTNs na Bolsa Mercantil e de Futuro ficaram cotados ontem em Cz\$ 365,50 para julho (-0,08%), em Cz\$ 375,00 para agosto (-1,32%), em Cz\$ 423,00 para setembro (vencimento onde ocorreu expressivo número de contratos — 1.353 operações —, em função das expectativas com relação ao período de início da flexibilidade dos preços) e em Cz\$ 447,00 para outubro (-4,89%), projetando reajustes (inflações) respectivos de 17,70%, 20,26%, 36,22% e 43,95%.

CDB

Ontem, as taxas brutas dos CDBs de sessenta dias para grandes lotes (acima de Cz\$ 1 milhão) variaram dos 14% aos 18% brutas ao ano para títulos pós-fixados (acima do que render a LBC durante o período de aplicação) e de 120% até 180% brutas ao ano para os títulos prefixados. Em 24.06.87, a taxa referencial do Banco Central para papéis prefixados situou-se em 7,83% ao mês e as taxas médias efetivas dos CDBs pós-fixados, segundo a Anbid, atingiu 15,42% ao mês.