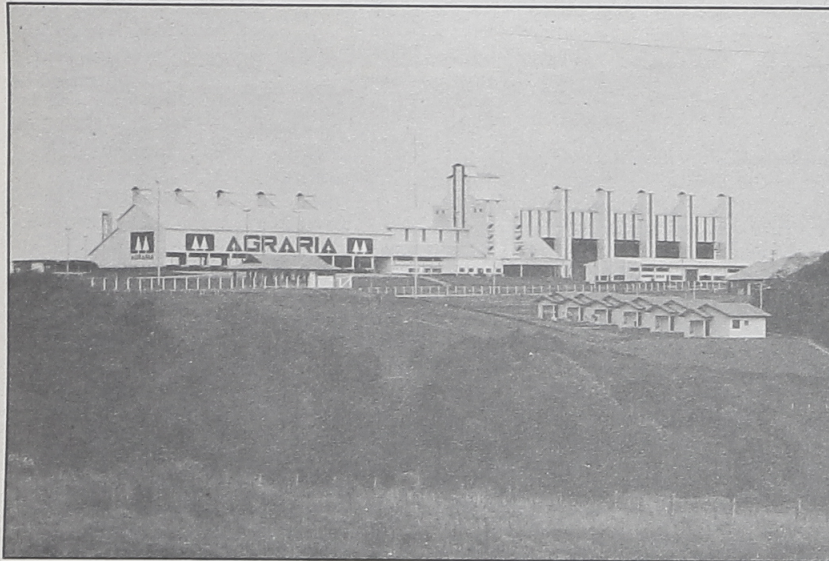


O novo corredor de exportação

Responsável por 12% da produção nacional de grãos, o Oeste aposta na Ferrovia



Entrepósito construído pela Cooperativa Agrária para escoar a produção.

Roberto Nicolato

A construção da Ferroeste está entusiasmando as lideranças políticas e do cooperativismo na região Oeste, uma das mais ricas do Paraná e responsável por 12% da produção brasileira de grãos. Embaladas pela possibilidade de produzir mais e com menor custo, as cooperativas estão apostando na ferrovia, com a certeza de que ela vai reduzir em até 50% o custo do frete, aumentando a competitividade de seus produtos no mercado externo. Com a ferrovia, os insumos também vão chegar às lavouras a preços mais acessíveis.

A Cooperativa Agrária Mista Entre Rios Ltda já investiu US\$ 14 milhões na construção de um grande terminal, que vai ocupar uma área de 120 hectares às margens da Ferroeste no município de Guarapuava. Neste local, foi construído um entreposto para recepção e embarque de 104 mil toneladas de soja, trigo, cevada, aveia e milho.

O projeto da Cooperativa Agrária também prevê a instalação de uma indústria para beneficiamento do milho e uma outra unidade para receber calcário e fertilizantes que vão chegar ao município pelos trilhos da Ferroeste. As obras também englobam uma indústria para processamento de 1.200 toneladas de soja, que está em fase de construção. A indústria está sendo construída pela Cooperul (Cooperativa Central Agropecuária dos Campos Gerais)

que tem como uma das filiais a Cooperativa Agrária.

Para o presidente da Cooperul e vice-presidente da Agrária, Francisco Majowski, a Ferroeste vai reduzir os custos de transporte e agilizar o escoamento da produção. A Cooperativa Agrária tem uma área de 100 mil hectares e nas últimas safras, de inverno e verão, recebeu 364 mil toneladas de grãos. O faturamento médio anual da cooperativa é de US\$ 110 milhões.

A Ferroeste também está sendo recebida, com entusiasmo, pelas lideranças da região de Cascavel. O presidente da Associação Comercial e Industrial de Cascavel, Dêcio Galafassi. Na sua opinião, a ferrovia vai amenizar o problema da armazenagem na região, além de aliviar o tráfego na BR-277 e estimular o setor da construção civil e do comércio. "O Oeste do Paraná vai ingressar nos caminhos da integração e no contexto do desenvolvimento", salienta.

Porto Seco em Cascavel

A Ferroeste também terá



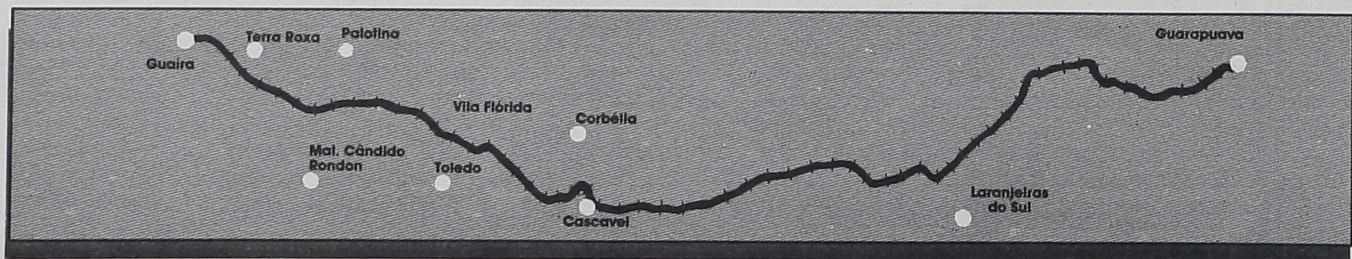
Os trilhos da Ferroeste já estão interligados com a Cooperativa Agrária.

Já o prefeito de Cascavel, Fidelcino Tolentino, destaca que a Ferroeste é uma obra estratégica porque vai facilitar o poder de competitividade da produção brasileira nos Estados Unidos e na Europa. "Ela possibilitará o desenvolvimento agroindustrial da região e funcionará como um eixo de integração do Mercosul", afirma. Segundo ele, a região está se acordando politicamente e valorizando o que produz.

A integração do Paraná ao Mercosul através da Ferroeste também é citada como de grande importância pelo presidente da Associação Comercial e Industrial de Cascavel, Dêcio Galafassi. Na sua opinião, a ferrovia vai amenizar o problema da armazenagem na região, além de aliviar o tráfego na BR-277 e estimular o setor da construção civil e do comércio. "O Oeste do Paraná vai ingressar nos caminhos da integração e no contexto do desenvolvimento", salienta.

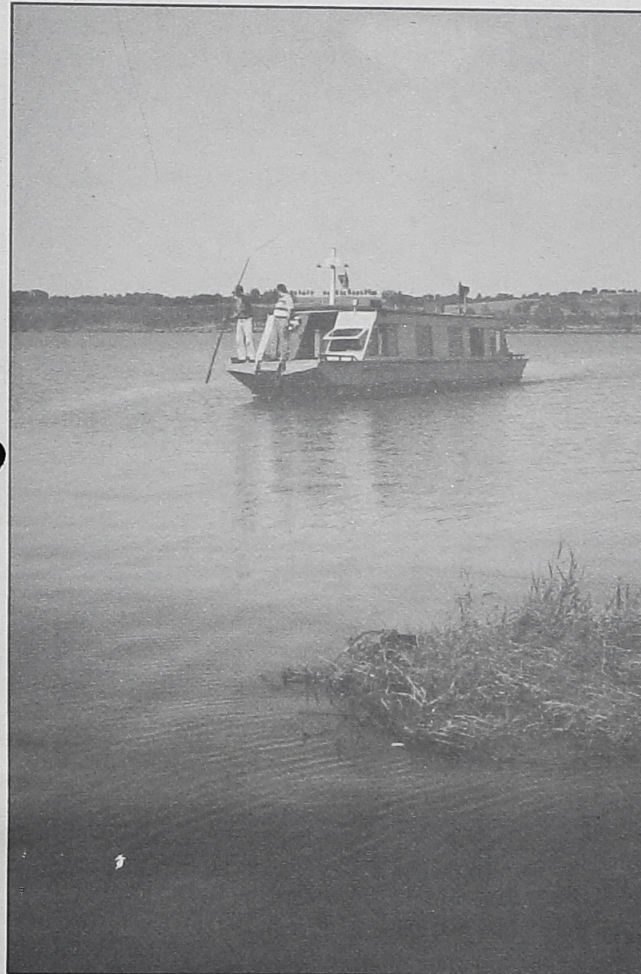
Acordo com RFFSA garante funcionamento

A Rede Ferroviária Federal vai participar da superestrutura da Ferroeste com a instalação de trilhos, locação de equipamentos, cessão de pessoal e o transporte de insumos a preço de custo. O acordo entre as empresas faz parte de um convênio firmado que inclui mais quatro acordos operacionais para agilizar a operacionalização da Ferroeste até o final do ano. O entendimento entre as partes inclui também a construção do terminal ferroviário de Paranaguá, em terreno que pertence à RFFSA e com a participação da empresa. O custo do terminal está avaliado em US\$ 26 milhões. A Rede Ferroviária Federal vai investir ainda na melhoria dos trechos entre Guarapuava e Ponta Grossa e Curitiba-Paranaguá. A Ferroeste também vai operar como locomotivas e vagões pertencentes à rede, além de um acordo para a exploração comercial da malha. A ferrovia foi projetada para transportar uma demanda a partir de Cascavel estimada hoje em quatro milhões de toneladas. Mas esse volume tende a crescer com a melhoria das condições da malha e do material rodante. Em 94, serão 400 mil toneladas e em 95, um milhão de toneladas, o que vai resultar na redução de preço de 25% a 50% do transporte rodoviário. (RN)



Travessia agita Extremo-Oeste

Balsa vai entrar em operação para movimentar comércio em Foz do Iguaçu.



Técnicos fazem a medição da profundidade do lago de Itaipu, para o atracadouro da balsa.

Airton Kraemer
Mal. Rondon (PR)

O Departamento de Portos e Hidrovias do Ministério dos Transportes acaba de autorizar o funcionamento da travessia, via balsa, entre Porto Mendes, no lado brasileiro, e Puerto Adela, no lado paraguaio do lago internacional de Itaipu. A implantação da travessia abre caminho para a facilidade de comércio entre os dois países, dentro da filosofia do Mercosul, numa região onde até agora a prática mais frequente tem sido a do contrabando de mercadorias.

Autoridades municipais de Marechal Cândido Rondon, município a que pertence o distrito de Porto Mendes, aguardam ainda a liberação da licença aduaneira da Receita Federal, em Foz do

Iguaçu, o que permitirá as operações alfandegárias no local da travessia. Do lado paraguaio, o Ministério del Interior também já expediu autorização para a implantação do terminal portuário em Puerto Adela. Com isso, acredita-se que após a autorização da Receita Federal, no Brasil, num prazo de 60 a 90 dias a balsa poderá entrar em operação, com a travessia dos cerca de 7 quilômetros que separam Porto Mendes e Puerto Adela, nas águas do lago de Itaipu.

Para Porto Mendes e toda a microrregião de Marechal Cândido Rondon, surge a oportunidade de um novo impulso econômico, com a perspectiva de grande movimentação comercial, especialmente no escoamento de produtos agrícolas colhidos



Mercadorias e passageiros atravessam o lago de Itaipu, sem salva-vidas e sem segurança.

no vizinho país. Somente na região de Puerto Adela, vivem cerca de 700 famílias de colonos brasileiros, os chamados "brasiguaios", que atualmente exportam suas safras através da Ponte da Amizade, em Foz do Iguaçu, ou via balsa entre Salto Del Guayrá e Guairá, encarecendo o transporte devido à grande distância percorrida pelos caminhões. Soja, milho e mandioca são produtos que passarão a ser exportados do Paraguai para o Brasil através da nova travessia entre Puerto Adela e Porto Mendes, representando um inestimável aceleramento do processo de desenvolvimento da região.

Uma das maiores movimentações, no entanto, poderá ser em torno da comercialização de mandioca. Na microrregião de Marechal Cândido Rondon está instalada o maior parque industrial de transformação de mandioca da América Latina. Indústrias como a Fecularia Lorenz, de Quatro Pontes, compram raízes in natura do Paraguai e também antevêm facilidade com a travessia por balsa. A Lorenz está, inclusive, negociando com um grupo de empresários paraguaios de

Ciudad del Este e Assunción, a instalação de uma indústria de fécula de mandioca em Puerto Adela. Segundo o economista Nilton Lang, diretor da Cia. Lorenz de Quatro Pontes, a indústria terá uma capacidade de processamento de 150 toneladas de mandioca/dia, e sua produção de fécula, estimada em 37,5 toneladas/dia, deverá ser comercializada quase que integralmente no Brasil, utilizando para isso o transporte fluvial via lago de Itaipu. A unidade, de acordo com Nilton Lang, entrará em operação no ano que vem.

Por outro lado, unidades industriais que utilizam lenha energética para suas fornalhas, no lado brasileiro, terão com a travessia por balsa maiores facilidades para a importação do produto. Estima-se que as indústrias da região importam anualmente cerca de 15.000 m³ de lenha do Paraguai, número que tende a subir após a operação da balsa entre Adela e Mendes.

De acordo com estimativas da Secretaria Municipal da Agricultura de Marechal Cândido Rondon, a população globalmente beneficiada com a travessia, nos dois países, chega a 80.000 pessoas,

numa área agrícola de 80.000 ha. Para Moacir Frohlich, secretário municipal da Agricultura, a venda de insumos agrícolas, equipamentos, peças de reposição, gêneros alimentícios e a prestação de serviços do Brasil para os colonos brasiguaios, somadas ao escoamento de cerca de 72.000 toneladas/ano de produtos agrícolas paraguaios para o Brasil, darão uma média de 550 caminhões por mês, além de 3.330 veículos pequenos e camionetes.

Como o Tratado do Mercosul prevê tarifas zeradas para importação e exportação a partir de janeiro de 1995, as regiões a serem servidas pela travessia, que será explorada pela empresa Andreis, de Guairá, apostam tudo no aquecimento comercial, além do intercâmbio sócio-cultural entre as populações brasileira e paraguaia.

A perda de milhares de hectares de terras produtivas, com a formação do lago de Itaipu, vai aos poucos tendo os seus reflexos amenizados, e a recuperação econômica dos municípios atingidos começa a ser viabilizada com os novos horizontes oferecidos pelo Mercosul.