



## O CORREDOR CENTRO LESTE

**A** história é antiga, mas a realidade muito atual. Na década de 70, o governo federal instituiu o modelo dos corredores de exportação. Era sua intenção estimular o comércio internacional e facilitar o escoamento da produção interior até os portos brasileiros. Na esteira dessa vontade, surgia a idéia de um "Corredor de Exportação Goiás-Minas-Espírito Santo", de pronto agraciada com o Porto de Capuaba.

Durante anos, sua principal mercadoria foram as discussões. Eram necessários investimentos pesados, principalmente em ferrovias e portos. Suas decisões dependiam da vontade política de Brasília, já que os Estados pouco apitam quanto a questões de política econômica. E, no vaivém da esperança de ver implantado um grande canal de escoamento da produção, muito tempo se perdeu.

Há pouco mais de um ano, sete Estados, abrangidos pelo raio de ação das principais ferrovias do Centro-Oeste, tomaram o sonho realidade. Ancorados no suporte de três grandes empresas (a Companhia Vale do Rio Doce, a Companhia Docas do Espírito Santo) transformaram sua vontade política em grande acontecimento econômico, cujos resultados poderão alterar o perfil de toda uma região e respingar o resto do país com exemplo da experiência bem-sucedida.

Este documento especial de A GAZETA reúne as principais decisões em torno do Corredor de Transportes Centro-leste. A vontade dos governadores, a logística das empresas e os primeiros resultados deste projeto avançado colocam o futuro nos trilhos, nos cais dos portos e nos porões dos navios. A busca da eficiência e da competitividade, em questão de transportes, já é uma realidade. Uma forma segura de ganhar mercados e fazer riqueza.

# Vitória, futuro centro internacional de comércio

**O secretário capixaba disse que o Espírito Santo já toma as primeiras providências para tornar Vitória um centro internacional de comércio. Isso terá impacto positivo inclusive sobre o turismo regional**

A conexão da produção com os mercados internacionais. Esta é uma etapa do Corredor de Transportes Centroleste. "Temos a ligação com a Europa, pela Itália, mais precisamente por Trieste e, agora, estamos andando em direção ao Leste asiático. Em janeiro próximo, uma comitiva sairá do Espírito Santo, presidida pelo governador Albuíno Azeredo e composta de vários empresários, para visitar Oita, no Japão. Um passo seguinte será a abertura de um centro de comércio internacional, em Vitória.

As informações são do secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico, Paulo Augusto Vivacqua. Ele afirma que Oita pode e quer receber cargas combinadas em grandes navios, perfeitamente operáveis na grande profundidade natural daquele porto. Os produtos da carga combinada podem ser descarregados em Oita e recarregados em navios menores e, por eles, distribuídos para a costa da Ásia, onde os portos são rasos. "Essa sequência abre imensas possibilidades de negócio para as cargas escoadas pelo Corredor", avalia Vivacqua.

No centro de comércio internacional em Vitória, que está sendo projetado pelo Governo do Estado, estarão situados bancos onde se verificarão potencialidades de negócios, produção e diversas informações econômicas. Da mesma forma, haverá informações sobre os mercados com os quais estamos nos relacionando, como o europeu e o asiático. Será um ponto de integração entre demanda e oferta, em nível internacional.

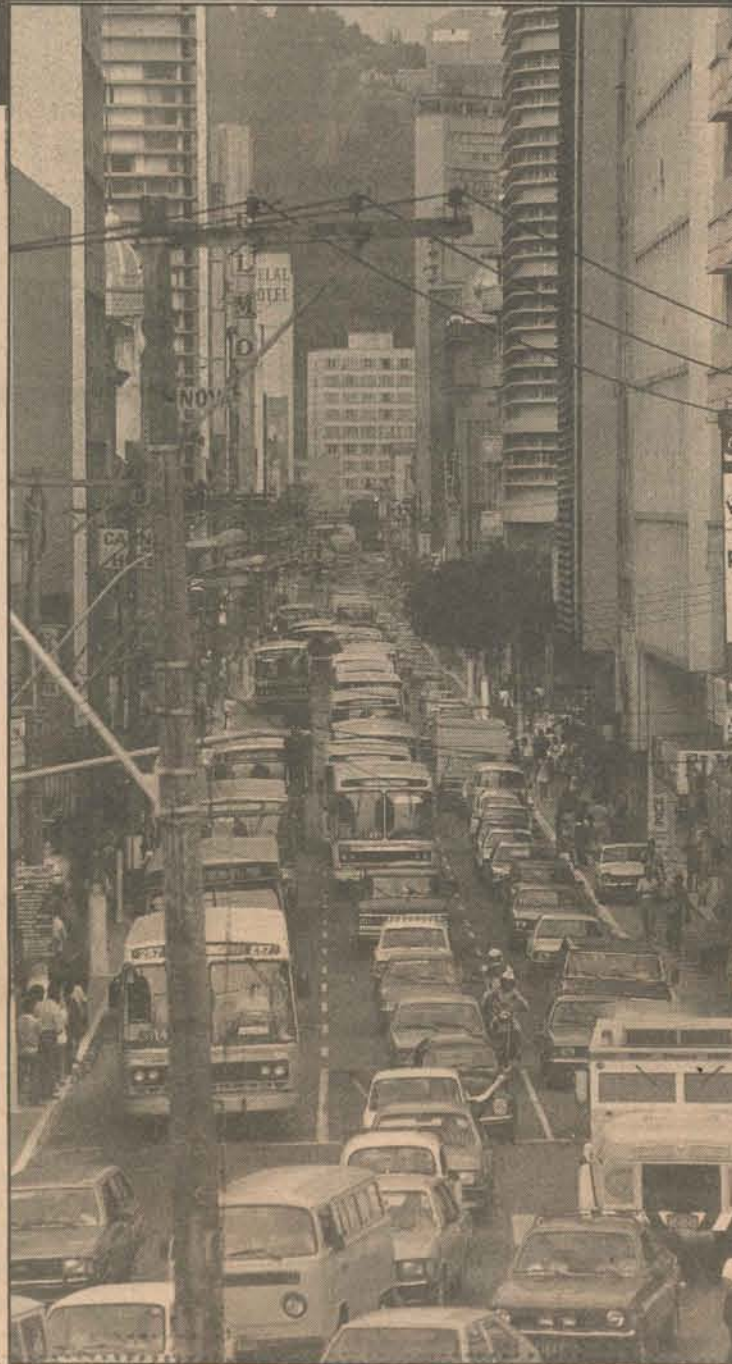
Além do acervo de informações, o centro de comércio internacional terá espaço para exposição dos produtos das regiões, espaço para escritórios de exportadores e importadores, funcionando como grande centro de operação de negócios. O Governo pretende buscar a parceria privada para o empreendimento, cuja localização, no entendimento do secretário Paulo Augusto Vivacqua, deve ser as margens do canal de acesso à baía de Vitória.

## Cidade limpa

Paralelamente a esse projeto existe um outro que é o de revitalização do Estado, sob o ponto de vista turístico, anuncia Vivacqua. O próprio secretário explica as razões desse projeto paralelo: "Uma cidade, para ser endereço internacional de comércio, tem de ser uma cidade limpa e segura. Não pode acontecer numa cidade onde campeiem o crime e a sujeira e a degradação". O nível de atividade de comércio, que está sendo preprado em função do Corredor de Transportes Centroleste, necessariamente implicará deslocamento para a cidade de executivos do mundo inteiro, com suas famílias. São pessoas que estão habituadas com níveis de segurança, de higiene de primeiro mundo".

No entendimento do secretário de Desenvolvimento Econômico, Vitória tem hoje uma qualidade de vida considerada muito boa, em termos relativos. "E nós podemos transformá-la em verdadeiro jardim à beira-mar", antevê Vivacqua. "Mas é preciso melhorar a qualidade de vida dos pobres até a classe média. A qualidade de vida tem de atingir todos os níveis. Pobreza não deve significar necessariamente degradação, nem miséria. Se isso acontece é porque ela está sendo abandonada", diz.

Paulo Augusto Vivacqua revela um plano para a Grande Vitória que envolve, inicialmente, a recuperação da baía de Vi-



**Vivacqua pretende a criação de um grande centro de comércio em Vitória. A idéia acha base nos modelos já existentes no mundo e pode ajudar a fazer os negócios de uma grande região brasileira**

tória. A idéia é imprimir-lhe um padrão semelhante ao de Cingapura, que é um centro de comércio internacional modelar. "O porto de Cingapura tem uma atividade intensa e é absolutamente limpo. Suas águas são limpas, não há lixo nas águas, não se vêem carcaças de navios, é tudo pintado, é bonito de se ver. A vegetação do porto está toda recuperada e também é possível pescar-se no porto", narra o secretário.

Vivacqua lembra que na Grécia e em Portugal existem bairros de baixa renda que "são bonitos de olhar, porque são bem cuidados, porque são limpos". Isso decorre de motivação nesse sentido e de assistência pública. "Em Vitória nós podemos ter as encostas, que são ocupadas pela população de baixa renda, embelezadas, assistidas com saneamento, com água, com serviço de limpeza de lixo, participando do projeto de embelezamento da cidade e sendo até objeto de atração turística. Isso se entrosa na questão da cidade-porto de caráter internacional", explica o secretário de Desenvolvimento. "Isso é o portão para o comércio internacional, o portão para essa vasta região", como é, por exemplo, Cingapura.

No entendimento de Paulo Augusto Vivacqua, toda a região "atrás do Espírito Santo", justamente o território abrangido pelo Corredor de Transportes Centroleste, com esta associação (corredor, comércio internacional, pólo turístico) irá crescer a taxas progressivamente mais altas. O grande impedimento até então era o transporte de caráter sistêmico, o que está sendo sanado pelo Corredor. Os mercados realmente existem, precisando ser ligados em sua operacionalização. "E o Espírito Santo, particularmente Vitória, sendo o portão oceânico dessa região, vai sofrer um desenvolvimento ímpar, todo centrado em transporte e porto", avalia Paulo Augusto Vivacqua.

## Interesse

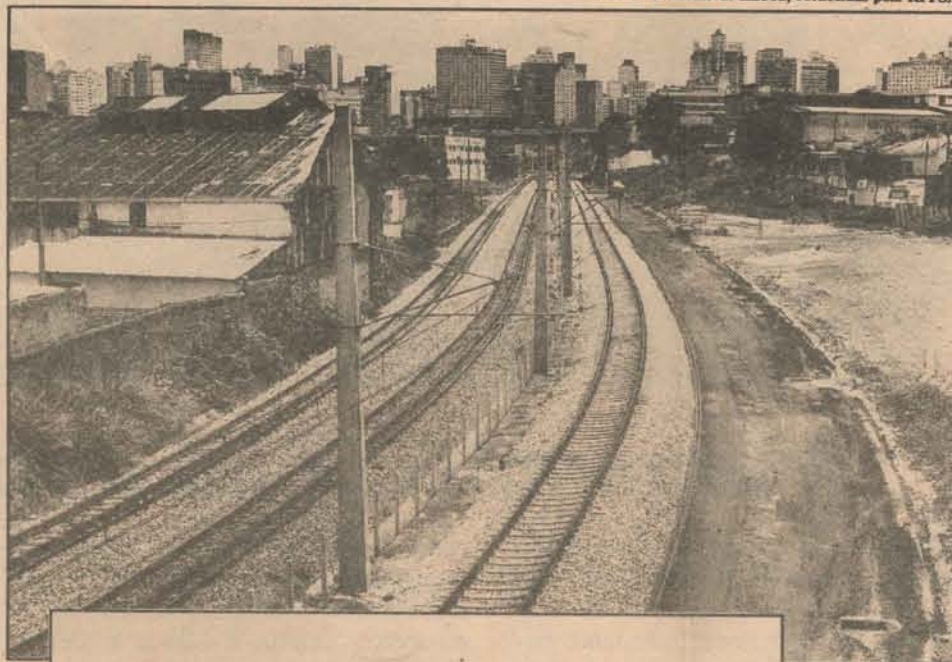
A coordenadora do Corredor de Transportes Centroleste, Sandra Stheling, destaca as manifestações de interesse de comércio internacional, induzido por esse processo sistêmico de transporte. O escritório operacional do Corredor já foi, inclusive, procurado no sentido de firmar um acordo operacional com a região de Trieste, na Itália. Por esse acordo deverá ser implantada uma plataforma brasileira no porto de Trieste. A partir daí, um intercâmbio de promoção do Corredor Centroleste dentro do corredor europeu e vice-versa, explica Sandra Stheling. O acordo de Trieste já recebeu o sinal verde tanto do Governo italiano quanto dos governadores dos sete Estados do Corredor Centroleste — Espírito Santo, Goiás, Minas, Brasília, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Tocantins.

Sandra Stheling também destaca o interesse da autoridade portuária de Roterdã sobre as oportunidades de negócios apresentadas a partir do Corredor de Transportes Centroleste. Inclusive há um estudo de previabilidade para analisar a implantação de um centro de comércio de produtos brasileiros de Roterdã.

# Rede redimensiona capacidade das linhas

**Transposição de Belo Horizonte aumenta a capacidade operacional da Rede Ferroviária Federal e facilita o escoamento das cargas dentro do Corredor de Transportes Centroleste**

Fotos de Dermeval Lisboa, fornecidas pela RFFSA



**Linhas de carga e passageiros, Viaduto Francisco Salles, Belo Horizonte**

**Emboque "B" (lado Dom Joaquim) do túnel de carga sob a Avenida José Cândido da Silveira, Belo Horizonte**

Com a conclusão das obras e serviços contratados em cerca de oitocentos quilômetros de linhas, no trecho Belo Horizonte/Brasília, prevista para o final do próximo ano, a Rede Ferroviária Federal, através de sua Superintendência Regional de Belo Horizonte, terá ampliada sua capacidade de transporte para 18 milhões de toneladas por ano, segundo informação do superintendente Helimar Levi Rizzi.

Cerca de 160 milhões de dólares, relativos ao contrato de 200 milhões de dólares, negociado com o Banco Mundial em 1985, já foram aplicados em linhas, pátios, estações, sistemas, materiais e equipamentos. Agora, a Rede Ferroviária aguarda um aporte de recursos, no valor de 100 milhões de dólares, para a construção da variante da Serra do Tigre.

## Belo Horizonte

Para eliminar um dos principais gargalos operacionais entre o parque industrial de Belo Horizonte e Capitão Eduardo, a Rede Ferroviária e a Companhia Brasileira de Trens Urbanos, sua subsidiária, viabilizaram recursos junto ao Governo federal para as obras de transposição.

Isso aconteceu a partir de 1980. Os serviços foram paralisados em 1989 e reiniciados no ano passado. Segundo a Rede Ferroviária, neste período foram investidos cerca de 500 milhões de dólares nos dois sistemas (passageiro e carga), entre as estações de Eldorado e Matadouro. Em face da limitação dos recursos só foram concluídas as linhas de carga e passageiro entre Eldorado e Central.

Agora, por acordo firmado entre a Rede Ferroviária e a Companhia Vale do Rio Doce, decidiu-se pela transferência do pátio de Capitão Eduardo e o trecho desta estação até Pedreira para a Vale. Em troca, a Vale aportará recursos no valor de 15,8 milhões de dólares e ficará responsável pela construção da travessia de Belo Horizonte entre Capitão Eduardo e Matadouro.

Com o término das obras entre Capi-

tão Eduardo e Horto, que prevê apenas uma linha na primeira fase das obras, a Rede Ferroviária terá aumentada sua capacidade de transporte de carga de 5 milhões de toneladas por ano para 17 milhões de toneladas, entre General Carneiro e Horto. Na construção da segunda linha, essa capacidade passará para 42 milhões de toneladas por ano.

O superintendente da Regional 2, Helimar Levi Rizzi, informou ainda que, para reduzir os custos operacionais e dar confiabilidade à circulação dos trens, a Rede e a Telemig assinaram convênio para implantação de sistemas óticos de telecomunicações, compartilhando a infraestrutura ferroviária para um primeiro trecho entre Sete Lagoas, Belo Horizonte e Divinópolis. Esta parceria significará uma redução de custos para o sistema de telecomunicações da Regional de 6 milhões de dólares.

Situada na região geoeconômica mais importante do país, a malha ferroviária da Rede tem papel fundamental como indutora de desenvolvimento da economia e desenvolvimento das regiões Centro-Oeste e Nordeste. Com seus quase 4 mil quilômetros, suas linhas interligam-se a outras ferrovias e aos principais portos do país, entre os quais Vitória.

Segundo Helimar Rizzi, a Rede está atenta ao movimento dos mercados e, há alguns anos, vem fazendo investimentos necessários à expansão da sua capacidade, na medida em que os estudos econômicos indiquem viabilidade. Ele acha que com a conclusão das atuais obras e a eliminação de trechos críticos, o Corredor Centroleste será uma das principais vias para o escoamento de cargas.

## Gargalo de Belo Horizonte acaba em dezessete meses

O gargalo ferroviário do Corredor de Transporte Centroleste, localizado na transposição de Belo Horizonte, já tem data marcada para deixar de existir: dentro de 17 meses. É que a Companhia Vale do Rio Doce assumiu a construção do subtrecho de sete quilômetros de extensão, entre Matadouro e Capitão Eduardo, um investimento da ordem de US\$ 15,8 milhões, visando à eficiência operacional com redução de custos.

Esses objetivos levaram a Companhia Vale do Rio Doce e a Rede Ferroviária Federal a celebrarem dois acordos. No relativo à eliminação do gargalo, a Rede Ferroviária se compromete a ceder à Vale, responsável pelas obras, a posse e a operação do pátio de Capitão Eduardo. O projeto da nova ferrovia será fornecido pela Rede.

O outro acordo prevê a ampliação e a participação crescente das ferrovias nas deman-

das de transportes e no desenvolvimento das regiões sob influência do Corredor de Transportes Centroleste.

No estímulo ao transporte por ferrovia, virá a melhoria dos serviços, capaz de atrair novos usuários. A resposta a essas medidas deverá ser a ampliação dos negócios para as duas empresas, que ingressarão em mercados até agora não atendidos por elas.

Essas metas é que levaram à assinatura do convênio de tráfego mútuo e ao intercâmbio de material rodante (vagões e locomotivas) e definiram duas estações para a sua realização: a de Capitão Eduardo, a ser operada pela Companhia Vale do Rio Doce, e a de Sabará, pela Rede Ferroviária Federal.

Após a conclusão das obras do subtrecho ferroviário, todo intercâmbio de vagões e/ou locomotivas ocorrerá no pátio de Capitão Eduardo. Os resultados financeiros decorrentes dos novos negócios a realizar em tráfego mútuo terão divisão equitativa.



**Pátio de Capitão Eduardo, na Grande Belo Horizonte**

# No encontro dos trilhos, o sonho realizado

**A construção do trecho Costa Lacerda e Capitão Eduardo, pela Companhia Vale do Rio Doce, modernizou as linhas e uniu, em definitivo, as ferrovias da Vale e da RFFSA**

Um sonho de mais de 30 anos passou a ser realidade a partir de fevereiro deste ano: os trilhos da Estrada de Ferro Vitória a Minas chegaram a Belo Horizonte unindo-se aos da Rede Ferroviária Federal. Era o fim de um gargalo histórico do Corredor de Transportes Centroleste, o trecho Costa Lacerda a Capitão Eduardo. Finalmente, ele foi transposto por uma variante de 46,92 quilômetros, construída pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, da Companhia Vale do Rio Doce.

A união, em Belo Horizonte, da Estrada de Ferro Vitória a Minas com a Rede Ferroviária Federal passou a proporcionar aos produtores da região uma opção mais fácil de acesso ao mar, através do complexo portuário capixaba. A ligação anterior, construída em região montanhosa há quase um século, dificultava a operação ferroviária em padrões modernos. Agora, com 8,3 quilômetros de pontes e túneis, a velocidade comercial passou a ser duplicada.

O fim do gargalo Costa Lacerda a Capitão Eduardo possibilita a utilização intensiva do porto de Vitória para embarque dos produtos oriundos do Cerrado, além de reforçar uma condição natural de Belo Horizonte, a de centro geográfico ferroviário do país. Portanto, um dos principais pólos de distribuição de cargas do Brasil. O novo ramal triplicou a capacidade de escoamento do trecho de 6 para 18 milhões de toneladas anuais.

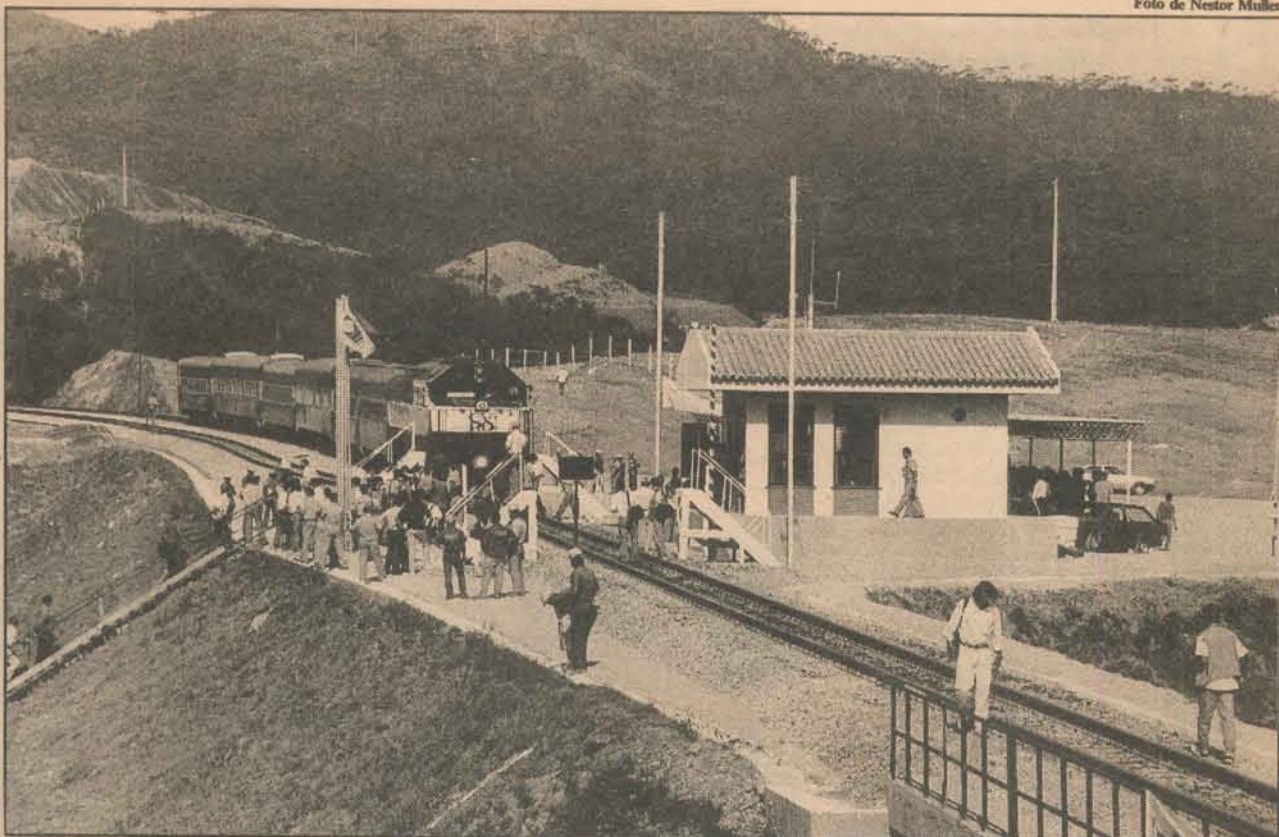
Nesta obra, o túnel de Sabará, com três quilômetros, foi o maior desafio e levou quase quatro anos para ser concluído, por causa dos cuidados com o patrimônio histórico da cidade. Foram construídos dois outros túneis: o de Marembá, com 2,1 quilômetros, e o de Gongo Soco, com 280 metros.

O trabalho da Companhia Vale do Rio Doce nessa região não se esgota com a conclusão do novo trecho do ramal Costa Lacerda/Capitão Eduardo. A idéia encampada pela empresa é a de viabilizar um grande pólo de desenvolvimento do Rio Doce, atraindo investimentos para se localizarem ao longo da ferrovia.

O então presidente Fernando Collor, em cerimônia realizada no Palácio do Planalto, em 6 de junho de 1990, ao aprovar a venda de 107 quilômetros à Companhia Vale do Rio Doce pela RFFSA assinalou:

"Será possível utilizar toda experiência de exportação da Companhia Vale do Rio Doce, bem como o grande complexo portuário da Costa do Espírito Santo, formado pelos portos de Tubarão, Praia Mole, Capuaba, Paul e Barra do Riacho, todos eles ligados ao interior do país pela Estrada de Ferro Vitória a Minas. Esse trecho, sem dúvida nenhuma, vai induzir o desenvolvimento brasileiro, reduzindo fretes, reduzindo tempo de tráfego desses mesmos produtos e fazendo com que o nosso desenvolvimento seja alcançado nos patamares que nós desejamos, antes do período previsto".

**O novo trecho ferroviário abriu caminho e permitiu melhorar o transporte entre Belo Horizonte e Vitória**



## A importância da nova ligação

• Novos horizontes estão sendo abertos para uma vasta região do país, ampliando a gama de oportunidades comerciais e industriais para vários Estados — **Wilson Brumer, presidente da Companhia Vale do Rio Doce.**

• As cargas originais nesse pólo de desenvolvimento do país têm opções para demandar aos centros consumidores e ao exterior — **Martiniano Lauro Amaral de Oliveira, presidente da Rede Ferroviária Federal.**

• A conjugação das linhas incentiva a função de entreposto comercial que Belo Horizonte já exerce, além de desafogar o tráfego nas vias urbanas — **Eduardo Azeredo, prefeito de Belo Horizonte.**

Estas três manifestações traduzem a importância econômica que representou para o país uma das

mais festejadas conquistas operacionais do Corredor de Transportes Centroleste, a chegada da Estrada de Ferro Vitória a Minas a Belo Horizonte no ano passado. A inauguração do novo trecho foi uma festa da economia brasileira em Minas, com certeza. O governador Hélio Garcia até lembrou Juscelino Kubitschek, em sua marcha para o Centro-Oeste.

Já o governador do Espírito Santo, Albuíno Azeredo, exaltou, no encontro das estradas, o potencial de beneficiamento econômico principalmente para os Estados centrais brasileiros. E não deixou de lembrar a real opção de saída pelo mar, através do sistema portuário capixaba, terminal do Corredor de Transportes Centroleste.

Wilson Brumer destaca ainda a importância dos bons meios de transporte para a veiculação de

mercadorias. Assinala que hoje, quando estão em formação diversos blocos econômicos internacionais e continentais, "é pertinente a visão do planeta" globalmente e inserir-se com competência nos grandes grupos de comércio entre os países e conjuntos de países. Mas, para isso, são fundamentais sistemas de tráfego eficientes", adverte.

Ainda a propósito do ramal Costa Lacerda/Capitão Eduardo, o presidente da Rede Ferroviária, Martiniano Amaral de Oliveira, chama a atenção para duas questões básicas do transporte: custo e eficiência. Produtores e exportadores têm a alternativa mais barata e eficiente. "Quem obtiver a maior produtividade terá o menor preço. Quem alcançar maior qualidade completará o binômio, o que caracteriza a competitividade".

## Capacidade maior em menor distância

**N**a construção do novo ramal de Costa Lacerda, hoje um trecho da Vitória-Minas, a Companhia Vale do Rio Doce investiu US\$ 130 milhões e pagou à Rede Ferroviária Federal US\$ 100 milhões, como indenização pela transferência do percurso de 107 quilômetros, para o qual foi feita uma variante de 47,8 quilômetros entre General Carneiro (na região metropolitana de Belo Horizonte) e Gongo Soco (no município de Barão de Cocais), para eliminação de curvas fechadas e rampas íngremes. É que, a capacidade de escoamento aumenta com a elevação da velocidade dos trens e formação de comboios menores. Mas, a

preocupação ecológica também fez-se presente à obra: ao longo do trecho foram plantadas um milhão de árvores, além de 560 mil metros quadrados de grama.

No encontro da Rede Ferroviária Federal com a Estrada de Ferro Vitória a Minas os trens poderão trafegar com até 100 vagões — trem/padrão da Estrada de Ferro Vitória a Minas trafega hoje com 200 vagões — com comprimento total de 2.000 metros. Eliminado o gargalo, abriu-se para a região dos cerrados o caminho do mar, deslançando o Corredor de Transportes Centro-Leste.

O diretor de Marketing da Rede Ferroviária Federal, João Bosco de Freitas, ao

comparecer ao Encontro Técnico de Transportes Integrado Intermodal, promovido pela Fundação Dom Cabral e Companhia Vale do Rio Doce, em 11 de dezembro último, em Contagem, região metropolitana de Belo Horizonte, informou:

"A Rede quer uma ampla e profícua parceria com a Estrada de Ferro Vitória a Minas, como já vem ocorrendo com o tráfego mútuo atual de 7 milhões de toneladas anuais entre as duas ferrovias (...) e o consequente crescimento do transporte por linhas férreas, necessário ao desenvolvimento do país, pela redução do consumo de energia que proporciona, aumentando a competitividade dos produtos nacionais".

Empresas de diversas regiões, entre elas Sul e Triângulo Mineiro, têm demonstrado interesse na utilização dos portos capixabas, via Estrada de Ferro Vitória a Minas.

# Transportes. Uma especialidade da Vale

**T**ransporte é um grande negócio. Se não fosse não existiriam tantas e tão grandes empresas no mundo ganhando dinheiro com essa atividade. No Espírito Santo, temos a oferecer uma ferrovia, um sistema portuário efficientíssimo, dispomos de uma frota de navios que fazem rota no mundo todo, entre eles o da Docenave, temos um porto nos Estados Unidos, comprado pela Companhia Vale do Rio Doce, em Long Beach. Temos, portanto, uma sinergia em torno do Corredor.

É com essa mostragem de dados que o superintendente da Estrada de Ferro Vitória a Minas, Rinaldo Bastos Vieira Filho, destaca a importância do Corredor de Transportes Centroleste. Ele defende a visão do sistema integrado de transporte, envolvendo as linhas da Rede Ferroviária Federal, as linhas da Companhia Vale do Rio Doce com os portos do Espírito Santo. Isso permitirá as vantagens da competitividade, no seu entendimento.

Rinaldo Vieira Filho lembra que o objetivo da competitividade tem levado à diversificação vários empreendimentos econômicos. Inclusive a própria Vale do Rio Doce que, além do minério de ferro, passou a trabalhar com celulose, alumínio, ouro. "Pois está na hora da diversificação dos transportes, que é a especialidade maior da Vale. Foi por isso que ela chegou à condição de maior empresa de mineração do mundo. É porque tem o transporte mais eficiente do mundo", argumenta.

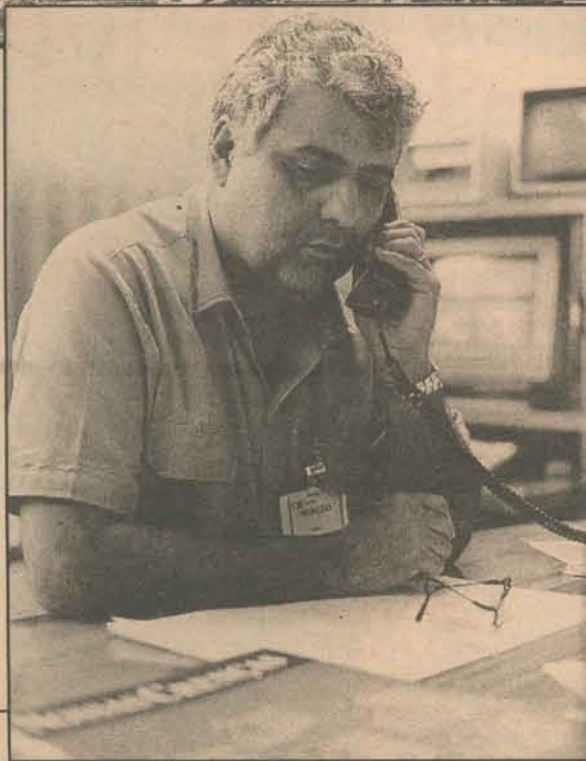
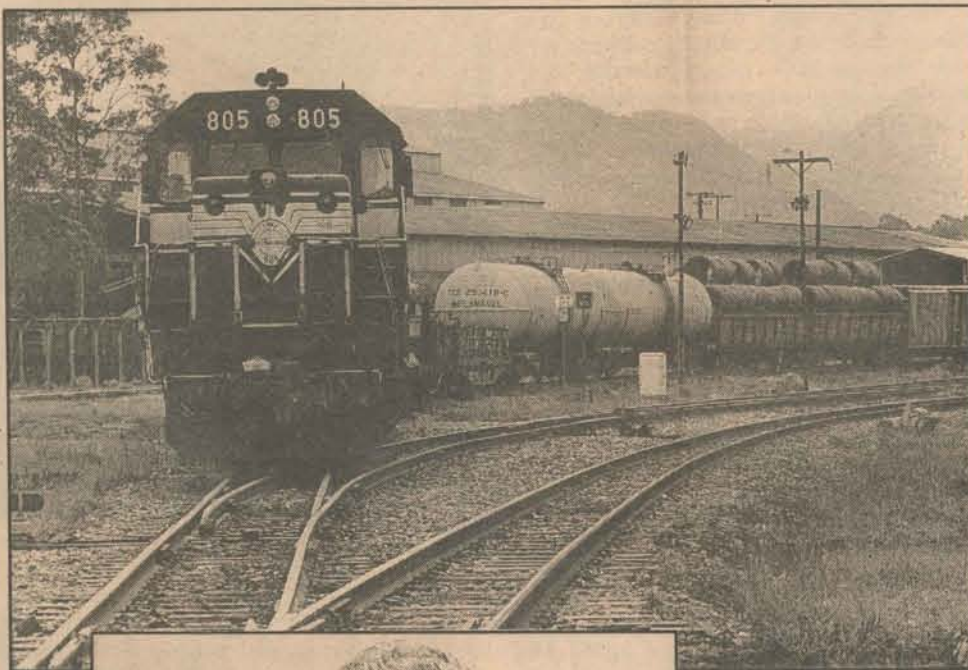
Para o superintendente da Estrada da Vale, a eficiência do transporte chega na questão da logística. Ele mesmo explica: "O cliente tem uma carga em Ibirapu e quer colocá-la em Hannover. Então, há de se preparar um esquema que seja eficiente e atenda a todos os pontos: prazo, segurança, preço para o cliente e margem de lucro para o sistema transportador. A logística é justamente trabalhar com meios diferentes para atingir os objetivos", define. Salienta que a Vale é especialista em logística. Por isso ganhou o mercado mundial.

Rinaldo Vieira Filho observa que, a partir do sucesso na logística alcançado pela Vale, o Corredor de Transportes Centroleste deve ser visto a partir desse prisma. Ele considera o empreendimento da maior importância não apenas para a economia do Espírito Santo, mas de todos os demais Estados envolvidos (Minas, Goiás, Brasília, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Tocantins).

O superintendente de Estrada destaca que a Vale é dona de um ativo de US\$ 2 bilhões, chamada Estrada de Ferro Vitória a Minas. Apesar de transportar principalmente minério de ferro, vem se preparando ao longo dos anos para transportar outros tipos de produtos. Portanto, a preparação para o Corredor não é de hoje. Faz parte do conceito de que transporte é um bom negócio. "Aliás, à Vale interessa todo bom negócio".

Rinaldo revelou inclusive que no ano que vem serão trazidos carros da Fiat produzidos em Betim para serem exportados pelo porto de Vitória. Devem ser mais de seis mil unidades. São 10% do que a Fiat fabrica por ano. "Isso, sob o ponto de vista mercadológico, significa que temos capacidade para exportar automóveis, que é uma carga de alto valor agregado, uma carga nobre. É uma excelente propaganda para o Corredor de Transportes Centroleste", finaliza.

*Por sua experiência com transporte de minério de ferro, a Estrada de Ferro Vitória a Minas capacitou-se e criou alternativas para transporte de variadas cargas, dentro do processo de diversificação. Ela integra o Corredor*



**O superintendente da Vitória a Minas, Rinaldo Bastos Vieira Filho, chama atenção para a especialidade maior da CVRD: o transporte. Por isso, sobressai constante busca de eficiência, principalmente porque a ferrovia é o meio mais seguro e barato de transferência de cargas entre produção e mercados**



## Vitória a Minas, moderna e competitiva

**A** Vitória a Minas é a mais moderna e produtiva estrada de ferro brasileira. Ela é responsável por 43% de todo o transporte ferroviário do país. A cada ano, os seus trens transportam 100 milhões de toneladas de mercadorias, dentre quais 80 milhões de toneladas de minério de ferro, 60% de aço e boa parte da celulose exportada pelo Brasil, além de contêineres, madeira, carvão, grãos, insumos agrícolas.

Ao longo do Vale do Rio Doce, três milhões de pessoas se utilizam dos trens da Estrada de Ferro Vitória a Minas, a cada ano, perfazendo uma média de 10 mil pessoas por dia, o suficiente para abarrotar 250 ônibus.

O Controle de Tráfego Centralizado, localizado em Vitória, é o "cérebro" da Estrada de Ferro Vitória a Minas. No CTC é que se realiza minuciosíssimo controle e monitoramento. Os painéis exibem a representação esquemática da linha férrea, com informações que permitem aos operadores saber onde estão as composições e decidir qual a rota que cada trem deve seguir. O maquinista fica sempre em comunicação direta e permanente com o CTC e, quando necessário, pode entrar em contato com as estações terminais. Toda a comunicação é gravada 24 horas por dia.

Os trens da Estrada de Ferro Vitória a Minas dispõem dos mais modernos equipamentos de segurança. O controle automático de velocidade diz ao maquinista que a linha adiante está liberada e aciona o freio do trem caso seja ultrapassada a velocidade permitida.

Instalado a cada 1.750 metros de linha, o detector de descarrilhamento permite ao Controle de Tráfego Centralizado paralisar o trem em caso de qualquer anormalidade. Outro dispositivo instalado em pontos estratégicos da linha alerta ao CTC caso haja superaquecimento dos rolamentos e nas rodas dos vagões. Essas informações são armazenadas em computadores e utilizadas rotineiramente para gerenciamento das operações de transporte.

Breve, o cliente poderá acompanhar toda a operação de transbordo de sua carga, através de terminais de computador instalado em seu escritório.

A Estrada de Ferro Vitória a Minas opera com locomotivas de última geração e possui vagões para qualquer tipo de carga. Em Tubarão, a ferrovia mantém oficinas onde é desenvolvido eficiente esquema para conservação e recuperação de vagões e locomotivas. Essas oficinas estão preparadas para realizar complexas operações de manutenção, visando deixar as máquinas da ferrovia em perfeitas condições de funcionamento. O mesmo cuidado se estende à permanente conservação dos 870 quilômetros da linha férrea. A mão-de-obra da ferrovia é especializada e passa por constante treinamento e reciclagem.

Os trens da Estrada de Ferro Vitória a Minas são mais rápidos e econômicos que o transporte por caminhão, nas mesmas distâncias. Eles transportam com um litro de combustível uma tonelada por 270 quilômetros, ou seja, mais de dez vezes o desempenho dos caminhões.

No transporte de celulose entre a Celnibra e o Portocel, o trem percorre 370 quilômetros em dez horas. Transportando produtos siderúrgicos entre a Usiminas e o porto de Praia Mole, a Vitória Minas leva 14 horas para cobrir 440 quilômetros. O sistema automatizado de despacho de cargas agiliza a liberação de vagões.

# Estado quer gerência do sistema portuário

**Na busca de eficiência, o Espírito Santo pleiteia do Governo federal delegação de gerência sobre os portos. Uma novidade, nesta gestão, será o grupo gerencial, que incluirá os Estados do Corredor**

O Espírito Santo pleiteou e está em vias de obter do Governo federal a delegação para exploração comercial do complexo portuário existente em seu litoral. Ao receber a delegação, o Estado se tornará titular da autoridade portuária do complexo que abrange os portos públicos de Vitória, Praia Mole e Capuaba e os terminais privados a eles vinculados.

Esse conjunto de instalações portuárias é, na verdade, um complexo regional vinculado ao Corredor de Transportes Centroleste. Por isso, os governadores dos Estados envolvidos no projeto formalizaram seu apoio em documento de 22 de outubro de 1991, através do qual foi constituído o Conselho Interestadual do Corredor de Transportes Centroleste.

O Espírito Santo pretende assegurar uma participação efetiva nas deliberações da autoridade portuária, não só aos Estados integrantes do Corredor Centroleste como também às municipalidades onde se situam as instalações por-

tuárias, as representações dos trabalhadores na área portuária, dos usuários, entre outros.

Visando a assegurar o máximo de profissionalismo e eficiência operacional, o Estado pretende confiar a gestão das atividades do complexo portuário a empresários notadamente capacitados, mediante contrato específico. Assim, a autoridade portuária deverá se ocupar, exclusivamente, em traçar planos e programas do Corredor Centroleste.

Na concepção dos técnicos que vêm estudando o assunto, a operação do complexo porto/Corredor deve ser contratada pela autoridade portuária, com gestor de notória idoneidade técnica e empresarial, sob todos os aspectos. Um contrato de gestão estabelecerá claramente os objetivos globais e intermediários, os parâmetros operacionais a serem atingidos e desenvolvidos, as políticas e práticas concernentes ao relacionamento com os usuários e as comunidades envolvidas e a remuneração do gestor, incluindo incentivos à busca de maior eficiência e produtividade.

## Algumas principais vantagens

Os resultados operacionais são as melhores expressões sobre a eficiência dos portos operados pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Nos portos de Vitória, Capuaba, Paul e Cais de Capuaba, a performance é crescente e cada vez responsável por melhores resultados. Competitivamente, esses portos apresentam vantagens geográficas e operacionais, estas principalmente pelas ligações com a eficiente ferrovia Vitória a Minas.

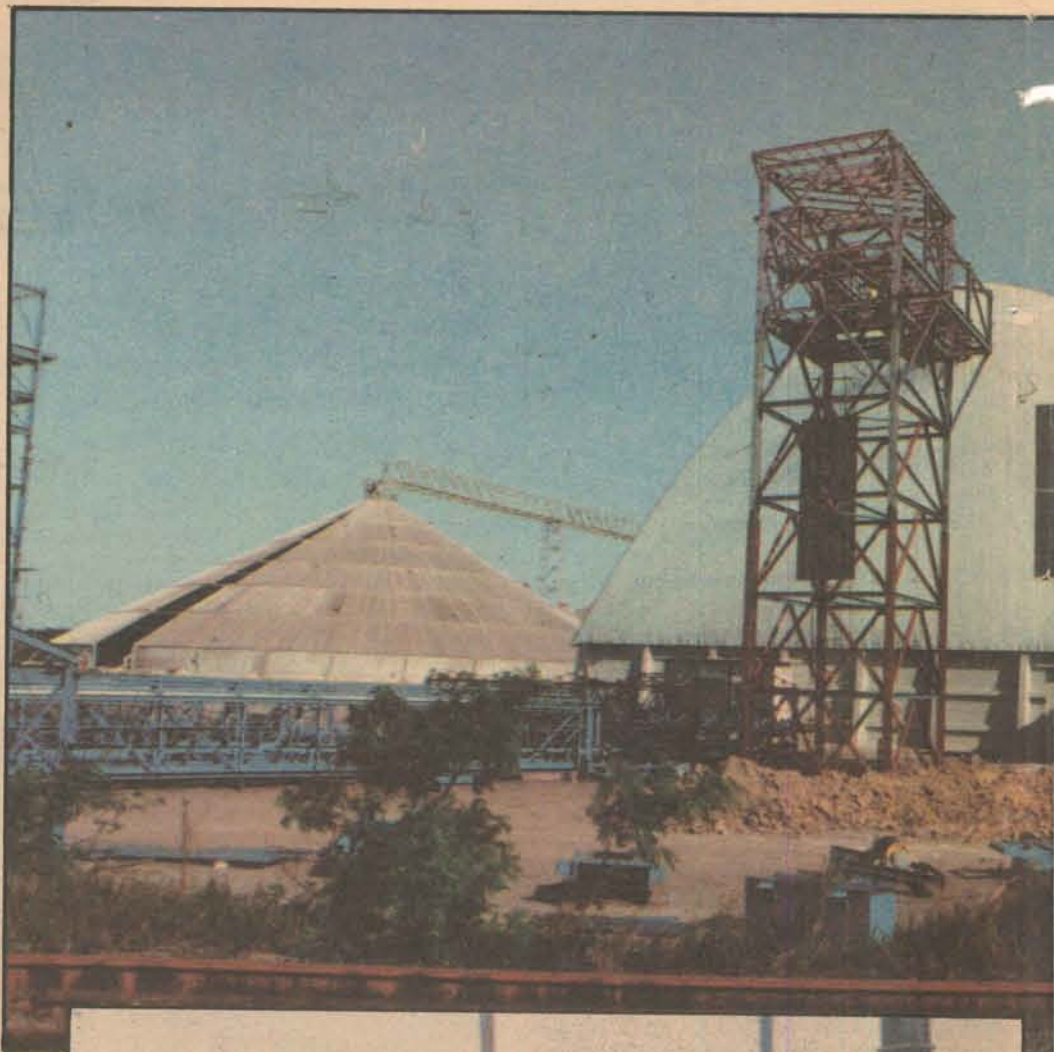
De 1990 para 1991, o movimento geral de cargas nesses portos aumentou 17,53%. Foram 3.254.799 toneladas contra 2.769.124 toneladas. Já a movimentação de café nos cais de Vitória e Capuaba atingiu em 1991 o recorde de 5.438.292, um incremento considerável de 80,1% sobre as 3.018.940 sacas registradas no ano anterior. Em grãos, os resultados operacionais também são bastante expressivos. O embarque evoluiu em 13,39%, ou seja, 806.500

sacas em 1991 e 711.250 sacas em 1990. As mercadorias em grãos movimentadas foram soja, farelo de soja, café, trigo e malte. Até setembro último, o total de embarque já atingiu 563.002 sacas. Vale também citar o movimento de contêineres: 23.165 em 1990 e 32.977 em 1991. Crescimento de 42,35%.

Além das vantagens geográficas e operacionais, existem outras razões para justificar esses números. Uma das razões mais fortes é a política tarifária da Codesa. Elas são comparativamente muito baixas. São sensivelmente menores que as praticadas pelos portos mais próximos — Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande e Paranaguá. Mas a competitividade decorrente do valor das tarifas não é apenas doméstica, é internacional. Assim, os portos administrados pela Codesa (Vitória, Capuaba, Paul e Atalaia) apresentam custo de movimentação aos portos de Hamburgo, Bremen, Le Havre, Roterdã, Nova Iorque, Jacksonville, Norfolk e Nova Orleans. "Preferimos ganhar na escola, na maior movimentação", justifica o diretor de Operações da Codesa, Antônio Paulo Riemppst de Menezes.

A performance dos portos administrados pela Codesa tem-lhe valido vários contratos operacionais. Com a Petrobrás existe um contrato com duração de 24 meses. Outro com a Bahia Sul Celulose, de 12 meses, para embarque de celulose em fardos e papel em bobinas; com a Companhia Siderúrgica Nacional, duração de um ano, para movimentação de produtos siderúrgicos; com o Centro de Comércio de Café de Vitória, também de um ano; outro com a Rhodes, duração de 12 meses, para embarque de malte. Para embarque de soja em grãos existem contratos com três empresas: Richco Vitória Comércio e Exportação Ltda, ATC Comércio Internacional e Enor, Comércio Exportação e Importação Ltda. Para pellets de soja existe um contrato de seis meses com a Ceval Alimentos S/A.

O presidente da Codesa, Wilson Calmon, também aponta causas administrativas internas que dão suporte à grandeza operacional. Uma delas foi a redução do quadro de funcionários da empresa, via aposentadoria incentivada, proporcionando grande economia operacional.



O embarque por correia transportadora uniu o vagão aos porões do navio



Calmon, da Codesa

# Preparando Tubarão para metas arrojadas

**As cargas combinadas (outros grãos com minério de ferro num mesmo navio) começam a fazer parte da vida do Porto de Tubarão. Os investimentos correm por conta da Vale e dos empresários que exportam soja**

**P**ara o ano 2005, a Companhia Vale do Rio Doce projeta a exportação de três milhões de toneladas de grãos por Tubarão. Para que esta meta seja atingida, é fundamental que, na outra ponta do processo, haja insumos a preços competitivos, e a Vale, atenta a esse aspecto, está estudando o investimento para construção, no Porto de Tubarão, de um terminal para fertilizantes. Já existem até parceiros interessados em se associar à Vale nesse projeto.

As informações são do superintendente do Porto de Tubarão, Cândido Cotta Pacheco. O terminal para fertilizante visa receber em Vitória esse produto importado. É que o Brasil compra hoje do exterior 93% do cloreto de potássio que consome, cerca de 2,9 milhões de toneladas, e importa 99% do enxofre que usa. Esses produtos entrariam por Tubarão de onde seriam transportados para a região de Uberlândia e Uberaba, onde estão instaladas as misturadoras que fabricam fertilizantes, para abastecer o Cerrado brasileiro, de onde vêm os grãos exportados por Tubarão, um dos terminais do Corredor de Transportes Centroleste.

O Cerrado é uma região agrícola de 180 milhões de hectares, toda mecanizável, dos quais 52 milhões de hectares estão sob a influência dos trilhos da Companhia Vale do Rio Doce e da Rede Ferroviária. Essa área, influenciada pelo transporte ferroviário, tem capacidade de produção de 71 milhões de toneladas. O Brasil é o segundo produtor mundial de soja, com 19,8 milhões de toneladas e também o segundo no ranking dos exportadores deste produto. Vendemos para o exterior 15,5% das exportações mundiais, ou 4,1 milhões de toneladas. Os maiores importadores de soja em grãos são a Comunidade Econômica Européia (45,3%), Japão (33,3%) e Rússia (2,9%). Os maiores compradores de soja em farelo são a CEE (44,2%), a Rússia (26,1%) e o Leste Europeu, (14,1%).

A Companhia Vale do Rio Doce opera atualmente o terminal de Tubarão, com capacidade para exportar 80 milhões de toneladas. Mas, no momento, embarca apenas 63 milhões de toneladas. Ela opera também o terminal de Praia Mole, destinado à importação de carvão, com capacidade nominal de 8 milhões de toneladas. Para que a Vale opere a movimentação portuária de outros produtos é necessária a concessão, daí por que a expectativa sobre o projeto de modernização portuária, em tramitação no Congresso Nacional.

Na área do Porto de Tubarão existem projetados nove armazéns, dos quais dois já foram construídos. O armazém nº 1, da Ceval, tem dimensões básicas de 50 metros por 130 metros, sendo 52 metros de altura. A capacidade de armazenagem é de 65 mil toneladas de grãos e 40 mil toneladas de farelo. Já o armazém número dois, da Richco, tem dimensões básicas de 60 metros de diâmetro e 28 metros de altura. São, na verdade, dois armazéns cônicos de mesma medida. Cada um tem capacidade de armazenagem de 22.500 toneladas de grãos.

O superintendente do Porto, Cândido Cotta Pacheco, confirmou o pedido da Ceval para construção do terceiro armazém na área de Tubarão. Além da fábrica de esmagamento de soja, o projeto também exige uma unidade produtora de lata para acondicionamento do óleo.

O Porto de Tubarão, importante terminal do Corredor Centroleste, possui ainda um conjunto de moega ferroviária para descarga simultânea de dois vagões, na capacidade de pico de 750 toneladas/hora. Já a capacidade de embarque disponível no Pier 1 será de 1.500 toneladas/hora, através do carregador de navios CN 01.



Cotta Pacheco, de Tubarão

## Estaleiro completa infra-estrutura portuária



Navios também precisam de reparos. Por isso, o estaleiro é necessário

## Novo serviço

**T**rem expresso de cargas diário é o mais novo serviço sobre trilhos oferecido pela Companhia Vale do Rio Doce às comunidades econômicas do Centroleste. É, na verdade, uma nova oportunidade de transporte de cargas, principalmente para os empresários de Minas Gerais e do Espírito Santo.

O trem expresso está operando desde o último dia 1º deste mês, fazendo a ligação ponto-a-ponto entre Belo Horizonte e Vitória e vice-versa. A eficiência, que sempre redundava em diminuição de custos, é o principal atrativo desse novo serviço. Assim, o cliente tem a garantia de que o trem chegará, invariavelmente, na hora certa. Caso contrário, o destinatário receberá a mercadoria e o frete não será cobrado. Os resultados dessas normas operacionais são garantia, segurança e, com certeza, confiabilidade.

O funcionamento do novo serviço levou a Estrada de Ferro Vitória a Minas a introduzir alguns parâmetros. O cliente aluga, no mínimo, um vagão, cuja capacidade é de 60 toneladas, ao preço de 480 dólares, segundo a cotação do último dia do mês anterior. Comparativamente ao frete rodoviário, esse valor é significativamente menor, com variação que pode se situar entre 30% e 70%, dependendo da eficiência que for imprimida ao uso do vagão alugado, o que é de competência do empresário-usuário.

Dessa forma, o trem expresso estimula a sensibilidade empresarial em relação à eficiência, na medida em que a plena utilização do vagão reduz, ao máximo, o valor do frete pago.

**O** sistema portuário do Espírito Santo, que já é considerado de elevada eficiência, dispõe de um projeto que seguramente ampliará sua performance. É o de um estaleiro flutuante para reparos navais. Não é uma instalação fixa, é um dique flutuante.

“Na verdade, é um navio que abre suas comportas e recebe outro navio para ser reparado. Já encontramos um interessado, que é a Renave, cujo sócio majoritário é o Estaleiro Mauá. Estuda-se trazer para cá um grande dique, capaz de atender a 80% da frota que demanda para Tubarão.

Quem faz este anúncio é o secretário de Desenvolvimento Econômico, Paulo Augusto Vivacqua. Ele acrescenta que a iniciativa é geradora de emprego, não polui e deverá ser localizado em Tubarão e não em Camburi, conforme chegou a ser ventilado há alguns anos. “É um grande navio parado, não tem obras civis. Como também não possui capacidade de poluição. Queremos um porto limpo. Queremos um porto que seja inclusive motivo de visitação turística, como é o de Cingapura, como é o de Antuérpia, como é o de Roterdã. Em Cingapura, que é uma cidade turística eles recebem 4,5 milhões de turistas por ano. Se cada turista desses deixar lá mil dólares, então são US\$ 4,5 bilhões por ano”, observa Vivacqua.

O secretário de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo ressalta ainda que cidades portuárias têm potencial turístico muito acentuado, em virtude da mística que representa o próprio porto. “São bandeiras de todas as partes do mundo, sugerindo intercâmbio e fomentando negócios”.

Os primeiros silos, em Tubarão, iniciam a fase das cargas combinadas com minério

## Carga combinada, a experiência bem-sucedida

**P**assou de 7,65 mil toneladas de farelo de soja o primeiro embarque em carga combinada com minério de ferro, realizado em julho de 1991, pela Companhia Vale do Rio Doce, através das Superintendências do Porto de Tubarão e da Estrada de Ferro Vitória a Minas. O destino foi o porto de Ghent, na Bélgica.

O sucesso absoluto do primeiro embarque provocou imediatamente um segundo. Foram mais 6,6 mil toneladas de farelo de soja e aconteceu em agosto do ano passado. Como cliente, a Ceval Agroindustrial S.A., empresa de Santa Catarina, proprietária de um parque industrial em Mimoso, Sul da Bahia.

O superintendente do Porto de Tubarão, Cândido Cotta Pacheco, acentua os resultados positivos em termos de qualidade, obtidos nas duas operações experimentais, executadas diretamente dos vagões da Estrada de Ferro Vitória a Minas para os porões dos navios Temse e Irene's Blessing.

Cotta Pacheco avalia que a ligação ferroviária Costa Lacerda — Capitão Eduardo, em Minas Gerais, associada à prática de carga combinada no Porto de Tubarão, confere ao terminal grandes vantagens cooperativas para a conquista de cargas adicionais, principalmente de grãos e farelos, produzidos no eixo do Corredor de Transportes Centroleste.

De acordo com o relatório do primeiro embarque, a experiência foi considerada muito boa, uma vez que reuniu os mais variados tipos de problemas, desde aqueles ligados a órgãos públicos envolvidos até os provocados pela mudança freqüente das condições do tempo durante o carregamento.

## A opinião dos Estados

### O indispensável apoio de Minas

Quando estiver operando em condições de eficiência, o Corredor de Transportes Centroleste vai contribuir para a retomada e a sustentação do crescimento econômico mineiro, segundo opinião manifestada pelo secretário de Planejamento de Minas Gerais, Paulo Paiva, para quem este processo se dará a partir da adequação da oferta atual de transporte às necessidades de movimentação da produção regional, a custos competitivos.

"O Governo do Estado de Minas Gerais se engajou no projeto Corredor Centroleste desde o seu início. Sua maior contribuição à consolidação dele relaciona-se principalmente aos aspectos de articulação institucional, nos quais o Governo estadual lança mão de todo o seu peso político", revelou Paulo Paiva.

Segundo ele, no Estado de Minas Gerais tem origem uma significativa parcela dos principais fluxos de carga que compõem a atual demanda e potencial de transporte na hinterlândia do complexo portuário do Espírito Santo. Com destaque, ele cita o minério de ferro, os produtos siderúrgicos e a produção agrícola das áreas do Cerrado.

O secretário Paulo Paiva lembrou que em Minas se localiza uma importante malha ferroviária, composta pelos subsistemas da Rede Ferroviária, da Estrada Vitória a Minas e da Ferrovias Paulista, e importantes rodovias troncais, que permitem sua interligação com os Estados vizinhos. "Esta infra-estrutura", admite ele, "apesar de determinadas deficiências, vem suportando não só a movimentação de produtos com origem e ou destino em Minas, mas também volumosos fluxos de passagem, com origem e destino fora do território mineiro".

"Apesar da magnitude da infra-estrutura de transporte, persistem ainda, principalmente na modalidade ferroviária, algumas restrições de capacidade e dificuldades de integração modal que geram demanda reprimida de transporte", afirma o secretário, destacando as rotas de ligação da região dos Cerrados (Rede Ferroviária/Superintendência 2) e Rio de Janeiro (linha de Centro/Ferrovia do Aço).

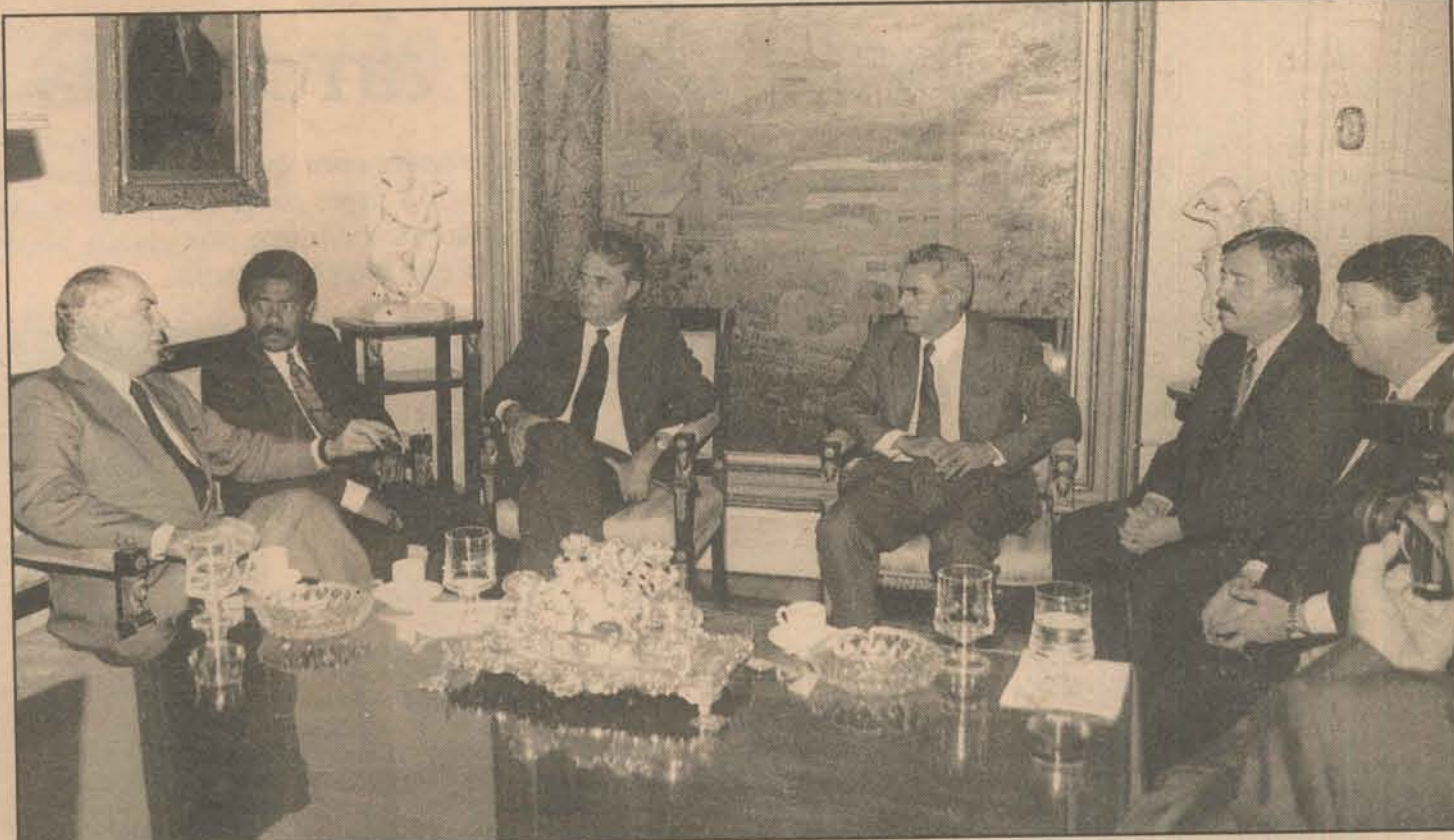
Ele acredita que com a eliminação dos principais "gargalos", na travessia de Belo Horizonte e na Serra do Tigre, e a integração operacional e gerencial entre a Rede e a Vitória a Minas, será possível aumentar a capacidade de produção e diminuir os custos do transporte no âmbito do Corredor Centroleste, pelo menos a curto e médio prazos.

No entendimento dele, a adequada movimentação de cargas e a minimização dos custos do transporte passam necessariamente pela operacionalização dos modelos de "corredor de transporte" e de operação multimodais. Isso pressupõe a disponibilidade de sistemas eficientes e em condições de integração. Neste contexto, caberá aos empresários a escolha das alternativas modais e intermodais que melhor atendam à logística dos seus negócios.

Concluindo, o secretário Paulo Paiva disse que "uma das razões do apoio e do entusiasmo do Governo mineiro com o projeto Corredor Centroleste decorre da certeza que temos de que o complexo portuário do Espírito Santo apresenta adequadas condições de movimentação de cargas geradas em Minas Gerais, além de seus custos portuários altamente competitivos".



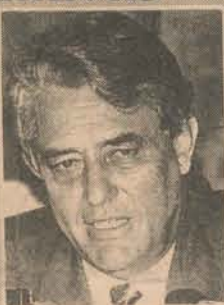
Paiva, de Minas



Uma das históricas reuniões dos governadores envolvidos com o projeto do Corredor, no Palácio da Liberdade, em Minas

### Roriz avalia as alternativas

"Só com a implantação do Corredor Centroleste é que poderemos superar a desvantagem da região, do ponto de vista econômico, em relação a outros centros, alavancando o desenvolvimento, primeiramente local e, depois, em todo o



Roriz, de Brasília

pais". A opinião é do governador do Distrito Federal, Joaquim Roriz, para quem o Corredor criará uma alternativa de escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste, beneficiando o Distrito Federal, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Tocantins.

O governador lembra que o Distrito Federal está geograficamente distante dos grandes centros de produção e de consumo, nacional e internacionalmente. "Daí a importância de termos uma logística de transportes moderna, como a que está sendo proposta pelo Corredor Centroleste", enfatiza ele.

Na avaliação de Joaquim Roriz, desde que foi iniciado o plantio de soja na região dos Cerrados, há mais de doze anos, vem se intensificando a necessidade de implantação de vias de escoamento de safras, condizentes com a realidade, que estimulem a expansão do cultivo e o aumento da produção". Para o governador, é chegado o momento histórico de se criar alternativas de transporte que sejam modernas e eficientes.

O Distrito Federal será o ponto final do Corredor Centroleste. Ele vai atuar como concentrador de cargas de toda a região em sua volta, recebendo grãos do Nordeste de Goiás, do Noroeste de Minas, do Oeste da Bahia e do Sul de Tocantins. Todas essas localidades escoarão sua produção por Brasília. Além disso — acrescenta Roriz — a riqueza atual da região se concentra na soja, mas a área tem grandes possibilidades de,

futuramente, tornar-se grande produtor de madeira, sobretudo pinus e eucalipto.

#### Ferrovias

A maior parte da produção do Distrito Federal é, atualmente, transportada por caminhões. Para o governador, o ideal é utilizar as ferrovias em percursos de longa distância e grandes cargas. As rodovias devem destinar-se ao transporte em pequenas distâncias. É importante que existam as duas alternativas, e que o produtor e o empresário saibam que podem contar com elas.

Roriz acha que é preciso ampliar a oferta de transporte. O sistema rodoviário — explica ele — é oneroso e dificulta a realização de negócios, na medida em que reduz a margem de lucro dos empresários e dos produtores rurais.

No Distrito Federal, o Corredor Centroleste contará com um porto seco, com capacidade instalada de 1,5 milhão de toneladas de carga. A previsão é de que por ele passem, inicialmente, cerca de 700 mil toneladas de soja. Ele está sendo implantado sob a coordenação das Secretarias de Desenvolvimento Econômico e de Entorno e de Agricultura do Distrito Federal, pela Companhia Vale do Rio Doce e Rede Ferroviária Federal.

A ferrovia que liga o Distrito Federal aos portos de Vitória e passa por Uberlândia, Belo Horizonte, Governador Valadares e outras cidades tem capacidade de transporte de 9 milhões de toneladas de grãos por ano. Hoje, apenas 300 mil toneladas são transportadas por ela. A meta é transportar 700 mil toneladas neste ano, 1,5 milhão de toneladas no próximo ano, até chegar a 8 milhões de toneladas no ano 2 mil.

O governador lembra que hoje o Brasil exporta cerca de 12 milhões de toneladas de soja, contra 50 milhões de toneladas dos Estados Unidos. Mesmo assim, o Brasil só consegue colocar seu produto durante a entressafra porque seu preço é alto. Com o Corredor, o preço da tonelada pode baixar e o Brasil poderá desviar o eixo de exportação de soja para o Sul, não tendo que esperar a entressafra para exportar.

### Um vetor para o Mato Grosso

"O Corredor Centroleste vai funcionar como um vetor que indicará os rumos do desenvolvimento de Mato Grosso. Sua influência não será observada apenas nos setores agrícola e pecuário, mas em outros da nossa economia".



Jayme Veríssimo

A opinião é do governador de Mato Grosso, Jayme Veríssimo de Campos. Ele acha que o Corredor cruzará, no caminho, a área industrial da capital mineira, a segunda em importância no país, o que vai permitir a entrada de produtos industrializados, a custos mais baratos, como aço, perfis metálicos, arame, por exemplo.

O governador do Mato Grosso destaca a influência no Corredor na redução dos custos de transporte, "o que torna a nossa produção mais competitiva no mercado internacional". Além disso, salienta que ele aproveita as ligações ferroviárias existentes e, com investimentos pouco onerosos, ligará "os modernos portos do Espírito Santo às novas fronteiras agrícolas do Brasil Central". Mato Grosso pretende substituir cerca de 3 mil pontes de madeira por pontes metálicas e precisa de transporte que seja condizente com a exigência.



## A certeza do Espírito Santo

“Não há dúvida de que o Corredor Centroleste é hoje uma realidade e que esta efetivamente implantado, a partir da decisão dos estados envolvidos e da iniciativa privada. Neste



Aluíno, governador

final de ano, estaremos participando da inauguração dos primeiros silos para grãos instalados no Porto de Tubarão, o que deixa claro que o Corredor já está com a situação definida”.

A afirmação é do governador do Estado, Aluíno Azeredo, ao comentar as expectativas e os interesses do Espírito Santo na efetivação deste canal de exportação, que será utilizado, também, para as importações. Otimista, Aluíno disse que, a médio prazo, as exportações de grãos através de ferrovia e, utilizando a estrutura portuária capixaba, vão passar de 1 milhão de toneladas para 5 milhões de toneladas.

Fazendo um paralelo com o que já ocorreu com o Paraná, Aluíno acredita que o Corredor trará para o Estado, além de empresas, que atuarão na prestação de serviços, também indústrias para beneficiamento de grãos. “Nós temos condições de transformar o Espírito Santo num parque beneficiador de grãos, já que as exportações não envolverão somente grãos, mas também farelo e outros derivados da soja”.

### Infra-estrutura

Basicamente, a expansão do Corredor vai demandar obras de infra-estrutura portuária, armazenagem e melhorias nas

malhas ferroviária e rodoviária, tanto dentro do Estado quanto no restante, até o Cerrado. Aluíno acredita que a ferrovia beneficiará também os municípios do interior como Colatina e Baixo Guandu, por onde passa.

“Nós acreditamos que este fator será importante para que estes municípios sejam beneficiados no que se refere à exportação dos produtos locais”. O Espírito Santo entrará com recursos para a ampliação da capacidade de armazenagem no interior e para melhoria da malha rodoviária, para que estes produtos possam chegar até à ferrovia, explicou ele.

A partir da estadualização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que está sendo negociada com o Governo federal, Aluíno disse que será mais fácil fazer as modificações necessárias em todo o complexo portuário. “Na verdade, este complexo já começa a sofrer modificações no que tange ao recebimento de contêineres. Pela dificuldade de área adequada, será necessário encontrar um local para que estes contêineres sejam depositados, talvez fora da atual área do porto de Vitória”.

Por outro lado, o crescimento no volume de desembarque de automóveis importados pelos portos de Vitória e Capuaba, além da possibilidade da Fiat Automóveis fazer seus embarques para o exterior através de Vitória, fará com que o Codesa introduza modificações também neste setor, para que as condições sejam adequadas ao trabalho.

Para que tudo isso aconteça, segundo o governador, é necessário que o processo de estadualização da Codesa seja retomado a partir da posse do presidente Itamar Franco. “Passar a Codesa para a administração do Estado e dos outros que compõem o Corredor e da iniciativa privada é importante para que as modificações que pretendemos fazer possam ser implementadas. As negociações com o Governo federal, que detém o controle do complexo portuário de Vitória, deverão ser retomadas nos próximos dias, garantiu ele.

tende ainda que “o esforço para a modernização da economia brasileira será inútil se a meta de transporte eficiente e eficaz não se constituir prioridade nacional”. Reconhece também que “um sistema de transporte de alta capacidade de carga, integrado a um complexo portuário, viabiliza contratos de transporte ponta a ponta, reduzindo significativamente o custo dos fretes.

### Notoriedade

Mato Grosso do Sul — segundo seu Governo — tem adquirido notoriedade nacional e internacional pelo volume de sua produção agropecuária, que tem apresentado índices crescentes de produtividade. Diferentes produtos ocupam posições de destaque em relação à produção brasileira.

Longe de ser uma esperança, reconhece, o desenvolvimento agrícola do Estado revelou-se uma solução concreta para o Brasil. Mas seu desenvolvimento encontra-se gravado pelos altos custos dos fretes rodoviários, maciçamente utilizados em suas atividades mercantis, a ponto de sua produção ter declinado nas últimas duas safras. Mato Grosso do Sul oferece, hoje, incentivos que promovam a implantação de complexos agroindustriais integrados e induz sua modernização, com vistas à exportação de produtos mais nobres, de valor agregado maior, que possam “pagar” o custo do transporte.



## A esperança de Mato Grosso do Sul

Corredor de Transportes Centroleste aglutina a poderosa infraestrutura do Complexo Portuário do Espírito Santo, hoje com capacidade ociosa superior a 20 milhões de toneladas, com o suporte logístico da Estrada de Ferro Vitória a Minas, uma das mais modernas do mundo, e com a tradição em comércio exterior e experiência em operações ferroviária, portuária e de transporte marítimo da CVRD, promovendo uma importantíssima integração econômica e social de vasta região do país.

A opinião é do Governo do Mato Grosso do Sul, Estado signatário do convênio para a implantação do Corredor Centroleste. “Situado na extremidade Oeste do Corredor, Mato Grosso do Sul é o Estado que capitalizará menos, o que sofrerá menor impacto entre todos os Estados envolvidos e, assim mesmo, a prazo muito longo”. Mesmo assim, entende que, “devidamente implementado e operacionalizado em seu conjunto, o Corredor haverá de oferecer à região central do país uma nova circunstância de desenvolvimento, da qual serão beneficiários todos os brasileiros”.

O Governo do Mato Grosso do Sul en-

## O caminho dos grãos de todo o Centro-Oeste

Corredor de Transportes Centroleste será o caminho do escoamento da produção de grãos do Triângulo Mineiro e do Centro-Oeste, com a utilização do sistema portuário do Espírito Santo. Esta alternativa foi eleita como a de melhor viabilidade econômica, durante a 1ª Jornada da Implantação da Ferrovia Leste-Oeste, realizada em 1º de agosto de 1991, em Uberlândia. Ao encontro compareceram o então ministro da Infra-Estrutura, João Santana, governadores e presidentes de Federações de Indústrias dos Estados de Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás, e de Brasília, além de representantes da Companhia Vale do Rio Doce e da Rede Ferroviária Federal.

Segundo dados apresentados pelo ministro e pelo empresário Olacyr de Moraes, detentor da concessão para construir a Ferrovia Leste-Oeste, bastam obras em 100 quilômetros de ferrovia para que os grãos do Cerrado

comecem a ser escoados pelo Corredor de Transportes Centroleste, com terminal nos portos do Espírito Santo.

A Ferrovia Leste-Oeste é um investimento da ordem de US\$ 2,5 bilhões, cujas obras deveriam ter começado há quatro anos, quando Olacyr de Moraes ganhou a concorrência para a sua construção, ainda no Governo José Sarney. Pelo contrato assinado, o Governo federal financiará 80% das obras, sendo os 20% restantes de responsabilidade do Grupo Itamarati, do empresário Olacyr de Moraes.

Durante a 1ª Jornada pela Implantação da Ferrovia Leste-Oeste, foi aprovada a idéia de construção, numa primeira fase, de 300 quilômetros de linhas da Leste-Oeste, para transporte de 10 milhões de toneladas/ano de grãos. Esse trecho custaria US\$ 500 milhões. Olacyr de Moraes é conhecido como “Rei da Soja”, por ser o maior produtor independente de grãos do mundo.

# A infra-estrutura dos entrepostos alfandegados

**S**e num território qualquer não existe nenhum emprego, também não há geração de imposto e de novos empregos. Não há, portanto, movimentação da economia, não há demanda de produtos. Mas, se uma empresa se instala nesse território sem pagar imposto e, por causa disso foi que ela veio, ela gera emprego, ela gera a demanda, então, indiretamente, está gerando imposto. Ao contrário é um território que está virgem. Ele é absolutamente esterilizante.

É com essa justificativa que o secretário de Desenvolvimento Econômico, Paulo Augusto Vivacqua, apóia a criação dos chamados portos secos. Na verdade, eles se constituem em entrepostos alfandegados que deverão se instalar em diversos pontos do território abrangido pelo Corredor de Transportes Centroleste. Manifestações de providência no sentido de construção e instalação desses terminais de carga alfandegados já estão sendo anunciadas pelas prefeituras de diversas cidades.

Esses portos secos deverão atuar como forças dinâmicas do corredor. "A função motivadora de negócios por parte deles os torna desejáveis", afirma Vivacqua. Um desses portos se situará no município da Serra, integrante da região metropolitana da Grande Vitória. Sua denominação é Terminal Industrial Multimodal da Serra. Ocupará área de três milhões de metros quadrados, já desapropriada pela Prefeitura, no Bairro Carapina.

A implantação do Terminal Industrial e Multimodal da Serra mereceu a criação de um fundo, decretado pela Câmara Municipal da Serra e sancionado pelo prefeito do município. Um conselho especial, presidido pelo advogado Rômulo Lopes de Farias, tem como objetivo administrar os recursos desse fundo. O investimento relativo à desapropriação da área e a estudos e projetos deverá ser recuperado pela Municipalidade, através da cessão dos terrenos a terceiros, "mas, principalmente, pelo incremento da receita auferida com a intensificação da atividade econômica proporcionada", assinala Rômulo Lopes de Farias.

Os benefícios decorrentes da implantação do Terminal Industrial Multimodal da Serra (TIMS) podem ser agrupados em econômicos e financeiros, sociais, ecológicos e urbanísticos. "Sociais, pela criação de empregos e valorização da mão-de-obra, pelo desenvolvimento de atividades devotadas ao atendimento da comunidade, tais como restaurante, hotéis, postos de serviço, de saúde, banco e outros", explica Rômulo de Farias. Sob os aspectos ecológicos e urbanísticos, ele cita a racionalidade na ocupação do solo, racionalização do trânsito

**Terminais alfandegados de carga ao longo da abrangência do Corredor Centroleste vão integrar a infra-estrutura de transportes necessária. Na Serra existe a previsão de construção do Terminal Industrial Multimodal, o Tims**



Terminais alfandegados, a integração das rodovias e ferrovias do Corredor

com a diminuição da circulação e estacionamento de veículos pesados de carga, criação de um terminal público de carga e descarga de produtos transportados pela ferrovia.

Os serviços básicos a serem atendidos pelo Terminal Industrial Multimodal da Serra dirigem-se a indústrias médias de produtos de baixa permanência em estoque; transporte dessas mercadorias para seus consumidores; carga e descarga de mercadorias; armazenagem e estocagem de mercadorias; comercialização de transportes; transferência de cargas; terminais alfandegados de cargas; telefonia.

Como serviços de apoio podem ser listados: estacionamento de caminhões; postos de abastecimento, serviços de oficinais, auto-elétricas e borracharias; hospedagem, restaurantes e refeitórios; serviços de saúde; despachantes; correios; balança de pesagem rodoviária; Receita Federal. Os serviços decorrentes são o comércio em geral; esporte e lazer; controles informatizados, etc.

A implantação do Terminal Industrial Multimodal da Serra se processa-

rá com base em ordenação e critérios bem definidos. Assim, o projeto está dividido em áreas distintas. A área industrial constará de bases distribuidoras de álcool e derivados de petróleo; misturadores de produtos para adubos; laminadoras de mármore e granito; fábrica de produtos de aço; indústria de esmagamento de grãos; reparo de contêineres, veículos, navios e outros. A área de serviços de armazenagem e transferência de carga está dividida em: madeira, contêineres, placas de aço, tubos de aço, sucata, calcários, carvão, cimento, escória, açúcar, laminados de aço, mármore e granito (blocos), veículos, autopeças, grãos (soja, trigo, milho e outros), estanho, casserita, papel, celulose, materiais de construção, cargas aéreas e cargas frigorificadas.

A Construtora Andrade Gutierrez, com sede em Belo Horizonte, ganhou a concorrência para ser a concessionária do uso do imóvel destinado à construção, implantação e exploração do terminal rodoviário de cargas no TIMS. Como concessionária, a Andrade Gutierrez está prestes a iniciar as obras do terminal. A concessão do direito de uso tem prazo de 40 anos.

## A coordenação para o Corredor Centroleste

**A**sede do Corredor de Transportes Centroleste no Espírito Santo fica no centro comercial de Vitória — edifício Vitória Center, 8º andar. Foi lá que no dia 13 de dezembro de 1991 foi inaugurado o Escritório Operacional do Corredor, com o objetivo de promover: competição com outros corredores em tarifa e eficiência; contratos ponta-a-ponta; contratos de *track rights*; atração de operadores privados; o marketing e o desenvolvimento regional; captação de investimentos para a região e a competitividade internacional do Corredor Centroleste.

O escritório operacional do Corredor de Transportes Centroleste, apesar de funcionar relativamente pouco tempo, já obteve importantes resultados comerciais. Para exportação foram negociadas 300.000 toneladas de grãos com a Richco Cereais e de 500.000 a 700.000 toneladas de farelo de soja com a Ceval Alimentos.

Outra realização relevante envolve um *pool* de empresas, formado pela Caramuru, Sadia, Perdigão, Granol, Coimbra, ABC, Camigo e Cargil, que contratou um navio por mês, o equivalente a, aproximadamente, 25.000 toneladas mensais. Para importação já existe um contrato com a Ypiranga Fertilizantes, com destino a Uberaba, em Minas Gerais.

No futuro, após a estadualização da Codesa, reivindicada pelo Governo do Espírito Santo ao Governo Federal, o escritório operacional do Corredor Centroleste dará origem à empresa de transporte que funcionará como *port authority* e poderá gerenciar o corredor de forma a planejar e integrar o sistema.

A estadualização da empresa portuária Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) proporcionará condições de competitividade internacional ao embarque de grãos e seus derivados e, principalmente, ao embarque e desembarque de carga geral. Nesse sentido, também é muito importante o projeto de desregulamentação dos portos.

Diversos escritórios promocionais estarão ligados ao escritório operacional do Corredor Centroleste. Já o Sebrae, através de convênio, poderá viabilizar exportações (e/ou importações) das micro e pequenas empresas, através de cooperativas ou *pool* de usuários.

O Sebrae coordenará os escritórios de promoção na "hinterlândia" do Corredor de Transportes e estará ligado diretamente ao escritório operacional. As facilidades do Corredor de Transportes serão divulgadas pelos balcões de informações para micro e pequenas empresas.

**B**anco do Estado do Espírito Santo, Banestes, ou Banco do Corredor de Transportes Centroleste. Qualquer das três denominações identifica a mesma empresa, há 55 anos trabalhando em favor do desenvolvimento econômico, particularmente da terra dos capixabas. Não seria agora que haveria mudança de trajetória, mas nesse momento o banco está se preparando para um fato econômico novo e muito importante — o Corredor de Transportes.

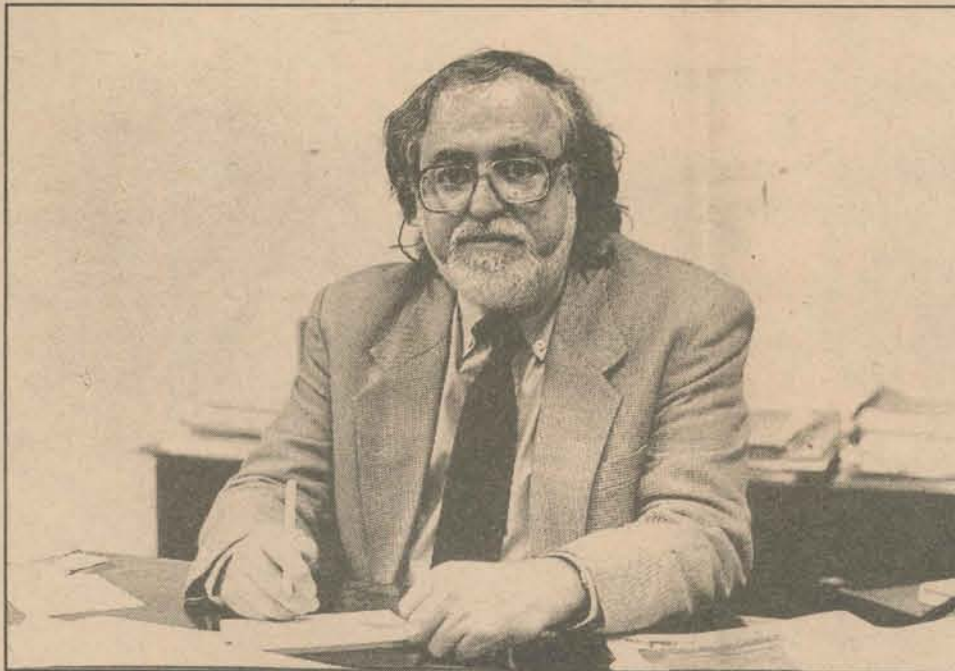
Em função desse fato, o banco está trabalhando no sentido de apoiar o incremento das atividades econômicas que serão induzidas. O Banestes é o banco do Corredor de Transportes Centroleste, garante seu presidente, Luiz Fernando Victor. O entendimento é o de que surgirão muitos negócios industriais, comerciais e de prestação de serviço, necessitando fundamentalmente de instituição financeira para apoiá-los.

Luiz Fernando Victor destaca também os serviços que deverão ser prestados pelo Banco do Corredor de Transportes nas operações de exportação e importação, que se intensificarão nos portos da costa capixaba. "É indispensável a presença da instituição financeira e o "Banestes pretende sempre estar presente, executando serviços da mais alta qualidade".

Além das operações de exportação e importação, o Banco do Corredor não descarta a possibilidade de participar financeiramente da viagem de traders. "Pretendemos realmente fomentar negócios", explica Luiz Fernando Victor.

## Banco do Corredor garante o suporte

*Suporte da economia do Espírito Santo há 55 anos, o Banco do Estado passa a ocupar-se das mais novas oportunidades de negócios que o Corredor de Transportes Centroleste vai estimular a partir da sua consolidação. Uma oportunidade a mais nas mãos dos empresários que pretendem investir*



Luiz Fernando Victor, do Banestes

O sistema de incentivos fiscais disponível no Espírito Santo, um dos melhores do país, tem intensa capacidade de atração de investimentos. Agora,

com o Corredor de Transportes Centroleste, esse sistema deverá ser mais utilizado e potencializado em suas finalidades, fomentando significativa-

mente a atividade empresarial que por si mesma já será crescente com o projeto integrado de transporte de carga, que é o corredor.

Segundo presidente do Banco do Estado do Espírito Santo, ao longo de cinco e meia décadas, o Banestes (antigo Banco de Crédito Agrícola do Espírito Santo) tem apoiado intensamente o desenvolvimento econômico capixaba, dando suporte à realização e consolidação de importantes conquistas.

Hoje, na era do Corredor de Transportes Centroleste, o Banestes quer continuar desempenhando papel de mesma importância nos novos caminhos da economia. Ao fazer essa manifestação, Luiz Fernando Victor lembra a necessidade de maior divulgação fora das divisas do Estado, do sistema de incentivos capixaba. "Sem dúvida, provocaremos muitos e bons negócios com essa propagação", sentencia.

A qualidade de vida no Espírito Santo, considerada elevada comparativamente a de outros Estados, também é fator positivo para empresas interessadas em novos investimentos, acredita o presidente do Banestes. "Isso também merece uma divulgação maior", avalia.

## Fundap estimula o comércio exterior

**N**a condição de terminal de um corredor de transportes com extensão internacional, nada mais coerente que o Estado do Espírito Santo incentive atividades de comércio exterior. Ainda mais sendo dotado, como de fato é, de um dos mais completos e eficientes sistemas portuários do país e das Américas.

De fato, o Espírito Santo tem um incentivo financeiro para o incremento do giro comercial através de importações e exportações e para o incremento da formação bruta de capital fixo com a viabilização de projetos produtivos. O mecanismo apropriado para esses fins chama-se Fundap. É o Fundo para Desenvolvimento das Atividades Portuárias.

Poderão se beneficiar dos incentivos creditícios do Fundap as empresas industriais e comerciais sujeitas ao recolhimento do ICMS nas suas operações de exportação ou importação de produtos, mercadorias ou materiais exportados ou importados.

A empresa comercial deverá ter sua sede no Estado do Espírito Santo e operar com mercadorias não tradicionais do intercâmbio comercial do Estado com o exterior. Não são consideradas, para efeito de cálculo do benefício do Fundap, as transações realizadas com mercadorias e equipamentos que, nos últimos 10 anos, tenham excedido a 5% do total em cruzeiros exportados em cada ano pelo Porto de Vitória. Para referência, sabe-se que a re-

ceita cambial dos portos do Espírito Santo, em 1990, foi de US\$ 4 bilhões.

O funcionamento do Fundap é muito simples no que se refere às obrigações da empresa. Para seu registro como mutuária, é necessário basicamente atender às condições de enquadramento. Pelo mecanismo do Fundap, o Estado do Espírito Santo, com recursos do seu orçamento, coloca ao alcance das empresas a realização de operações de financiamento correspondente a 8% do valor das vendas anuais de mercadorias importadas ou exportadas, com prazo de 15 anos para pagamento, com cinco anos de carência e juros de 3% ao ano, sem correção monetária. Para amortização, o prazo é de até 10 anos, com juros de 6% ao ano, sem correção monetária.

Por ocasião da liberação do financiamento, são retidos, a título de caução, 30% do seu valor, que representam 2,4% do valor das vendas da empresa (se o financiamento tiver sido de 8% dessa quantia). Essa retenção, além de servir de garantia ao financiamento, destina-se, também, a atender parte do compromisso da empresa mutuária do Fundap de investir pelo menos 50% do valor do financiamento, até o último dia do exercício seguinte ao da contratação, em projeto industrial, agropecuário, de pesca, de turismo, de serviço (voltado para o desenvolvimento de novas tecnologias) ou de comércio — previamente aprovados pelo Governo do Estado.

**Tornado ponto final de um Corredor, o Estado tem uma série de fontes de financiamento, entre as quais o Fundap, que estimula o comércio com outros países, via portos**





Terceira Ponte, entre Vitória e Vila Velha

# As vantagens do Espírito Santo

O Espírito Santo tem mecanismos reconhecidamente eficientes para apoiar qualquer iniciativa de investimento. Entre os principais estão o Fundap, o Funres e a postergação de pagamento de impostos

O Corredor de Transportes Centroleste encontra no Espírito Santo um Estado com vantagens comparativas de grande expressão para atrair investimentos. Além de aspectos mercadológicos, locacionais, e infra-estruturais, este Estado coloca à disposição de empresas uma malha de incentivos fortemente influenciadora na decisão de investir.

Um desses mecanismos denomina-se postergação do recolhimento do ICMS. As elevadas taxas de juros e de inflação, ou seja, o alto custo e a desvalorização da moeda, tornam extremamente significativas, para as empresas, as políticas fiscais governamentais que utilizam, como incentivo ao desenvolvimento, a postergação de prazos de recolhimento de impostos sem acréscimo de encargos.

Neste aspecto, o Espírito Santo é um dos Estados que se apresentam mais bem instrumentalizados, uma vez que permite às empresas que vierem a desenvolver nova atividade industrial em seu território gozar de uma prorrogação de prazo de até 180 dias, para recolhimento do ICMS, sem qualquer ônus.

Poderão beneficiar-se desse incentivo as empresas que, além de desenvolverem nova atividade industrial no território do Espírito Santo, utilizem processo tecnológico atualizado e propiciem efetiva geração futura de emprego, de renda e de ICMS.

O benefício da postergação se estenderá também ao valor correspondente ao ICMS contido nas aquisições de equipamentos, máquinas e aparelhos importados do exterior ou provenientes de outros Estados, destinados a

integrar ativo fixo de estabelecimento pertencente à empresa industrial sediada no Espírito Santo. No caso de implantação industrial, o prazo deverá ser contado a partir da data de início da entrada em operação do empreendimento, podendo ser aumentado em 360 dias, além dos 180, hipótese em que o valor do compromisso será atualizado monetariamente a partir do sétimo mês.

O benefício de dilatação do prazo de recolhimento do ICMS, proveniente das atividades de compra e venda de mercadorias, poderá ser concedido, ainda, pelo prazo máximo de 90 dias às empresas comerciais em implantação ou em expansão que utilizarem o sistema portuário e/ou ferroviário do Corredor de Transportes Centroleste. O benefício não será concedido a empresas cujo projeto tenha, ao mesmo tempo, previsão de utilização de recursos do Fundo para o Desenvolvimento de Atividades Portuárias (Fundap).

Para obter a postergação do ICMS, o interessado deverá dirigir requerimento ao Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo, sob a forma de carta-consulta e/ou projeto. O Bandes procederá à análise do pedido, e emitindo parecer técnico a respeito, e o submeterá à apreciação da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, que o encaminhará à Secretaria da Fazenda para decisão final. Na hipótese favorável, o Bandes indicará o valor do imposto previsto e o número de períodos a serem abrangidos pelo benefício, que poderá ser de até 48 meses. Caberá ao Bandes acompanhar e atestar a execução física e financeira do projeto.

## Funres apóia investimentos

Durante mais de duas décadas, o Fundo de Recuperação Econômica do Espírito Santo (Funres) tem-se constituído numa das principais alavancas do crescimento econômico do Estado. E a expectativa é a de que esse papel seja intensificado na era do Corredor de Transportes Centroleste, afirmam diretores do agente financeiro deste fundo, que é o Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes).

O Funres apóia empreendimentos sediados na terra capixaba, abrangendo indústria, agropecuária, pesca, turismo, projetos culturais — inclusive produção cinematográfica — projetos de armazenagem e projetos privados de infra-estrutura: energia elétrica, transporte e comunicação.

Na prática, o Funres proporciona a entrada de novas unidades produtoras no Estado, ampliando e diversificando a oferta de produtos. Seus recursos servem para aumentar a capacidade nominal instalada de unidade produtora existente ou diversificar seu programa original de produção.

O apoio via Funres também serve para propiciar maior produtividade e/ou melhoria na qualidade dos bens e serviços através da introdução de novos méto-

dos e meios racionais de produção e comercialização. Promove a capacitação tecnológica e a realização de projetos de pesquisa e desenvolvimento. Promove a reestruturação de empresas com vistas ao aumento de competitividade. Cria estruturas de apoio à comercialização de produtos com vistas a expandir a participação das empresas estaduais nos mercados nacional e internacional.

A preocupação com a qualidade de vida também se faz presente no espírito e na atuação do Funres. Assim é que seus recursos podem introduzir alterações na estrutura produtiva, visando ao desenvolvimento sustentado e menor impacto sobre o meio ambiente. Fomenta até mesmo a recomposição de recursos naturais no Estado.

O apoio do Funres é efetivo em três modalidades: subscrição de debêntures; subscrição de ações; operações de crédito. Os beneficiários com subscrições de debêntures e ações são os empreendimentos constituídos sob forma de sociedade anônima enquadrados na estratégia de prioridades do Bandes/Geres. Nas operações de crédito, as micro, pequenas e médias empresas são beneficiadas com financiamento a longo prazo.

### Expediente

Textos: Ângelo Passos, Orlando Eller e Denise Zandonade

Fotos: Valter Monteiro e Arquivo AG

Ilustração: Pater

Diagramação: Sebastião Vargas

Edição: Orlando Eller

Colaboraram Márcia Almenara, da RFFSA; João Carlos Firpe Pena, do Governo de Minas Gerais; Dioclécio Luz, do Governo do Distrito Federal; Fernando Sanchotene, do Governo do Espírito Santo