

CVRD — Corredor Centro-Leste

A102633

Marcos Benevenuto Neves

A ossatura básica (ferrovias e portos) sobre a qual o Corredor de Transporte Centro-Leste foi concebido e funciona é gerida por três empresas: Codesa, CVRD e RFFSA. Obviamente o nível de dinamismo de tal projeto depende, dentre outros fatores, de que seus objetivos estejam sempre minimamente compatibilizados aos interesses que orientam cada uma dessas instituições.

Todavia, a ação da CVRD é singular para a viabilização do Corredor, tanto pelas condições operacionais e técnicas por ela apresentadas, quanto por sua competitividade comercial. No que tange à lógica do seu "Sistema Sul" — que compreende a articulação mineração/transporte/movimentação portuária nucleada em Vitória —, a CVRD visa a um maior aproveitamento de sua capacidade instalada.

A partir da entrada em operação do projeto Ferro Carajás (PA), em 1985, foi sendo transferida rapidamente para esse novo Sistema parte significativa das atividades antes executadas pela Companhia através do Porto de Tubarão. Este contexto, se por um lado trouxe a importância da conclusão de um bloco de investimentos en-

volvidos naquela montagem de grande perfil mineral, por outro, colocou para a empresa uma tendência considerável em direção ao aumento da capacidade ociosa não-planejada do Sistema Sul. Ademais, esse comportamento tem sido mantido também pelo arrefecimento do mercado transoceânico de minério de ferro nos últimos anos, vis-à-vis ao ritmo de crescimento, por exemplo, ao observado nos anos 70 até meados da década passada.

Dessa maneira, a manutenção de tal situação contribui para aumentar relativamente o nível de custos do complexo integrado que flui pelo Espírito Santo, haja vista que qualquer implicação neste sentido é economicamente indesejável, principalmente em se tratando de um mecanismo concebido para funcionar em grande escala operacional e logística unificada. Diante desse fato, a CVRD já vem desenvolvendo uma política mais contundente em relação ao seu comportamento passado, com a finalidade de buscar novos clientes, procurando — além de aumentar a ocupação no seu sistema com maiores volumes —, também diversificar o leque de produtos transportados, distanciando-se da incômoda característica de depender sobremaneira de um único item, no caso, o minério de ferro.

Então, ela, além de mostrar

uma postura mais ativa de empresa prestadora de serviços de transporte e movimentação portuária, admite sua participação na formação (conquanto que de forma minoritária e em conjunto com capitais privados) de empreendimentos que se situem dentro do seu raio de influência e que possam gerar cargas para o seu segmento, principalmente para a EFVM (Estrada de Ferro Vitória-Minas).

— Paralelamente, o objetivo precípua do Corredor de Transporte Centro-Leste — como seria o de qualquer outro com características semelhantes e que se queira dinamizar — é **criar condições para ocorrer um processo de intensificação nos fluxos de cargas**. Há uma confluência entre este e o sentido daquela linha estratégica, sinteticamente colocada acima. Não obstante, a tônica recente da postura governamental ao priorizar este projeto e aquela ação empresarial trazem implicações que se apresentam como benefícios mútuos. Por exemplo, a iniciativa de se organizar politicamente a participação de vários Estados interessados em estimular o eixo de transporte ferroviário interligado ao complexo portuário instalado no Espírito Santo, bem como fazer a divulgação/marketing e a promoção de contratos comerciais entre usuários e as administrações das ferrovias e dos portos, consiste em uma funi-

cionalidade para a CVRD e, por extensão, as duas outras que compõem a integração infra-estrutural do Corredor, RFFSA e CODESA.

Por outro lado, a CVRD, ao buscar uma complementação no volume movimentado face à sua capacidade nominal de absorção de cargas, fundamenta ainda mais a viabilidade do Sistema de Transporte Centro-Leste, dado os investimentos por ela efetuados no novo ramal ferroviário (inaugurado no final de 1991), que potencializa a influência da EFVM no entorno da Região Metropolitana de Belo Horizonte e na adaptação, em curso, do Porto de Tubarão para a movimentação de grãos agrícolas.

Ademais, tais concretizações e outros investimentos adicionais, além de modificações institucionais (não só vinculados de alguma forma à CVRD), contribuem como fatores de competitividade para o Corredor, ao se aproveitar e tender a aumentar o grau de consolidação de uma vantagem comparativa já existente e que é intrínseca à **performance** econômica apresentada há décadas pelo Estado do Espírito Santo: a sua estrutura portuária articulada em grande parte, a uma moderna estrada de ferro.

Marcos Benevenuto Neves é economista e técnico do IJNS