

Companhia Vale do Rio Doce Corredor vira realidade

Contratos a serem assinados nos próximos dias entre a Companhia Vale do Rio Doce, a Richco e a Ceval Alimentos, no Palácio Anchieta, inaugurarão uma nova era na concepção regional de transporte de grãos por trens e por navios, em cargas combinadas com minério de ferro. Só neste ano, cerca de 800 mil toneladas passarão pelas correias do porto para os porões dos grandes graneleiros, sistema que garante, sobretudo, menores custos, competitividade e expansão dos mercados mundiais para a soja principalmente.

A inauguração do novo trecho ferroviário entre Costa Lacerda e Capitão Eduardo, pela Vale do Rio Doce, identifica que o sonho, de se criar um corredor de transporte para a região Centro-Oeste, fica bem mais perto da realidade. A obra transforma a região da Grande Belo Horizonte num importante entroncamento de transportes e põe a Grande Vitória como escoadouro natural e competitivo de uma variedade de mercadorias que hoje saem a outras regiões, quase sempre por rodovia, a custos maiores.

Solenidade

Segundo o superintendente da Estrada de Ferro Vitória a Minas, Rinaldo Bastos Vieira Filho, todas as negociações para transporte e exportação, pelo porto de Tubarão, de 800 mil toneladas de soja da Richco (300 mil) e da Ceval (500 mil) já foram concluídas, aguardando-se apenas a data da solenidade de assinatura dos contratos. A capacidade de transporte da EFVM, em todas as suas linhas, chega hoje a 120 milhões de toneladas por ano. O trecho inaugurado, em linha singela, permite a passagem de 12 milhões de toneladas por ano, entre Belo Horizonte e Drummond.

A integração da Estrada de Ferro Vitória a Minas ao sistema viário nacional, através do novo trecho ferroviário, amplia sua zona de influência econômica para um raio de mil quilômetros, a contar de Vitória, e abre importantes perspectivas de mercado não só na região do Centro-Oeste, como também abrange áreas de São Paulo e do Sertão (extremo Norte de Minas Gerais e Sul da Bahia).

Canal de Transporte

ço das cargas ferroviárias brasileiras. O minério de ferro corresponde hoje a 80 por cento das cargas da EFVM, que transporta, ainda, celulose, carvão mineral, ferro-gusa, grãos e aço.

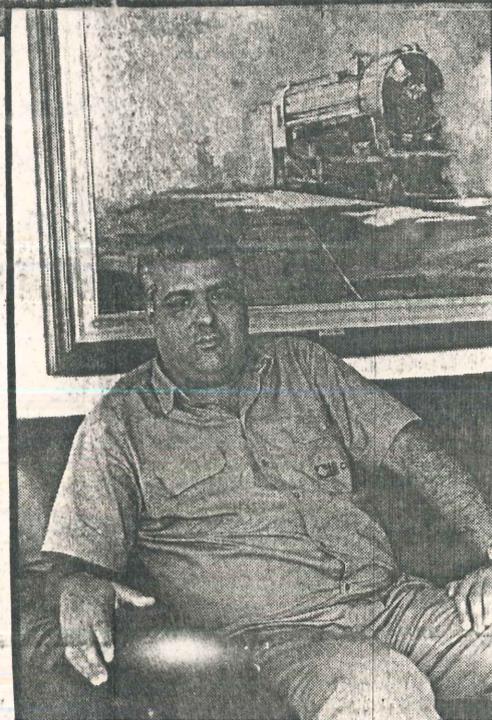
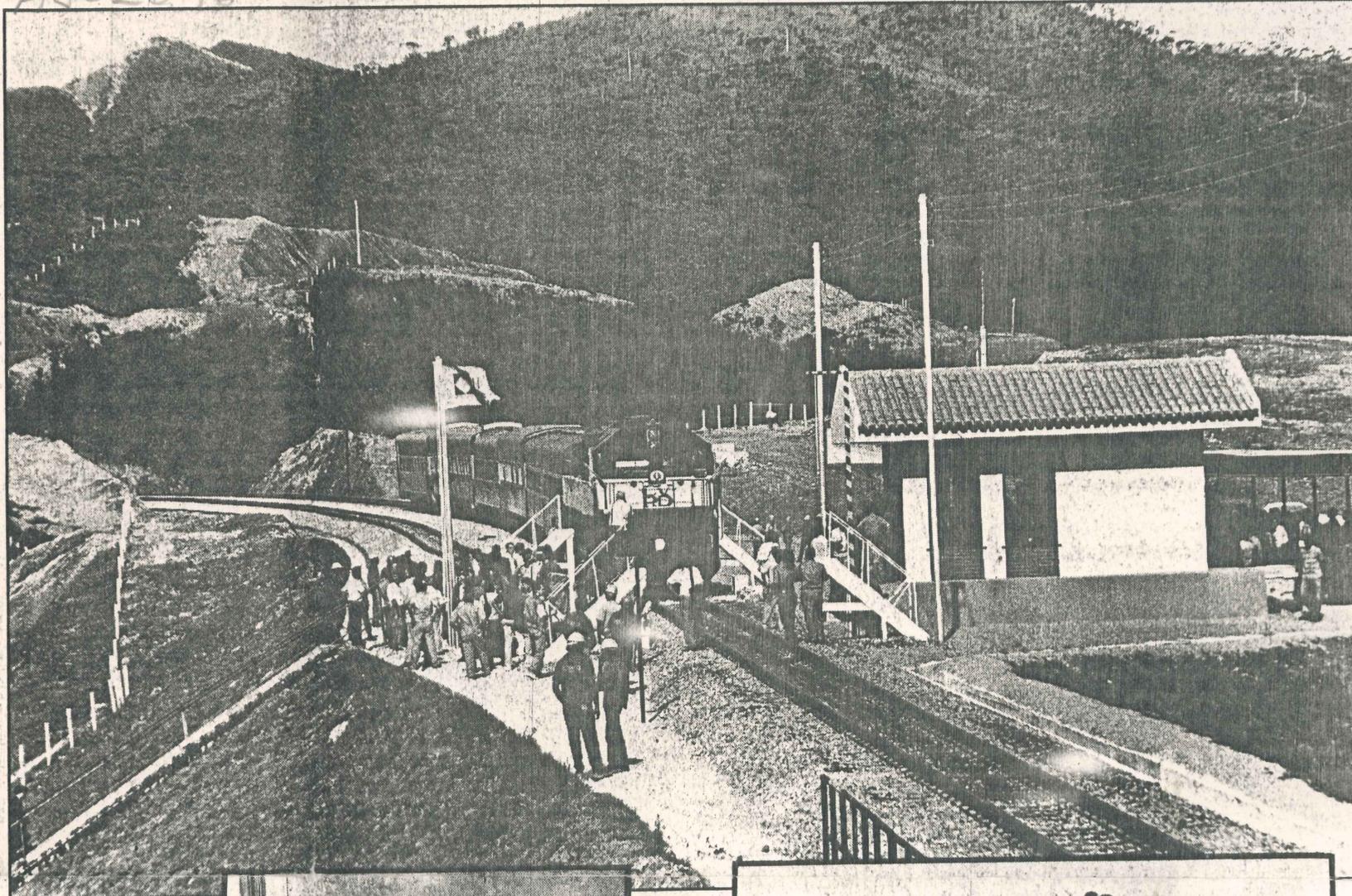
Para atingir este objetivo, a EFVM está trabalhando o mercado e identificando vantagens que englobam redução de tempo e de custo, segurança e eficiência, além é claro, do incentivo ao transporte marítimo, em cargas combinadas em graneleiros, no Porto de Tubarão. O enfoque da intermodalidade e de logística de transportes, pelo uso de sistema compartilhado com outras empresas de transporte (em especial com a Rede Ferroviária Federal), identificam a principal tônica deste processo em que sobressai o Corredor de Transportes Centroleste.

Reduzir os custos da soja brasileira no mercado internacional e estimular a produção do Cerrado e de outras regiões sob influência do Corredor são metas de amplitude econômica em torno das quais se somam os interesses não só da CVRD e do Espírito Santo, como de dos Estados produtores, entre os quais Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e o Distrito Federal.

Os investimentos da EFVM não se resumem apenas à aquisição e à construção do trecho em questão. Outros recursos se destinam basicamente à eficiência de todo o sistema, seja na implantação da comunicação por fibra ótica, seja na mudança da filosofia empresarial ou seja na informatização, de forma a aprimorar cada vez mais o atendimento aos clientes.

O novo trecho

O novo trecho ferroviário custou à Companhia Vale do Rio Doce cerca de US\$ 230 milhões. São 47 quilômetros que ligam Capitão Eduardo, em Sabará, a Costa Lacerda, em Santa Bárbara. Para se ter uma idéia da obra, instalada em região montanhosa, foram construídos 9,1 quilômetros de pontes e viadutos e retirados 273 mil metros cúbicos de material por quilômetro construído. Há mais de 8 quilômetros em túneis. Só de Sabará, o maior do país com cerca de 3 quilômetros, exigiu quatro anos de trabalho. Além de reduzir o percurso, o novo trecho amplia a capacidade de transporte de 6 para 12 milhões de toneladas por ano.



Rinaldo Bastos,
superintendente da
Estrada de Ferro
Vitória a Minas



antes... não só na região do Oeste, como também abrange áreas de São Paulo e do Sertão (extremo Norte de Minas Gerais e Sul da Bahia).

Canal de Transporte

Transformar a Estrada de Ferro Vitória a Minas num eficiente canal de exportação e importação é o grande objetivo da Companhia Vale do Rio Doce. Hoje, suas linhas têm uma capacidade instalada de 120 milhões de toneladas por ano, mas transportam cerca de 100 milhões de toneladas, mais ou menos um ter-

túneis. Só de Sabará, o maior do país com cerca de 3 quilômetros, exigiu quatro anos de trabalho. Além de reduzir o percurso, o novo trecho amplia a capacidade de transporte de 6 para 12 milhões de toneladas por ano.

A ligação entre Capitão Eduardo e Costa Lacerda já existia, mas sua capacidade de operação era limitada. Em meados de 1990, a Companhia Vale do Rio Doce adquiriu o trecho à Rede Ferroviária, por ele pagando US\$ 100 milhões. Isso permitiu a construção da variante, que exigiu investimento de US\$ 130 milhões.

Porto de Tubarão prepara novo sistema de embarque

Nos próximos seis meses, a Companhia Vale do Rio Doce vai investir 6,7 milhões de dólares nas obras de complementação do sistema de carregamento do Porto de Tubarão, com a finalidade de adequá-lo às exigências do embarque das primeiras 800 mil toneladas de soja. Segundo o superintendente do Porto, Cândido Cotta Pacheco, as obras estarão prontas em setembro e terão capacidade de embarcar 1,5 milhão de toneladas de grãos por ano.

A licitação das obras para complementação do sistema será aberta hoje, com data de conclusão prevista para setembro. Haverá a construção de uma moega (casa de transferência do produto dos vagões para as correias, em forma de funil), de correias transportadoras e de um sistema de pesagem dos produtos destinados ao embarque. Segundo Cotta Pacheco, as operações desse embarque por porto privativo já estão autorizadas pela Codesa e pelo Governo do Estado.

Os exportadores Nichco e Ceval Alimentos ficarão responsáveis pela construção de dois silos, cada um com capacidade de 50 mil toneladas, em área da Companhia Vale do Rio Doce, cedida por comodato. Tais silos estarão capacitados a abrigar a carga de um único navio graneleiro, para o transporte combinado com minério de ferro. Cada unidade de armazenagem custará em torno de 5 milhões de dólares.

Experiência

O superintendente do Porto de Tubarão destacou a experiên-

cia realizada no final de julho do ano passado, no embarque de dois lotes de farelo de soja em navios graneleiros. Um deles, de 7,65 mil toneladas, e outro, de 6,6 mil toneladas, ambos pertencentes à Ceval Alimentos, demonstraram a viabilidade das cargas combinadas e despertaram o interesse do cliente em utilizar a infra-estrutura ferroviária e portuária da CVRD na exportação de grãos.

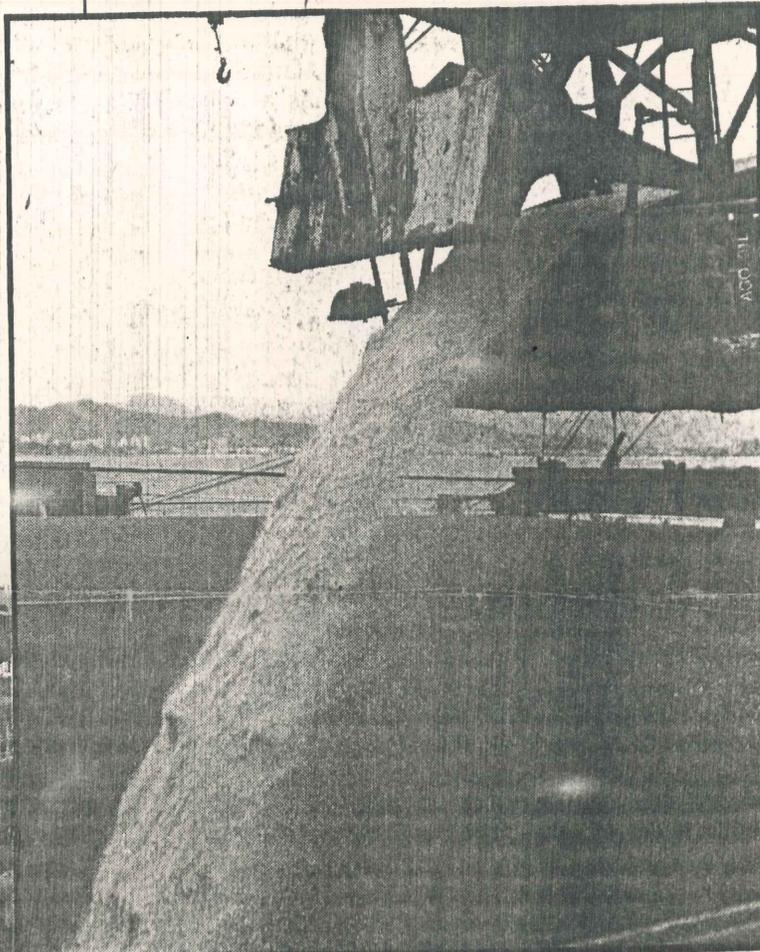
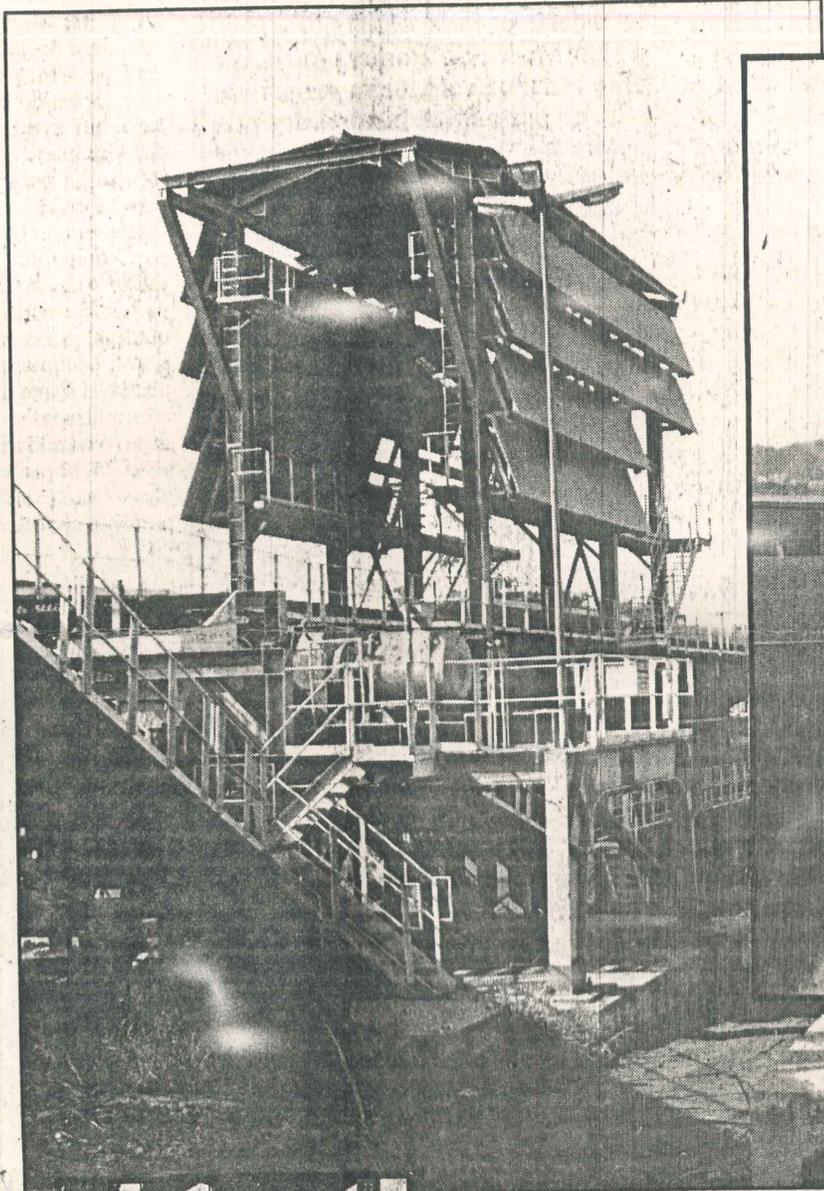
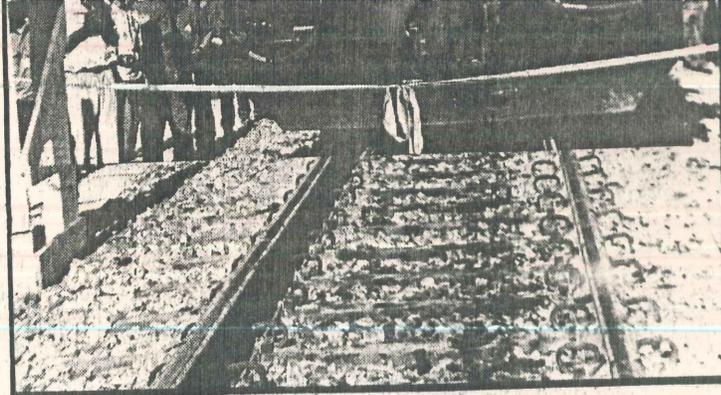
Para a realização dos embarques experimentais, a CVRD contou com o interesse do cliente e com autorização da Codesa, cujos trabalhadores estavam em greve na oportunidade. E os resultados foram positivos em termos de qualidade do produto, que não apresentou contaminação por minério de ferro, segundo os laudos expedidos pelo comprador.

Cotta Pacheco destaca que a ligação ferroviária Costa Lacerda — Capitão Eduardo, em Minas Gerais, associada à possibilidade de se praticarem cargas combinadas no Porto de Tubarão, confere ao terminal vantagens comparativas para o transporte de toneladas adicionais, principalmente de grãos e farelo, gerados no eixo do Corredor Centro-Leste.

A oferta de vantagens do sistema logístico Sul da Companhia Vale do Rio Doce, para manuseio de tais mercadorias, passa pela confiabilidade do seu sistema de transporte integrado (ferrovia/porto/navegação transoceânica) e pelo oferecimento de taxas de operação portuária e de preços de fretes ferroviários e marítimos mais baixos, lembra Cotta Pacheco.



A histórica inauguração contou com a presença do ministro João Santana, de governadores, de empresários e da diretoria da CVRD



Moega ferroviária, através da qual permitiu-se o primeiro embarque de grãos, de forma experimental, no ano passado



Cotta Pacheco, superintendente do Porto de Tubarão

Governo garante mais recursos às ferrovias

Até o final do Governo Collor, todas as obras necessárias à eliminação dos chamados "gargalos" do Corredor de Transportes Centroleste estarão concluídas, segundo garantiu o ministro João Santana, da Infra-Estrutura, aos jornalistas presentes à inauguração do trecho ferroviário que liga Costa Lacerda a Capitão Eduardo. São US\$ 300 milhões, a serem investidos na transposição ferroviária da Grande Belo Horizonte e em trecho da Serra do Tigre, am-

bos de responsabilidade da Rede Ferroviária Federal.

Segundo o ministro, o trecho inaugurado atende a uma reivindicação de mais de trinta anos, formulada pelos empresários de Minas Gerais. Ele permitirá uma economia de doze dólares por tonelada transportada, entre a região dos Cerrados e os portos capixabas. Ele acha inclusive que a nova ferrovia vai garantir competitividade à agricultura brasileira da região de sua influência.