

# Ferrovias em MG viabiliza exportação do Cerrado

Nairo Alméri

BELO HORIZONTE — A inauguração do ramal ferroviário Capitão Eduardo-Costa Lacerda que exigiu um desembolso de US\$ 230 milhões. Mais que a criação de condições satisfatórias ao tráfego de cargas na região metropolitana desta capital, norte do estado e cerrados de Minas e Goiás em direção ao sistema portuário de Vitória, é para a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) a expectativa de reduzir a ociosidade de 30% na malha da Estrada de Ferro Vitória-Minas, que passa a ter capacidade física para 130 milhões t/ano. A Vale paga, também, um débito político instituído pelo empresariado mineiro, que sempre acusou a estatal de financiar o Projeto Carajás com receita gerada em Minas.

A negociação para que os trilhos da EFVM chegassem à região metropolitana de Belo Horizonte durou mais de duas décadas. Em 20 de julho de 1987, o então presidente da Associação Comercial de Minas, Hiram Reis Corrêa, no ato de assinatura do contrato para obras do primeiro lote do novo ramal, deu o tom da mágoa do empresariado de Minas: "Apesar de ser uma obra de viabilidade e prioridade econômica indiscutíveis, de conteúdo social inquestionável, durante todos estes anos andou de gaveta em gaveta, de

prancheta em prancheta". Hiram Corrêa lembrou que o projeto era discutido há 24 anos.

O interesse econômico da Vale em fazer os trens da EFVM buscarem cargas da Rede Ferroviária Federal dentro de Belo Horizonte só surgiu para valer a partir de 1984, quando Carajás passou a contingenciar as exportações do complexo de minério de ferro do Cauê, em Itabira. Com uma capacidade nominal para 120 milhões t/ano — recepção e escoamento pelo terminal portuário de Vitória —, a Vale, em 1983, transportou somente 66 milhões t (56 milhões t de minério de ferro e 10 milhões de carga geral), com uma ociosidade de 45%.

No ano seguinte, a estatal já passava a defender arduamente o chamado Corredor de Exportação dos Cerrados — sistema de operação conjunta RFFSA-EFVM —, com uma programação de 95 milhões de t (80 milhões de t de minério de ferro e 15 milhões t carga geral), incluindo 100 mil t de soja dos cerrados, Centro-Oeste e Sul da Bahia, e 250 mil t de café, feijão irrigado e arroz dos Cerrados. A Vale iniciava, então negociações com o extinto Ministério dos Transportes para que seus trens chegassem na linha da RFFSA e criava o lobby agrícola que os cerrados de Minas e Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso

do Sul e o Sul da Bahia, tinham potencial para 100 milhões de hectares de grãos que poderiam escoar pelos portos de Vitória, cruzando o território mineiro.

**Novos números** — Para implantar o Corredor de Exportação dos Cerrados, a Vale fez, inicialmente, acordos para melhoria do trecho Capitão Eduardo-Costa Lacerda, 107 km de malha ferroviária entre os municípios de Sabará (região metropolitana de Belo Horizonte) e Santa Bárbara (Quadrilátero Ferrífero). Mas a estatal de minério de ferro acabou comprando o trecho por US\$ 100 milhões e investindo outros US\$ 130 milhões para equipará-lo ao padrão da sua linha dupla de 548 km existente entre Itabira e Vitória, totalmente controlada por computadores e tida como uma das mais eficientes do mundo.

Já em operação oficial desde o dia 12 dezembro passado — data escolhida por ser o aniversário de fundação da capital mineira —, a Vale, que prefere não fazer previsões o prazo de retorno para o investimento realizado, fará hoje a festa tão esperada pelas lideranças empresariais mineiras e mostrará um novo corredor Capitão Eduardo-Costa Lacerda com números de Primeiro Mundo. Primeiro feito, a Vale espera, já neste ano, ver crescer em 27% o

transporte de carga naquele ramal, de 8 milhões de t para 10,2 milhões de t.

Em resultado financeiro, esse primeiro salto representará uma receita de US\$ 331 milhões. Em volume físico as cargas com maior crescimento serão calcário (23,26%), minério de ferro (13,50%), aço (10,30%), ferrogusa (9,74%), escória (9%) e farelo de soja (7%). Em valores, as variações maiores (em dólar americano) previstas pela Vale são para a rocha fosfática (678%), coque (623%), farelo (190%), clínquer (130%) e outros — milho, bauxita, carvão energético, etc. (300%). Os técnicos da Vale têm estudos projetando um transporte de 20,6 milhões de t pelo trecho inaugurado hoje, a partir de 1995.

No ano passado, a EFVM, que está completando 90 anos de existência, transportou 94,2 milhões, sendo 20 milhões t de carga terceiros. Destas, 570 mil t de grãos são dos cerrados. Para atender ao aumento da demanda de carga, há dois anos a Vale está incorporando mais material rodante para sua ferrovia. A empresa contratou 20 locomotivas (50% no exterior), ao custo de US\$ 90 milhões, e 200 novos vagões. A atual frota da EFVM é de 197 locomotivas diesel e elétricas, 7.686 vagões gôndolas, 5.646 de carga geral e 54 vagões de passageiros (ligação Itabira-Vitória).

Sabará, MG — Marcelo Prates



A estrada de ferro representou gastos de US\$ 230 milhões e demandou negociações por mais de 2 décadas



Sabará, MG — Marcelo Prates



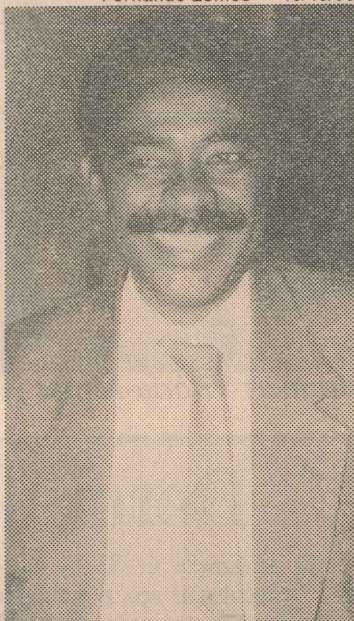
A conclusão do ramal exigiu a construção do túnel



## Receita tributária cresce

Fernando Lemos — 15/10/90

*Projeto exportador vai beneficiar o Espírito Santo*



Albuino: grãos

A receita tributária do Espírito Santo com embarques de produtos para o exterior, de US\$ 600 milhões atualmente, será acrescida em 30% com a instalação do chamado corredor de exportação, que movimentará a produção de grãos do Cerrado para os portos capixabas. "Esse empreendimento é uma prova concreta de um dos poucos projetos de desenvolvimento com sucesso, reunindo governos de seis estados — Espírito Santo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Distrito Federal — além da Vale do Rio Doce, Rede Ferroviária, Companhia das Docas do Espírito Santo e de grupos privados", disse o governador do estado, Albuino Cunha Azeredo.

Além do aumento da arrecadação dos impostos, o governador adiantou que o corredor de exportação atrairá várias indústrias de beneficiamento de grãos. Já está em fase final de negociação um projeto da Ceval com a Vale do Rio Doce, para exportação de 500 mil toneladas de grãos por ano e, numa segunda etapa, a instalação de uma fábrica de margarina, no centro industrial de Vitória. A Vale ficaria responsável pelo transporte e a armazenagem dos grãos e a Ceval pelas operações da fábrica. Esse projeto comportará investimentos da ordem de US\$ 25 milhões.

"O Espírito Santo entrará na era da industrialização de grãos, assim como o Paraná entrou nesse processo há 20 anos", comparou Albuino. A previsão é de que, principalmente o Porto de Tubarão, passe a movimentar num prazo médio de cinco anos 5 milhões de toneladas de grãos, o equivalente a 25% da exportação brasileira. Neste ano, a expectativa é embarcar para o exterior 1 milhão de toneladas, representando uma receita portuária distribuída entre a Vale, Rede Ferroviária Federal e Companhia Docas do Espírito Santo, da ordem de US\$ 25 milhões.

De acordo com o governador, a inauguração hoje do trecho ligando Capitão Eduardo à Costa Lacerda significa a solução de um gargalo operacional que existia no projeto. Ele informou que ainda existem dois trechos com problemas no corredor de exportação: uma passagem por dentro de Belo Horizonte e outra na Serra do Tigre. Este último, entretanto, entre Minas e Goiás, demandará maiores investimentos — cerca de US\$ 100 milhões — por parte do Governo Federal —. "O Ministério da Infra-Estrutura já tem a verba alocada para esse projeto. Com isso, espera-se num prazo mínimo de três anos terminar todo empreendimento", comentou o governador. Esse trecho vem sendo utilizado, mas com as obras aumentará sua capacidade de transporte.

Albuino frisou também que a Vale está negociando com alguns exportadores a construção de silos de armazenamento de grãos junto ao porto de Tubarão. Atualmente, as exportações estão sendo feitas via porto de Capuaba. No entanto, esse porto tem calado muito pequeno, enquanto o de Tubarão tem capacidade para atracar navios até 250 mil toneladas. Ainda com uma vantagem de combinar cargas de minério e grão. "O custo de transporte ficará muito mais barato", concluiu o governador.

# Corredor de Exportação

Ao ser consolidada a obra que permitirá o escoamento da produção agrícola da Região do Cerrado — apta a produzir mais de 100 milhões de toneladas de grãos —, o *Corredor de Exportação*, ligando os estados de Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e Bahia ao complexo portuário capixaba, parabenizamos à RFFSA e a CVRD pelo bom exemplo de parceria e eficiência empresarial, combinado com a visão de desenvolvimento.

A nossa empresa, imbuída de semelhantes propósitos de crescimento e confiante na força de sua produção industrial, alia-se ao evento, cumprimentando a todos que direta ou indiretamente serão contemplados com essa ligação de mais de 2 mil quilômetros de *um corredor sobre trilhos*.

**Mafersa**

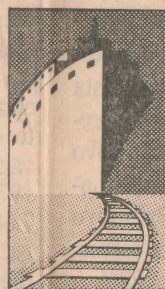


VIRE

## A VALE DO RIO DOCE TRABALHO DURO PRA DEIXAR O CENTRO-LESTE A VER NAVIOS.



O Governo Trabalhador, hoje, está comemorando a inauguração de uma etapa fundamental do Corredor Centro-leste: o trecho Capitão Eduardo-Costa Lacerda. Uma prova do espírito empreendedor da Companhia Vale do Rio Doce. Uma realização que beneficia os Estados de Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Distrito Federal, com sua capacidade de transporte de carga duplicada para 20 milhões de toneladas/ano, no trecho Belo Horizonte-Vitória. Esse é o resultado da parceria de quem acredita no desenvolvimento e não pára de trabalhar pelo Brasil.



**CORREDOR  
CENTRO  
LESTE**

SECRETARIA DE ESTADO  
DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

GOVERNO  
**TRABALHADOR**  
ESPÍRITO SANTO

## Vale do Rio Doce investe em ferrovia

A Companhia Vale do Rio Doce investiu US\$ 130 milhões na construção do trecho de 46 quilômetros da Ferrovia Vitória-Minas, que liga os municípios de Capitão Eduardo a Costa Lacerda. Recursos que se somam aos US\$ 100 milhões pagos à Rede Ferroviária Federal pela aquisição do trecho. A variante, que se junta aos 542 quilômetros da ferrovia, permitirá ao estado de Minas Gerais, e a toda região do Brasil Central, ter mais uma opção de exportação, pelo acesso ao sistema portuário de Vitória.

Contando com oito mil vagões para transporte de minério e mais seis mil vagões para carga geral, a Vitória-Minas aumentará sua capacidade de transporte, de imediato, em mais 20 mil toneladas anuais de carga geral. "A ferrovia vai abrir um verdadeiro corredor de exportação, permitindo que cheguem até aos portos de Vitória produtos de cinco estados — Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Distrito Federal e do próprio Espírito Santo", ressalta o presidente da Vale do Rio Doce, Wilson Brumer.

Segundo ele, isso será possível devido aos acordos operacionais que vêm sendo firmados entre a Vale e a Rede, que buscará grãos e demais produtos da região dos cerrados e dos estados servidos pela rede de linhas da RFFSA, que se integram à Vitória-Minas. Brumer revela que os transportes serão uma das áreas de negócios cada vez mais incentivada pela Vale. A Vitória-Minas movimenta atualmente 100 milhões de toneladas anuais, mas tem um déficit de 20 milhões de toneladas.

**Projeção** — Brumer estima que, ainda este ano, 800 mil toneladas de grãos (soja e milho, principalmente) poderão ser transportadas pela ferrovia, o que representará uma receita adicional de US\$ 20 milhões. A médio prazo,

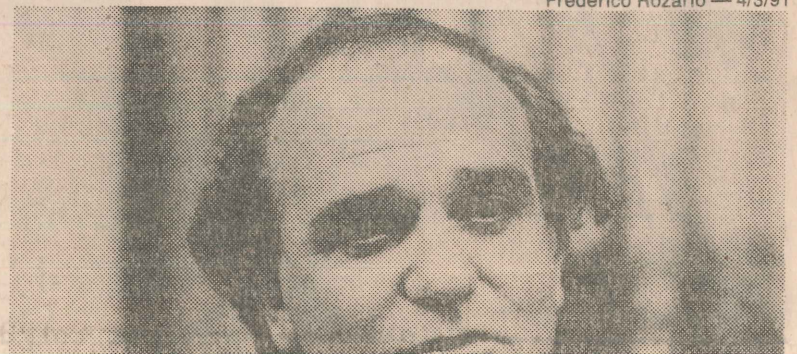
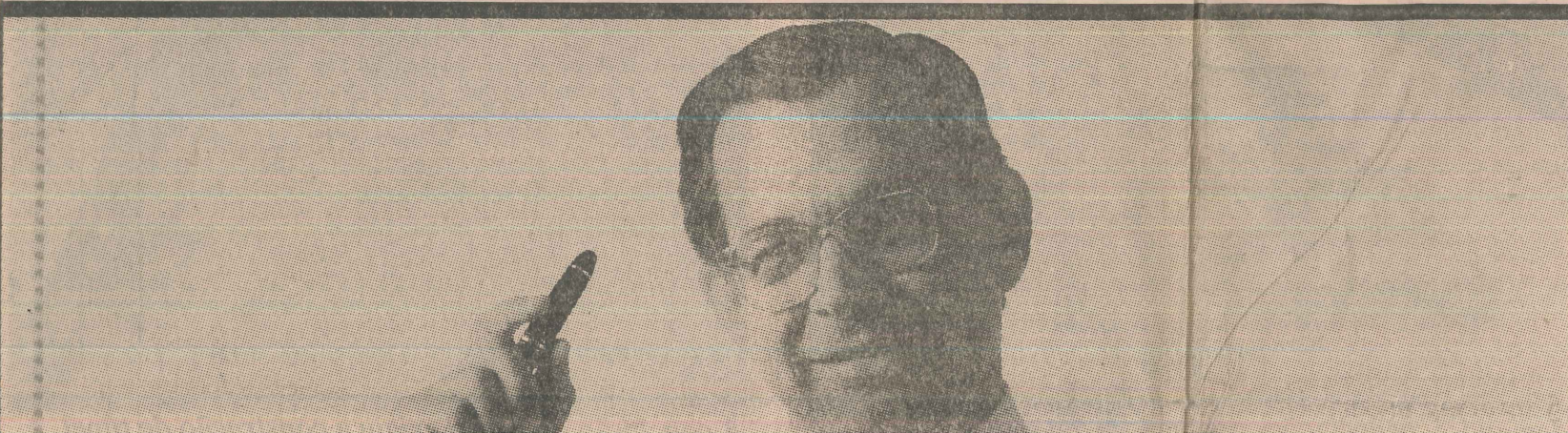
aumentando o número de vagões e incluindo a otimização dos cinco portos da CVRD no Espírito Santo, essa receita deverá chegar a US\$ 100 milhões. Um argumento bastante convincente para atrair mais carga é o custo do frete ferroviário: US\$ 26 por tonelada, contra os atuais US\$ 32 por tonelada para produto procedente de Brasília, por exemplo, quando se inclui trechos por rodovia.

A infra-estrutura de apoio, para viabilizar o transporte de grãos do Cerrado ficará a cargo da iniciativa privada. Brumer revela que junto ao Porto de Tubarão, em Vitória, duas indústrias já estão instalando armazéns para grãos. A Ceval terá um silo com capacidade de 65 mil toneladas de grãos ou 40 mil toneladas de farelo de soja. A Richco instalará mais dois silos, cada um com capacidade para armazenar 22 mil toneladas de grãos.

Segundo o presidente da Vale, um acordo com a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) prevê a utilização das instalações dos portos da CVRD na exportação de grãos. Ele lembra que há cerca de 120 dias a Vale transportou, pela primeira vez, uma carga combinada de minério-de-ferro e farelo de soja para a Europa. A combinação de cargas pode baixar o custo da exportação e melhorar o aproveitamento do espaço dos navios da Docenave, empresa de navegação controlada pela Vale.

Outra vantagem do novo ramal ferroviário, destacada por Brumer, é a possibilidade de se abrir um novo canal de importação até Belo Horizonte, de onde, também por ferrovia, é possível atingir outros grandes centros consumidores. "Sem falar na possibilidade de expansão de um novo pólo de desenvolvimento siderúrgico, já que a região às margens da ferrovia concentra 70% do parque siderúrgico nacional", diz Brumer.

Frederico Rozario — 4/3/91







Brumer: Vitória-Minas já consumiu US\$ 230 milhões

# Aplique o dinheiro da sua empresa no papel mais confiável do mercado. Publique seu balanço no Jornal do Brasil.

O Jornal do Brasil é o órgão oficial escolhido pela Bolsa de Valores do Rio para a divulgação do seu boletim diário. Toda essa confiança só podia ter sido depositada num jornal com circulação nacional, onde a economia é sempre notícia e é tratada com toda a seriedade. Se você precisa de um papel confiável para apresentar os resultados da sua empresa, publique seu balanço no Caderno Negócios e Finanças, do Jornal do Brasil. A Bolsa do Rio já faz isso todos os dias.

Total de leitores homens com nível de instrução superior. (Fonte: Marplan 1990)		
	2ª a sábado	Domingo
JB	78.000	94.000
O GLOBO	68.000	74.000
Índice de leitura do noticiário econômico. (Fonte: Marplan 1990)		
	3ª a sábado	Domingo
JB	60%	54%
O GLOBO	50%	39%
Total de centimetragem referente a anúncios de mercado financeiro, período de janeiro a novembro de 91. (Fonte: Controle de Veiculação/JB)		
JB	45.608cm	
O GLOBO	40.740cm	
Ou seja, o JB publicou 12,1% a mais que O Globo.		

## Dormentes de aço

A utilização de 83.000 dormentes de aço, nos 46 quilômetros de extensão do ramal Costa-Lacerda/Capitão Eduardo, poupou o corte de nada menos que 9.000 árvores adultas, que seriam necessárias caso os dormentes fossem de madeira. Apenas 2% dos dormentes do ramal — os instalados sobre os 3.060 metros de pontes — são de madeira, pois ainda não existe tecnologia que permita a substituição de dormentes de madeira por aço sobre pontes. Ainda na linha da defesa do meio ambiente, a CVRD plan-

tará, na área de influência da ferrovia, 1,9 milhão de metros quadrados de grama, além de árvores nativas e frutíferas em 1,4 milhão de metros quadrados. Para preservar o acervo histórico da cidade mineira de Sabará foi construído um túnel de 2,9 quilômetros de extensão. Apesar de o túnel ter custo mais alto que a terraplanagem, é uma solução que não compromete o aspecto visual nem provocará vibrações, que poderiam afetar a arquitetura barroca daquela cidade histórica.

## Ramal amplia a capacidade

Toda a população do Planalto Central é abastecida de derivados de petróleo pelas composições da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que transportam, anualmente, 1,2 milhão de toneladas. É também pela ferrovia que chegam a Brasília e Goiânia 90% do trigo consumido, além de cimento e produtos siderúrgicos. Já no sentido Brasília/Belo Horizonte, foram transportadas ao passado 800.000 toneladas de grão e farelo de soja.

A inauguração do ramal Costa Lacerda-Capitão Eduardo, pela Companhia Vale do Rio Doce, aumenta em 20 milhões de toneladas ao ano a capacidade de transporte

da Ferrovia Vitória-Minas. Um volume compatível com o trecho operado pela Rede Ferroviária e suficiente para atender às necessidades do corredor de exportação.

Outra ação conjunta entre a Rede Ferroviária Federal e a Companhia Docas do Rio de Janeiro vai permitir o escoamento de produtos até o Porto de Sepetiba, que hoje opera principalmente com importação de produtos para a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). A RFFSA concluirá um ramal da Ferrovia do Aço e a Docas do Rio de Janeiro está ampliando o Porto de Sepetiba.

RJ - (021) 585-4566/585-4561  
SP - (011) 284-2170

MG - (031) 273-2955  
DF - (061) 226-4545

**JORNAL DO BRASIL**

MCCANN