

# Nova ferrovia não prejudica o corredor do ES

Walter Conde

O interesse do Grupo Itamaraty, de propriedade do empresário da soja Olacyr de Moraes, em investir US\$ 500 milhões (Cr\$ 293,85 bilhões) na construção de uma ferrovia de 800 quilômetros de extensão, entre a região dos Cerrados e o Porto de Santos (SP), não vai prejudicar a operacionalização do Corredor de Exportação MT/MS/GO/DF/MG e ES. A afirmação é do secretário estadual do Desenvolvimento Econômico, Paulo Augusto Vivacqua, que informa que esse projeto do Grupo Itamaraty foi feito por ele mesmo, quando era o presidente da Valec.

Em Minas Gerais, diversas entidades empresariais expressaram, recentemente, a preocupação com a consolidação do Corredor de Exportação, idealizado há cerca de 20 anos e com a implantação iniciada ainda na década de setenta. O próprio ministro da Infra-Estrutura, João Santana, que estará em Vitória na próxima terça-feira, chegou a dizer para os governadores dos seis Estados interessados que a viabilidade técnica, econômica e política do projeto já está superada. O que falta resolver é a viabilização financeira da ferrovia, explicou ele em um recente encontro na cidade mineira de Uberlândia.

Paulo Augusto Vivacqua explica que a oposição de São Paulo ao Corredor de Exportação "é míope". "O projeto de Olacyr de Moraes terá uma perna que irá para Uberlândia e outra que irá para São Paulo", diz. No en-

tanto, Vivacqua garante ter certeza que ao se implantar uma excelente eficiência ferroviária, dos Cerrados até aos portos capixabas, acabará atraindo o próprio Olacyr para o Espírito Santo, mesmo com o Porto de Santos estando 800 quilômetros mais perto.

Essa distância maior do Corredor de Exportação não é motivo de preocupação, porque será oferecido aos exportadores de grãos pelo ES uma eficiência e rentabilidade maior do que em Santos. Segundo o secretário, a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), de propriedade da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), conta com moderna tecnologia, com uma tarifa inferior às que são praticadas pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA). O exportador encontrará também o benefício do baixo custo no transporte marítimo, devido à utilização do sistema de cargas combinadas com minério de ferro.

## Empresa

A montagem de uma empresa que gerenciará todas as atividades relacionadas ao Corredor de Exportação MT/MS/GO/DF/MG e ES é um outro fator a ser considerado, explica. Segundo ele, a empresa trabalhará desde o transporte dos grãos das fazendas aos silos e de lá até os porões dos navios. Além disso, a empresa gerenciadora terá um sistema de vendas no exterior e dará apoio aos próprios empresários na busca de parceiros estrangeiros interessados em investir em toda a região atendida pelo traçado férreo. Santos não tem essa estrutura, alega.

"A distância geométrica entre Uberlândia e o Porto de Santos é 800 quilômetros menor que por Vitória,



Foto de Gildo Loyola

## Vivacqua crê na competitividade com as exportações mais baratas

mas em transporte não se mede distância geométrica e sim o custo", afirma Paulo Augusto Vivacqua. O que se deseja saber não é quantos quilômetros a mais tem, mas quantos dólares a mais ou a menos no transporte, acrescenta. A vantagem da exportação pelo siste-

ma de cargas combinadas é exclusiva dos portos do Espírito Santo, "que é o único lugar do Brasil de onde ela pode ser feita".

Sob o ponto de vista da engenharia dos transportes, o Corredor de Exportação

MT/MS/GO/DF/MG e ES é imbatível, acentua o secretário estadual do Desenvolvimento Econômico. O transporte em navios que levam minérios de ferro para o exterior proporcina uma economia de aproximadamente 50% do custo, caso os grãos fossem levados em um navio fretado exclusivamente para esse fim, diz. O fato do Governo paulista querer uma fatia não é ruim, "porque é melhor para o Brasil, porque haverá carga para todos".

Na reunião dos governadores em Uberlândia, o empresário Olacyr de Moraes se mostrou hábil, chegando a propor uma obra que contemplasse a todos os interesses. A proposta dele previu o ramal paulista e o outro, com saída pelo Espírito Santo. Apesar de Vivacqua ter a RFFSA como aliada, o superintendente regional da Rede em Minas Gerais, Lindolpho Alves Mansur, afirmou, no último dia 27 de setembro, que não há garantia de exclusividade de cargas para o Corredor de Exportação.

Lindolpho Mansur explicou que a empresa que dirige levará os grãos para Santos também, caso seja esse o interesse do produtor ou do importador. O dirigente da RFFSA também se mostrou reticente em participar da holding que gerenciará todas as atividades do Corredor de Exportação. Para ele, a Rede Ferroviária poderá até participar dessa empresa, desde que a sua autonomia não seja prejudicada. Essa empresa ferroviária necessita concluir até 1993 duas obras vitais para o sucesso desse traçado férreo.

Esses investimentos estão orçados em cerca de US\$ 200 milhões (Cr\$

115,6 bilhões) e serão destinados à conclusão das obras de transposição da cidade de Belo Horizonte e na Serra do Tigre. De Belo Horizonte até a região dos Cerrados, todo esse trecho é de responsabilidade da RFFSA. O problema das tarifas da rede serem acima do que é praticado pela Vale é um problema de solução difícil, porque a estrutura da RFFSA é mais cara do que a outra, explicou Lindolpho Mansur.

## Reflexo

Os reflexos do Corredor de Exportação na economia capixaba estão sendo analisados pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), explicou o secretário estadual do Desenvolvimento Econômico. "O impacto na economia do Estado vai ser muito grande e a taxa do Produto Interno Bruto capixaba vai sofrer uma aceleração visível", diz. O secretário acrescenta também que a defesa do Corredor não é uma questão "paroquial", mas uma defesa de toda a região Centro-Leste, que vai se desenvolver significativamente.

Ao longo dos 1.400 quilômetros da ferrovia, Vivacqua vê também desenvolvimento, além da possibilidade da área de plantio dos grãos se elevar, devido ao melhor escoamento da produção. Ele também acredita no desenvolvimento da mineração no centro do país, a partir do barateamento dos fretes. O Corredor também transportará insumos, fertilizantes e combustíveis dos portos do Espírito Santo para o Centro-Oeste, enquanto que o Triângulo Mineiro poderá intensificar o seu comércio com a exportação de produtos industrializados, entende ele.