

Corredor obtém recursos AJ02674 junto ao Banco Mundial

O presidente da Rede Ferroviária Federal, Ozires Guimarães, assinou ontem com o Bird, em Nova York, um financiamento de US\$ 200 milhões que serão destinados à recuperação do trecho ferroviário que liga Costa Lacerda a Belo Horizonte. São aproximadamente 100 quilômetros que receberão uma nova estrutura ferroviária, além de outros trechos que complementam a ferroviária Rede de Belo Horizonte até Brasília. É mais uma obra de complementação do Corredor de Exportação Goiás/Minas/Espírito Santo.

A assinatura do financiamento tomou de surpresa o presidente da Rede que se deslocou para Nova York com toda a documentação possível para apresentar a proposta do Corredor de Exportação. Ele não precisou "vender" a idéia pois os técnicos do Bird logo lhe passaram a documentação para colher assinatura "dada a extrema viabilidade do Corredor", como lhe foi explicado em seguida.

Eufórico, Ozires Guimarães ligou de Nova York para o governador Gérson Camata, afirmando ter fechado o contrato com a tramitação mais rápida que já viu. Do lado de cá o governador captou a emoção do presidente da Rede e o convidou para em setembro participar do lançamento da pedra fundamental do armazém graneleiro de 30 mil toneladas estáticas que será construído em Capuaba, também para agilizar o

Corredor. O governador pretende trazer para o lançamento da pedra, além do presidente da Rede, o presidente da Vale, Eliezer Batista, e os governadores de Minas, Hélio Garcia e o de Goiás, Iris Rezende.

GARGALO

O trecho ferroviário de Costa Lacerda a Belo Horizonte sempre foi um impedimento à consolidação do Corredor de Exportação do Espírito Santo. Situado numa região montanhosa na Serra do Urubu, esse trecho, em função da sua bitola, não suporta a mesma capacidade oferecida pelo ramal da Vitória-Minas, formando assim um funil ao contrário, onde o volume de carga trafegada é muito inferior àquilo que poderia ser suportado pela Vitória-Minas.

A importância do trecho se dá em função de se localizar exatamente na interligação entre as duas malhas ferroviárias que farão todo o transporte de grãos, descendo; e insumos e fertilizantes, subindo. Algumas experiências foram realizadas no local mas na interligação havia a necessidade de se diminuir o número de vagões trafegando, em função do peso. Isso concorria para dificultar a dinâmica necessária ao sistema e, mesmo sendo várias vezes considerado como obra prioritária do ministério dos Transportes do governo João Figueiredo, nunca foi feito nada de efetivo.