

Vale constrói ferrovia que consolida o corredor

Telefoto EBN



A reunião, histórica na viabilização do corredor de exportação

Lideranças pedem a construção do silo

As federações do Comércio, Agricultura e Indústria do Estado, conjuntamente com a Associação Comercial de Vitória, entregaram ontem ao ministro dos Transportes, Afonso Camargo, uma solicitação de empenho especial na liberação de recursos da ordem de Cr\$ 8 bilhões, já previstos no orçamento do Ministério, para a construção de um armazém graneleiro no porto de Capuaba. As entidades, que foram representadas pelo presidente da Associação Comercial, Wilson Sily, no encontro de ontem com o ministro, esperam que este armazém esteja construído até abril do próximo ano para atender a safra de soja, que se inicia em maio, quando estão previstos embarques de 600 mil toneladas do produto.

A entrega da carta, que contém a solicitação, foi feita ontem pelo presidente da Associação Comercial de Vitória, na ocasião em que o ministro assinava, junto da Companhia Vale do Rio Doce e Rede Ferroviária Federal um convênio para a recuperação de um "gargalo" do Corredor do Espírito Santo, na interligação das linhas das duas empresas, entre Costa Lacerda e Belo Horizonte. Na verdade, a entrega da carta deveria ser feita em Brasília e só foi entregue em Belo Horizonte, na sede da Associação Comercial de Belo Horizonte, em função da alteração proposta pelo próprio Afonso Camargo.

O silo graneleiro solicitado é considerado pelas quatro entidades representativas da atividade econômica como da "maior relevância", "para que se completem todas as demais obras de infra-estrutura que se fazem necessárias à efetivação do corredor. Este silo, de 30 mil

toneladas (que dobra a capacidade de armazenagem de Capuaba) permitirá, segundo as entidades, a armazenagem das quase 600 mil toneladas de grãos, cuja produção estaria assegurada conforme atestam os pleitos e declarações dos produtores da região, com as respectivas exportações previstas para abril/maio de 1986.

Ao mesmo tempo, as entidades lembram ao ministro que já existem, no orçamento da Portobrás, recursos destinados a esta obra, mas que a Companhia Vale do Rio Doce "demonstrando grande visão empresarial e profunda sensibilidade social e regional", está disposta a participar com recursos próprios na construção deste silo, como já foi admitido pelo próprio presidente da Vale, Eliezer Batista, bem como por dois superintendentes da empresa.

Além disso, as entidades se dizem preocupadas com a necessidade urgente de construção do silo, cujas obras "levarão em torno de nove meses e cujo prazo de finalização terminará, coincidentemente, com o início das exportações previstas para abril/maio de 1986". Para isso, as entidades apelam pela agilização das providências finais necessárias, "de modo que o corredor de exportação venha a se tornar, dentro do prazo previsto, a grande realidade que almejamos".

Para o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Franciscus Zaeyen, a construção deste silo é de absoluta necessidade para que o corredor de exportação de grãos seja efetivamente implantada. Segundo ele, já deverão ocorrer excedentes de soja no próximo ano num

volume que os silos atuais de Capuaba não podem absorver. Ao mesmo tempo lembrou que nesta safra Capuaba deverá também receber farelo de soja para a exportação, dois produtos que serão de grande importância para a consolidação do corredor.

Esta consolidação, segundo ele, será garantida exclusivamente por Capuaba, acrescentou, explicando que o corredor do Espírito Santo é um só mas com dois terminais, o de Tubarão (que vai trabalhar com cargas combinadas para o Extremo Oriente) e o de Capuaba (que por imposição de trabalhar com navios menores, em função da baía de Vitória, exportará os grãos do Cerrado para a Costa Leste das Américas, África e Oriente Médio).

Para que Tubarão comece a operar com cargas combinadas, disse, haverá a necessidade de construção de um porto correspondente (de grande calado) no Extremo Oriente para receber os grandes graneleiros que farão o transporte. Este porto, segundo as últimas informações que o presidente da Codesa obteve, está em fase de início de construção na ilha de Oita, no Sul do Japão. Mas até que venha a receber os navios com os grãos brasileiros, será Capuaba que irá trabalhar na exportação desses grãos.

Isto, segundo ele, representa dizer que as cargas combinadas de minério e grãos não ocorrerão de imediato, ao mesmo tempo em que o Cerrado já começa a produzir excedentes na próxima safra. Assim, concluiu seu raciocínio, o silo de 30 mil toneladas, que dobra a capacidade de Capuaba, é de importância vital para a consolidação do corredor.

Belo Horizonte — Em solenidade realizada ontem, no auditório da Associação Comercial de Minas, foi assinado convênio envolvendo os Ministérios das Minas e Energia e dos Transportes, através da Companhia Vale do Rio Doce e Rede Ferroviária Federal, para a construção do trecho ferroviário entre Costa Lacerda e Belo Horizonte. Numa extensão de 100 quilômetros o tráfego vai consolidar o "corredor de exportação" entre Goiás, Minas e Espírito Santo, permitindo o escoamento de uma produção de 10 milhões de toneladas de grãos da região dos Cerrados, além de outros

produtos. A obra está orçada em 180 milhões de dólares, dos quais 85 milhões caberão ao Banco Mundial e a parte restante será distribuída entre entidades brasileiras.

A solenidade contou com as presenças dos governadores de Minas e do Espírito Santo, Hélio Garcia e Gerson Camata, respectivamente, dos ministros Aureliano Chaves, das Minas e Energia, e Afonso Camargo, dos Transportes, do presidente da Vale do Rio Doce, Eliezer Batista da Silva, do coronel Ozires Guimarães, da Rede Ferroviária Federal, Carlos Teófilo Souza Melo, da Portobrás, entre outros.

Projeto estará pronto em seis meses, diz Eliezer

Belo Horizonte — O presidente da Vale do Rio Doce, Eliezer Batista, garantiu que, dentro de seis meses, os estudos e o projeto de engenharia para construção do novo trecho Costa Lacerda/Belo Horizonte estarão concluídos. A partir de então, serão definidas a cronologia da construção e a origem dos recursos, bem como qual será a participação da CVRD no montante necessário. Eliezer Batista assinou o convênio nesse sentido, na Associação Comercial de Minas. E, na oportunidade, frisou que o corredor de exportação "será o trecho ferroviário mais importante do Brasil em termos econômicos, porque ele praticamente colocará toda a costa capixaba, que possui as maiores instalações portuárias, em contato com o Brasil central. É como se estivéssemos abrindo um novo país", assinalou.

O presidente da Re-

de Ferroviária Federal, Ozires Guimarães, presente à solenidade, falou sobre o convênio. Segundo Ozires Guimarães, por ser um trecho economicamente viável para um financiamento do Banco Mundial, optou-se por propor a construção de novo trecho. A previsão de recursos no antigo projeto era de cerca de 60 milhões de dólares e a construção da variante está calculada em 80 a 100 milhões de dólares. Parte dos recursos será oriunda do Banco Mundial, parte do BNDES, e parte da RFFSA, de receita própria e da venda de um antigo ramal à Vale do Rio Doce.

A Vale custeará, inicialmente, apenas o projeto, e durante a execução serão definidos novos aportes de recursos da companhia. As obras deverão exigir aproximadamente dois anos para serem concluídas.

Aureliano destaca portos e excedentes dos Cerrados

Belo Horizonte — O ministro das Minas e Energia, Aureliano Chaves, declarou ontem, após participar das solenidades de assinatura do convênio que garantirá a implantação do corredor de exportação Minas-Espírito Santo-Goiás, que a iniciativa "é extremamente importante, sob dois aspectos fundamentais: viabiliza a exportação de excedentes agrícolas, que surgirão com a exploração da área do Cerrado, em Goiás, e vai aproveitar, de forma intensiva, as disponibilidades portuárias do litoral espírito-santense".

"Este corredor de exportação significa, ainda, um passo decisivo para a integração da região Centro-Oeste", prosseguiu Aureliano Chaves, "beneficiando, principalmente os Estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Espírito Santo".

O governador do

Espírito Santo, Gerson Camata, por sua vez, afirmou que o corredor "será uma via que cortará todo o Brasil Central, indo desde a fronteira do Brasil com o Paraguai até o litoral capixaba. Além de propiciar o incremento das exportações, aproveitará a capacidade ociosa dos portos litorâneos e, principalmente, será uma grande via de comunicação do mar até o Brasil Central". Destacou que "esta será, talvez, a grande obra que o governo do presidente José Sarney poderá realizar no setor de transportes".

"O corredor vai dar ainda melhores condições de competição internacional aos produtos brasileiros", afirmou Gerson Camata. "A soja do Brasil Central, por exemplo, sai de caminhão e segue uma distância imensa até o porto de Paranaguá, no Paraná, onde chega cara aos navios.