

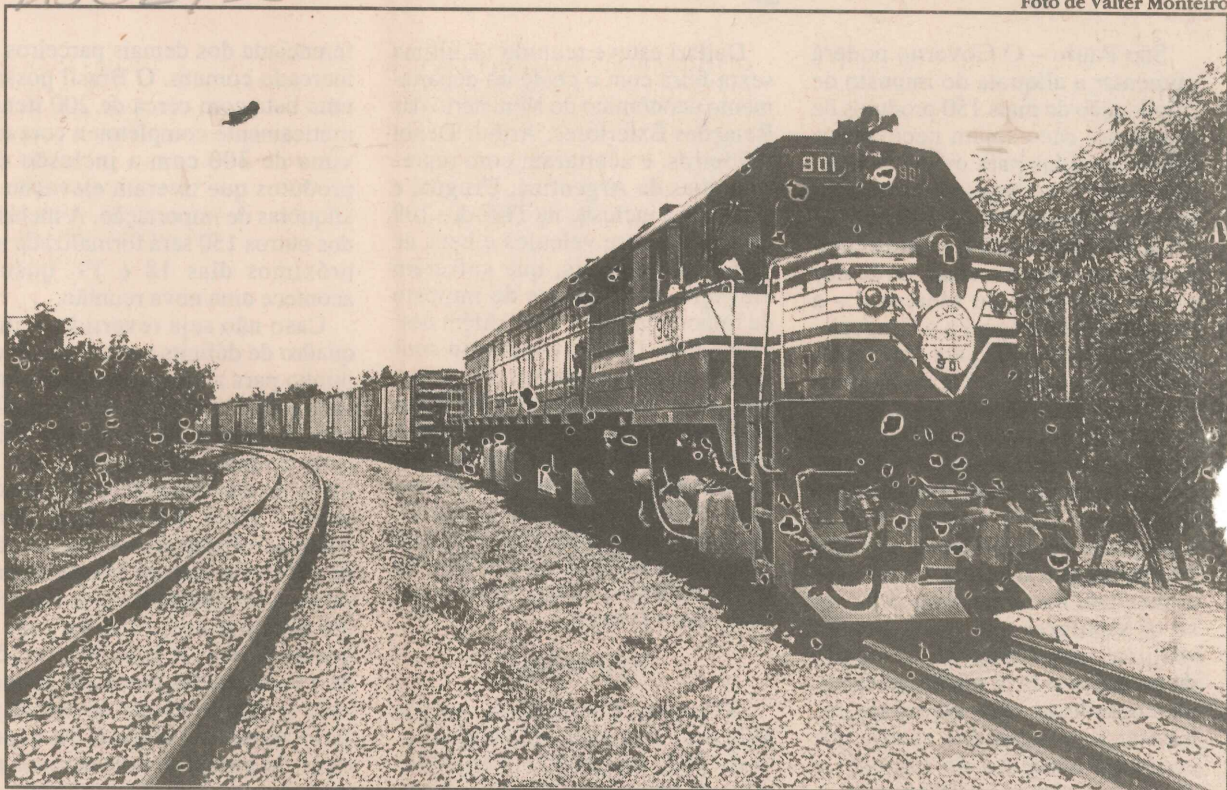
Vale investe 281,3 milhões no Corredor

Foto de Valter Monteiro

A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) programou para este ano um investimento de R\$ 281,3 milhões, com o objetivo de modernizar e dinamizar a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e incrementar a sua operacionalização dentro do Corredor de Transportes Centro-leste. O anúncio do investimento foi feito na última semana, em Vitória, pelo diretor de Transportes e Produtos Florestais da CVRD, José Carlos Nunes Marreco. Ele apresentou o detalhamento dos projetos da empresa para o ministro dos Transportes, Odacir Klein, e para os governadores Vitor Buaiz (ES), Eduardo Azeredo (MG), Dante de Oliveira (MT) e Maguito Villela (GO).

O dirigente justificou o aporte de recursos no Corredor dizendo que desde a entrada em funcionamento do sistema operacional ocorreu um expressivo aumento na lucratividade da empresa, originada com a prestação de serviços a terceiros. "A Vale passou de uma empresa de mineração para uma prestadora de serviços". O primeiro entre os 11 investimentos listados por ele será a construção de um novo berço para a atracação de embarcações, no Porto de Tubarão, e que requer R\$ 32 milhões. O atracadouro será exclusivo para as operações de embarque e desembarque de produtos do Corredor, com destaque para os grãos.

A melhoria da transposição ferroviária dentro da cidade de Belo Horizonte, e que atualmente é apontada pelos consorciados do Centroleste como um dos



Vale realizará investimentos na Estrada de Ferro Vitória-Minas que terá operações ampliadas no Corredor

"gargalos", tem para este ano um orçamento de R\$ 46 milhões, disse Marreco. A ampliação da quantidade de locomotivas também faz parte da programação de 1995, através da previsão de compra de 12 novas unidades, no valor previsto de R\$ 27 milhões. O aumento do tráfego ferroviário, através da duplicação do trecho Nova Era-Costa Lacerda, em Minas Gerais, exigirá o aporte de R\$ 60 milhões.

O início da construção da segunda etapa de obras, entre Capitão Eduardo e Costa Lacerda, vai requerer um investimento de

R\$ 70 milhões, ainda neste ano. Ainda dentro do projeto de ampliar o carregamento de grãos do Cerrado para Tubarão, Marreco destacou a liberação de R\$ 4 milhões da Vale para a recuperação de 19 locomotivas da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), uma parceira comercial da CVRD. O diretor diz que as máquinas recuperadas permitirão aumentar o escoamento da safra de grãos deste ano. Para investimentos correntes na EFVM estão reservados R\$ 35 milhões.

Para que a construção do pátio intermodal seja viabilizada na re-

gião metropolitana de Belo Horizonte, o orçamento da Vale do Rio Doce destinou R\$ 2 milhões. Ele diz ainda que a ampliação do transporte de veículos exigiu a destinação de R\$ 4,8 milhões. Assim, serão comprados 60 vagões cegonheiros. A compra de novos vagões-tanque, para o transporte de óleo, vai contar também com R\$ 500 mil. Além da programação de recursos, Marreco citou para as autoridades a inclusão de uma meta: apoio à Ceníbra e Aracruz para a construção de um novo berço para a atracação de navios no Portocel.

Klein destaca interesse nacional

O ministro dos Transportes, Odacir Klein, garantiu em Vitória que o Corredor de Transportes Centroleste é um projeto de interesse nacional e que diante disso a União passou a apoiar o desenvolvimento do projeto. "Como o corredor é importante para a movimentação de mercadorias e de cargas, logicamente ele estará ensejando a geração de empregos. Por isso, acho que o estímulo ao corredor e a esse trabalho conjunto deve ser feito entre a União, Estados e a iniciativa privada". Com isso ele justificou a sua presença no Espírito Santo, na última semana, quando os governadores tomaram posse no conselho do corredor.

"É um dever do ministro estar presente, em função do interesse nacional que traz esse projeto". O ministro deixou como sugestão aos governadores a transformação da atual forma de enfoque do mecanismo, onde cada Estado vê a sua chance de ter incremento de renda e emprego, para se ter uma visão global do mecanismo. "Temos de

desestadualizar as intenções". O ministro ainda disse que o novo Plano de Viação, em fase de elaboração, vai considerar o atual corredor, além de incentivar o surgimento de outros semelhantes.

Klein disse que em seu ministério existem dois grandes projetos envolvendo o Estado. Um é a liberação de recursos para a continuidade das obras da BR 262 e o outro é o Centroleste. "Para o Espírito Santo estamos fazendo o trabalho para a rodovia, além de nós estarmos em um trabalho integrado com os diversos Estados para esse Corredor Centroleste, em suas mais diversas áreas. Por isso, o trabalho visando ao Espírito Santo é em conjunto com os governos dos outros Estados, que têm o Estado como forma de escoamento da produção". No seu encontro com os governadores, ele fez questão de deixar a seguinte afirmação: "Queremos trabalhar em conjunto para resolver os problemas do corredor".

Dante defende percurso maior

O governador do Mato Grosso, Dante de Oliveira, defende a extensão do Corredor de Transportes Centroleste até o Chile, a fim de que os produtores de seu Estado escolham a alternativa mais econômica para o escoamento da produção, entre os Oceanos Atlântico ou Pacífico. Ele lembra que atualmente os 1.800 quilômetros do Corredor interligam Vitória à Goiânia, faltando ainda a construção de um ramal entre Cuiabá e a capital goiana. "Estamos participando do Corredor porque temos interesse, e acho que a ferrovia vai se estendendo cada vez mais até chegar ao grande centro produtor, que é o Mato Grosso".

Dante diz que o seu Estado estuda várias alternativas para o escoamento, tendo o Porto de Tubarão como uma das alternativas. "Para você ter uma idéia concreta de custo, a soja que sai daquela região do chapadão (mato-grossense) para o Porto de Paranaguá e indo até o Porto de Rotterdam, sai por US\$ 89,5 por tonelada.

Na alternativa de se escolher Porto Velho (RO), Rio Madeira e o Rio Amazonas sai por US\$ 67. Então, com essas diferenças todas, na hora "aghá" os produtores do Mato Grosso vão ficar com aquele que ofereça as melhores condições, de colocar seu produto mais barato no mercado internacional".

Ele diz que a viabilização do transporte direto do Mato Grosso para o Espírito Santo vem através da construção da ferrovia Ferro-norte, de propriedade do empresário Olacyr de Moraes. Ele diz que a estrada, que se direciona para os portos paulistas, "tem um Y, que permite sair para o Triângulo Mineiro e de lá para cá". O governador conta com outra alternativa que é a utilização do Rio Paraná com saída da produção pelo Uruguai. Dante diz que, com a extensão do Corredor ao Porto de Arica (Chile), surge uma nova alternativa para a saída da soja do seu Estado, através do Pacífico, passando antes pela Bolívia.