

CARGA AGRÍCOLA

Novo corredor Leste-Oeste barateia os fretes

por Elisabeth Rosa
de Belo Horizonte

Uma composição ferroviária com 52 vagões, transportando 2.184 toneladas de farelo de soja provenientes de Rondonópolis, no Mato Grosso, marcou ontem, em Sabará, Minas Gerais, a inauguração simbólica do corredor de exportação centro-leste, composto por linhas da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Formado por 1.700 quilômetros de linha férrea, ligando Brasília ao porto de Tubarão, no Espírito Santo, o corredor vai ser oficialmente inaugurado hoje, quando um navio de bandeira grega, carregado com 32 mil toneladas de farelo, embarca com destino à França.

A obra que conclui o corredor — três conjuntos de silos com capacidade para estocagem de 100 mil toneladas de grãos no porto de Tubarão — exigiu investimentos de US\$ 12,5 milhões, divididos entre a CVRD, a Richco Cereais e a Ceval Alimentos. De acordo com o diretor de Transportes e Produtos Florestais da CVRD, José Carlos Nunes Marreco, a empresa gastou US\$ 6,5 milhões no sistema de transporte, que inclui pesagem e amostragem, ligando os silos ao pier do porto. Na construção dos silos, a Ceval investiu US\$ 3,8 milhões e a Richco, US\$ 2,2 milhões.

Os investimentos no porto de Tubarão

por Jorge Freitas
de Vitória

O grão produzido em Goiás, no cerrado brasileiro, vai ser embarcado para exportação, no porto de Tubarão (Espírito Santo), depois de viajar 1.840 quilômetros de trem, pela Rede Ferroviária Federal e pela Estrada de Ferro Vitória/Minas, ao preço médio de US\$ 31 por tonelada.

Esse valor foi cotado na véspera da inauguração do terminal portuário que a Companhia Vale do Rio Doce está colocando em operação hoje e que foi construído em parceria com as trading companies Ceval e Richco.

O superintendente do terminal portuário de Tubarão, Cândido Cotta Pacheco, disse que, neste primeiro ano, de-

O corredor, incluindo transporte rodoviário, envolve os estados de Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins e Distrito Federal. Para ser viabilizado, exigiu da CVRD investimentos de US\$ 207 milhões na aquisição e reforma do trecho entre Gongo Soco e Pedreiras, no ramal Capitão Eduardo-Costa Lacerda, localizado na região metro-

politana da capital mineira e inaugurado em fevereiro do ano passado. Deste ponto até o Espírito Santo os gargalos já foram eliminados. Agora, em seu trecho, a RFFSA está investindo US\$ 57 milhões na reforma da travessia de Belo Horizonte, onde suas linhas se encontram com as da CVRD, obra que deve ser concluída até o final do ano.

verão ser exportadas 800 mil toneladas — 500 mil toneladas da Ceval e 300 mil toneladas da Richco. "Mas a Ceval e a Richco estão falando que isso pode crescer para 1 milhão de toneladas", disse Cotta Pacheco.

A Richco investiu o correspondente a US\$ 2,8 milhões para construir dois armazéns e estocar 22,5 mil toneladas de grãos em cada um, enquanto a Ceval investiu US\$ 3,4 milhões para construir um silo com capacidade para 40 mil toneladas de farelo de soja.

"O investimento em silos é do parceiro, mas a Vale fornece o terreno e opera o sistema", disse Cotta Pacheco, informando que a Vale investiu o correspondente a US\$ 6,3 milhões no terminal, implantando o sistema de carrega-

O secretário da Agricul-

mento no navio (moenga) e nas esteiras que transportam o grão dos silos para o sistema de pesagem. As empresas vão explorar os silos e armazéns pelo período (renovável automaticamente) de dez anos.

O terminal de Tubarão vai exportar 3 milhões de toneladas de grãos, no ano 2000, segundo previsões de Cotta Pacheco. Mas, para que isso se efetive, o sistema necessita de cargas em volumes crescentes, nas viagens de ida e de volta. Já neste início de operação, as importações de fertilizantes da Richco para o Cerrado serão desembarcadas em Tubarão e viajarão de trem até as misturadoras de Uberlândia e Uberaba (MG) e para a região consumidora do insumo e produtora de grãos. Estão previstas para

este ano 300 mil toneladas de fertilizantes.

O gerente geral da ferrovia Vitória/Minas, Jovem Martins Zucoloto, disse que a integração do sistema porto/ferrovia da Vale com as linhas da Rede Ferroviária permitirão que a Vitória/Minas reduza a ociosidade de suas instalações, assim como o porto, que pode carregar 80 milhões de toneladas por ano, mas carrega somente 50 milhões de toneladas por ano.

A ferrovia tem capacidade para movimentar anualmente 120 milhões de toneladas, mas movimenta apenas 85 milhões de toneladas. Se não aumentar o movimento de cargas de terceiros, a ferrovia e o porto — que têm 30 milhões de toneladas por ano ociosas — ficarão ociosos.

tura de Minas, Alysso Paulinelli, disse que, dos 6 milhões de toneladas de grãos previstos para a safra do estado neste ano, pelo menos 4 milhões serão produzidos em regiões cortadas pelo corredor centro-leste. "Em 1989 foram gastos US\$ 53 por tonelada de grão transportada via ferrovia do Planalto Central aos portos de Santos e Tubarão. Agora esse frete cai para menos de US\$ 20 por

tonelada", informou o secretário. Nunes Marreco disse que, se toda a soja desse primeiro embarque para a França tivesse sido proveniente de Brasília, o frete ficaria em torno de US\$ 27 a tonelada, com a carga já no porão do navio, excluindo os impostos.

Marreco confirmou a informação do secretário de que a CVRD está estudando a viabilidade de integração do norte e noroeste de

Minas ao corredor, através da construção de um ramal entre Pirapora e Brasília, passando por Unaí. Segundo ele, o trecho, de 400 quilômetros, exigiria investimentos entre US\$ 500 milhões e US\$ 600 milhões, mas os estudos ainda estão em fase inicial. Hoje, em Minas, o corredor já atravessa as regiões central, do Alto São Francisco, do Alto Paranaíba e do Triângulo.

O porto de Tubarão está preparado para receber navios de até 300 mil toneladas e tem capacidade para embarque de 1.500 toneladas por hora. De acordo com Marreco, numa segunda fase, dependendo da demanda e com pequenos investimentos complementares, essa capacidade pode ser elevada para 3 mil toneladas por hora.

Ele explicou que o corredor de exportação de São Paulo, com o transporte de uma carga anual de 28 milhões de toneladas, tem receita cambial de US\$ 9 bilhões. Apesar de o corredor centro-leste transportar 100 milhões de toneladas anuais, sua receita cambial é de apenas US\$ 3 bilhões, em virtude da diferença de valor agregado em relação à carga de São Paulo. Mas, acrescentou, só com a inauguração do ramal Capitão Eduardo-Costa Lacerda, o transporte de farelo e soja pela CVRD e RFFSA deve saltar de 350 mil toneladas em 1992 para 1 milhão de toneladas neste ano.