

Mais 7.081 caminhões nas BRs

ALESSANDRO DE PAULA - 17/08/2013

A retirada da Estrada de Ferro Leopoldina, como previsto pela ANTT, traria diversos reflexos negativos para a economia do Estado

Beatriz Seixas

As BRs 101 e 262 no Estado, que já têm tráfego intenso e estão entre as mais perigosas do País, vão “ganhar” ainda mais veículos se a antiga Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) — que liga Vila Velha ao Rio de Janeiro e é administrada pela Ferrovia Centro Atlântica (FCA) — for desativada.

Com o fim dos trilhos centenários, como prevê a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), pelo menos 7.081 novos caminhões serão “colocados” por ano nas estradas do Estado, segundo estudo desenvolvido pelo Instituto Federal do Espírito Santo (Ifes), Campus Cariacica.

Um dos professores que fez parte da comissão técnica, Michel Bruno Taffner, explica que a realização do parecer contou com uma equipe de cinco professores e teve o objetivo de levantar dados para mostrar a importância socioeconômica, turística, histórica e cultural da ferrovia para o Estado e principalmente para os 11 municípios cortados pelas linhas férreas.

Ele detalhou que a desativação

da EFL, além de representar impactos no turismo e na história capixaba, terá reflexos negativos na economia. Taffner cita o exemplo da Fibria, que transporta boa parte do eucalipto produzido nas regiões Sul e Serrana através da ferrovia:

“Se o eucalipto deixar de ser transportado pelos trilhos, vamos ter a entrada de um novo caminhão a cada 43 minutos nas estradas. Além disso, haverá um impacto sobre a produção de 823 produtores de eucalipto, os custos para a Fibria irão aumentar em cerca de R\$ 3 milhões e haverá outros reflexos em setores agrícolas.”

O geógrafo Hudson Covre Pereira, que também fez parte da equipe do parecer técnico, comenta que uma das justificativas para o fim da Ferrovia Leopoldina são os investimentos na Ferrovia Litorânea.

Mas, para ele, um projeto não inviabiliza o outro. “Mesmo com outra ferrovia, a Leopoldina pode ser melhor explorada, seja com o turismo, transporte de passageiros e até de novas cargas, como insumos para rações. Além disso, arrancar essa ferrovia seria como arrancar parte da história do Estado.”

A Fibria informou por meio de nota que “a ferrovia é importante para os negócios da companhia e fundamental para manutenção dos contratos de fomento florestal com produtores rurais da região serrana” do Estado.

Segundo a empresa, a região responde por 20% da madeira de fomento adquirida pela Fibria.



FERROVIA LEOPOLDINA evita que um caminhão cheio de eucalipto vá para a estrada a cada 43 minutos no Estado

Raio X Estrada de ferro atravessa 257 quilômetros no Estado

Administração é da FCA

A Ferrovia Leopoldina, que também já foi chamada de Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, é administrada pela Ferrovia Centro Atlântica



ELA ATRAVESSA 11 MUNICÍPIOS CAPIXABAS:

- > Vila Velha
- > Cariacica
- > Viana
- > Domingos Martins
- > Marechal Floriano
- > Alfredo Chaves
- > Vargem Alta
- > Cachoeiro de Itapemirim
- > Atílio Vivacqua
- > Muqui
- > Mimoso do Sul

PRINCIPAIS CARGAS QUE SÃO TRANSPORTADAS PELA FERROVIA



HISTÓRICO

- > A FERROVIA no Estado começou a ser construída em 1892 e teve todos os seus trechos concluídos em 1910.
- > A FERROVIA, que liga o Estado a Campos dos Goytacazes (Rio de Janeiro), foi construída para transportar o café produzido na região serrana e sul do Estado.

NÚMEROS

20% da economia do município de Domingos Martins é proveniente das atividades ligadas à produção de eucalipto.

De 3% a 5% é quanto pode aumentar os custos no setor de avicultura, já que o cepilho usado no chão das granjas deixará de ser produzido em Araguaia e Cachoeiro.

823 produtores das regiões serrana e Sul podem ser prejudicados com o fim da ferrovia.

ENTENDA

> EM JULHO deste ano, foi publicada uma resolução da ANTT que prevê a desativação dos trilhos em nove municípios capixabas.

> COM ISSO, prefeituras, membros da bancada capixaba, moradores e outras instituições passaram a defender a permanência da ferrovia.



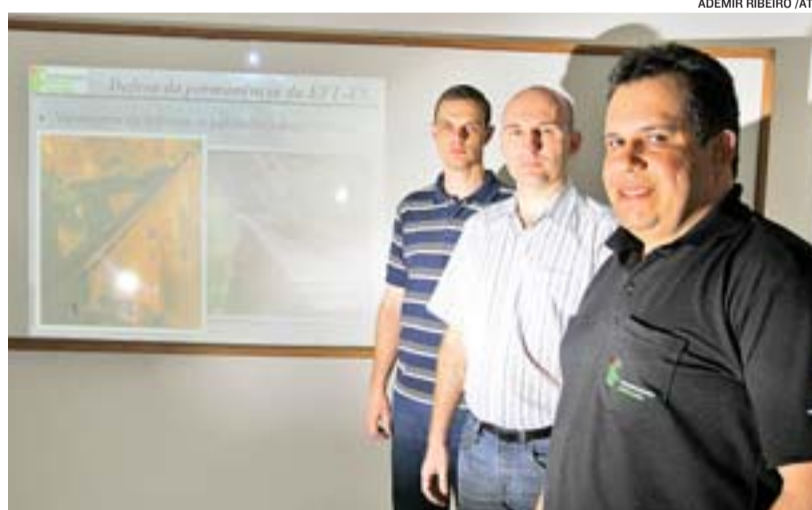
FIM DA FERROVIA VAI REPRESENTAR:

- > DO DEPÓSITO de Araguaia até o entroncamento da BR-262 com a 101, em Viana: um novo caminhão carregado a cada 43 minutos nesse trecho.
- > DO DEPÓSITO de Cachoeiro de Itapemirim até o entroncamento das BRs 101 e 262, em Viana, será um novo caminhão carregado a cada 44 minutos.
- > DO ENTRONCAMENTO entre as BRs 101 e 262, em Viana, via

BR-101 à fábrica da Fibria em Aracruz: um novo caminhão carregado a cada 16 minutos.

CONSEQUÊNCIAS DO TRANSPORTE POR RODOVIA:

- > AUMENTO dos custos para as empresas
- > MAIOR RISCO de acidentes
- > POSSIBILIDADE de mais desgaste das vias e lentidão no tráfego



HEITER EWALD, Michel Bruno Taffner e Hudson Covre Pereira: estudo

Prioridade nas concessões

A presidente Dilma Rousseff apresentou ontem, em Brasília, um balanço dos resultados para a indústria neste ano e destacou a importância de parcerias público-privadas. Ela discursou na abertura do 8º Encontro Nacional da Indústria, realizado na capital federal.

A Presidente prometeu novas concessões para o ano que vem, priorizando ferrovias, arrendamento de novas áreas em portos e autorização de Terminais de Uso Privativo (TUPs) nos portos.

“Acredito ser essencial o Brasil investir em parceria com o setor privado em um sistema ferroviário

de porte nacional. Isso porque é inadmissível que um país de dimensões continentais não tenha esse investimento”, declarou.

Ela disse ainda, que a falta de investimentos no setor nos dois últimos séculos é “imperdoável” e agora o País precisa recuperar o tempo perdido. “O século 21 exigirá um sistema ferroviário de porte internacional”, disse.

Dilma ainda destacou as ações em benefício da indústria, como a redução das tarifas de energia elétrica e afirmou que, para reduzir a carga tributária será necessário “mais empenho”.