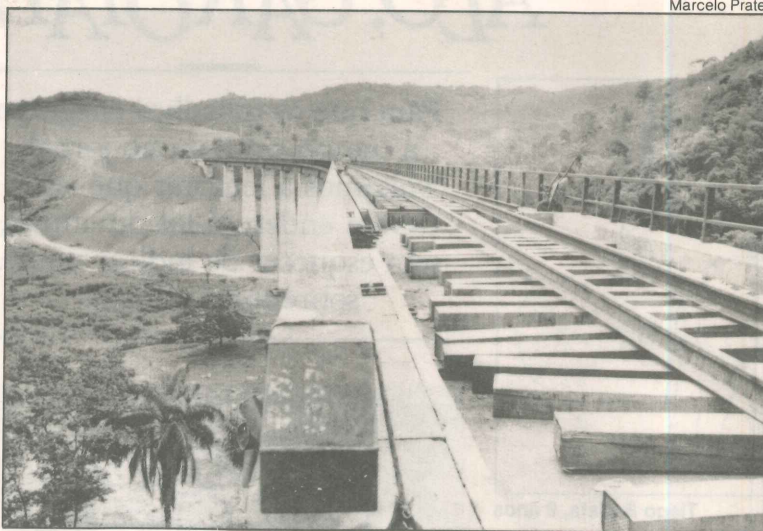


A obra reclamada há 30 anos por empresas e comunidade está chegando à capital mineira

Belo Horizonte vai ganhar um presente especial de aniversário. No dia 12 de dezembro, data da cidade, a Companhia Vale do Rio Doce inaugura o novo trecho do Ramal Capitão Eduardo-Costa Lacerda, interligando os trilhos da Estrada de Ferro Vitória a Minas com os da Rede Ferroviária Federal na região metropolitana da capital mineira — uma obra reclamada há 30 anos pela comunidade local.



Marcelo Prates

Nove pontes foram construídas. Entre elas a do Ribeirão de Taioabá (foto). A maior, do Córrego de Ojeriza, tem 520 metros e é em curva

RAMAL DE COSTA LACERDA

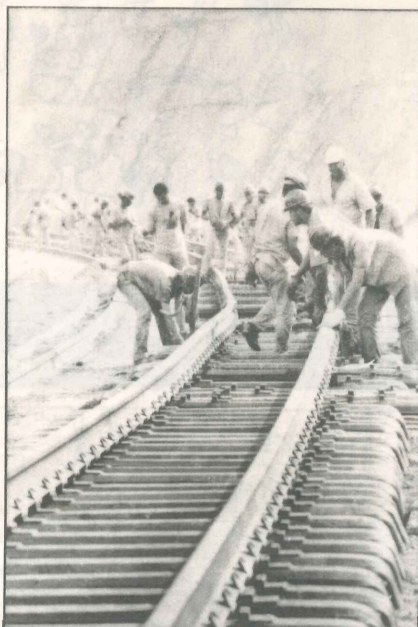
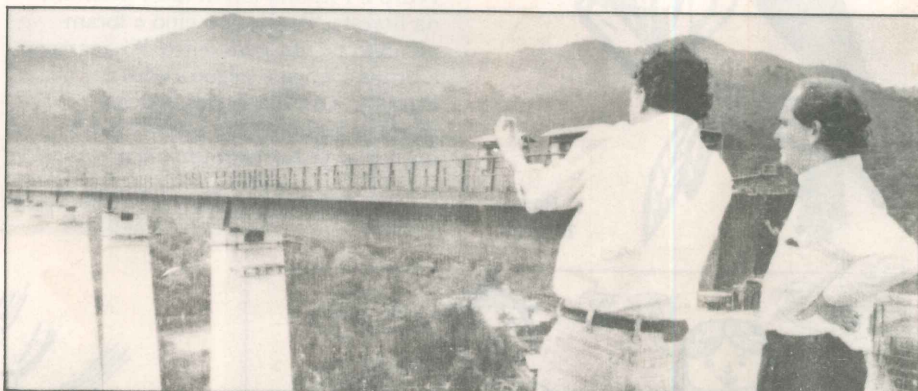
Trilhos da EFVM mais próximos de Belo Horizonte

O Presidente da CVRD, Wilson Brumer, afirma que "vamos transformar a EFVM num grande canal de importação e exportação". Ele reforça que "BH é o centro geográfico ferroviário do País e portanto pode ser um dos maiores pólos de distribuição de cargas do Brasil". O ramal triplica a capacidade de escoamento do trecho, de 6 para 18 milhões de toneladas anuais.

O cronograma das obras está sendo cumprido à risca e foi observado de perto pelo presidente da empresa, em setembro, quando estavam concluídos 94,8% dos trabalhos. Mais de mil homens executam o serviço em ritmo acelerado. Por se tratar de uma região montanhosa e de geologia variada, a obra tem exigido técnicas de construção avançadas: 8,3km são de túneis e pontes. O túnel de Sabará, com três quilômetros, foi o maior desafio e levou quase quatro anos (3,7 anos) para ser concluído, por causa dos cuidados com o patrimônio histórico da cidade. Foram construídos dois outros túneis: o de Marembá, com 2,1km, e o de Gongo Soco, com 280 metros.

As técnicas modernas não conseguiram superar uma antiga superstição inglesa que reina entre os "tuneiros", pessoal especializado nesta obra de arte da engenharia. Diz a lenda que uma mulher de saia, um padre de batina ou um soldado de farda não podem entrar num túnel em construção, senão desaba. Como toda atenção é pouca, os "tuneiros" colocam uma imagem de Santa Bárbara na entrada dos "buracos".

O trabalho da Companhia não se esgota com a conclusão da obra. "A idéia da em-



O Presidente Brumer, acompanhado do engenheiro-chefe Efigênio Drummond, inspeciona a obra. A empresa vai transformar BH num grande pólo de distribuição de cargas

Mais de mil homens venceram as montanhas e acidentes geológicos neste trabalho. O túnel de Sabará levou quase quatro anos para ser concluído

presa', diz Brumer, "é viabilizar um grande Pólo de Desenvolvimento do Rio Doce, atraindo investimentos para se localizarem ao longo da ferrovia, que por sua vez vai captar carga desde já, onde puder". Ele informa que "toda a imaginação da Vale está sendo usada para solucionar dois outros gargalos existentes no Corredor de Abastecimento Goiás-MG - Goiás - Minas - Espírito Santo". A CVRD já adiantou US\$ 19 milhões à Rede Ferroviária para a transposição ferroviária

da capital, através de um encontro de contas entre as duas empresas, a Açominas e a Mendes Júnior. "Agora falta o trecho da Serra do Tigre, em Ibiá, no Triângulo Mineiro, que é da RFFSA."

As obras de Costa Lacerda começaram em julho de 1987 e estão sendo investidos US\$ 130 milhões. O trecho foi comprado pela CVRD à Rede. O volume de terraplenagem impressiona: 10,5 milhões de metros cúbicos por km, o que dá para encher 45,5 mil caminhões. O serviço está sendo efetuado pelas Superintendências de Desenvolvimento e da Estrada, equipe formada em grande parte por pessoal que participou da implantação da ferrovia de Carajás. Cerca de 60 empresas foram contratadas para a empreitada. Dos 46,9km da variante, a Suest já lançou 32km da superestrutura (trilhos, dormentes e lastro).