

Norte-Sul constitui ameaça para a Vitória-Minas

Discurso da Valec não convence

Henrique Gobbi

Quando esteve em Vitória participando do Seminário sobre Corredor de Exportação, promovido pela Fundação Pedroso Horta no início deste ano, o presidente da Vale do Rio Doce Engenharia e Construções (Valec), vinculada ao Ministério dos Transportes, Paulo Augusto Vivacqua, afirmou que a Ferrovia Norte-Sul reforçaria a necessidade de complementação do Corredor de Exportação do Espírito Santo.

Responsável pela viabilização e construção da Norte-Sul, o presidente da Valec, capixaba de nascimento, chegou a considerar que os óbices do corredor capixaba eram garantidos pelo fracionamento político do Estado, que não gerava qualquer lobby para manter as propostas de escoamento da produção de grãos e outros produtos dos Cerrados, como forma de compensar a redução das exportações de minério de ferro, a partir das operações de Carajás.

Escoamento

Para ele, a Norte-Sul jamais competiria com o corredor capixaba, constituindo-se, em verdade, no melhor coadjuvante na estratégia de escoamento da produção do Brasil Central. Essas assertivas, colocadas para um público atento no Seminário, podem ser facilmente contestadas pelos números levantados no próprio estudo de viabilização da ferrovia.

Em primeiro lugar, é preciso saber que a viabilização do projeto contemplava duas alternativas para a Norte-Sul: uma saindo de Açailândia, no Maranhão, até a estação de Engenheiro Castilho, próxima de Anápolis, seguindo então até o porto de Santos, numa

extensão de 2.592 quilômetros; e outra saindo de Açailândia até Gurupi, em Goiás, passando por Pirapora, Belo Horizonte, até Tubarão, numa extensão de 3.556 quilômetros, ou seja quase mil quilômetros de diferença.

Essa diferença, para o gerente da Divisão de Bens Patrimoniais da Superintendência de Compras e Material da CVRD, João César Moraes, é definitiva para afastar as possibilidades do Corredor do Espírito Santo vir a ser beneficiado em função do custo do frete que seria onerado pelos quase mil quilômetros a mais. Isto, porque a alternativa por Pirapora foi absolutamente afastada e que todo o projeto hoje está direcionado à ligação via Engenheiro Castilho.

Projeção

Sob outro aspecto, os estudos de viabilidade para a definição entre as duas alternativas mostram claramente que a área de abrangência da alternativa por Engenheiro Castilho têm uma projeção de produção agrícola inferior à área de abrangência da alternativa por Pirapora, em todos os estudos desde 1990 até 2015. Mas mesmo assim, a definição foi pela alternativa de menor produção agrícola. "Por quê?", pergunta.

Talvez essa definição tenha sido decidida devido à demanda de transporte de produtos agrícolas somada à de insumos agrícolas e derivados de Petróleo, onde todos os valores globais da alternativa por Engenheiro Castilho são superiores à de Pirapora. Isso ocorre em função do transporte de insumos agrícolas que cresce substancialmente a favor do trecho por Engenheiro Castilho, deixando mais uma vez comprovada a baixa qualidade da terra que necessitará de mais insumos que elevem o índice de 10% de terras agricultáveis que estão sob a influência da ferrovia.

A Ferrovia Norte-Sul vai esvaziar a Estrada de Ferro Vitória-Minas e, com isso, castigar todas as perspectivas de desenvolvimento das cidades do Vale do Rio Doce que margeiam a linha. A denúncia é do gerente da Divisão de Bens Patrimoniais da Superintendência de Compras e Material da Companhia Vale do Rio Doce, João César Moraes. Ele espera que a constatação de fraude na concorrência pública para a construção da Norte-Sul "seja o tiro de misericórdia necessário para adiar a realização desse projeto megalômano".

João César foi o primeiro capixaba a contestar de fato a Ferrovia Norte-Sul, através do jornal da Associação dos Empregados da Companhia Vale do Rio Doce (Aval), quando alertou sobre a iminente morte da Vitória-Minas, que já vem apresentando índices de ociosidades significativos. "Capacitada para transportar mais de 120 milhões de toneladas de carga por ano, a Vitória-Minas está prestes e enfrentar uma grande ociosidade operacional, em razão da falta de mercadorias para compensar a redução do transporte do minério de ferro que está sendo transportado pela Estrada de Ferro Carajás".

Para concluir isso, ele parte das informações oficiais de que nos últimos dois anos houve uma substancial redução nas movimentações de minério de ferro pela Vitória-Minas que, apenas no período 86/87 diminuirá essa movimentação em 25 milhões de toneladas. Essa queda, disse, representa a retirada de circulação de aproximadamente 4.200 composições ferroviárias, incluindo carregadas e descarregadas, compostas cada uma com 160 vagões de minério. Dessa forma, acrescenta "teremos então 12 trens de minério (seis subindo e seis descendo), que vão deixar de circular por dia até o final deste ano.

Ao reduzir o transporte, a Vale retorna a movimentar o mesmo volume que era movimentado em 1969, antes, portanto, dos investimentos para a du-

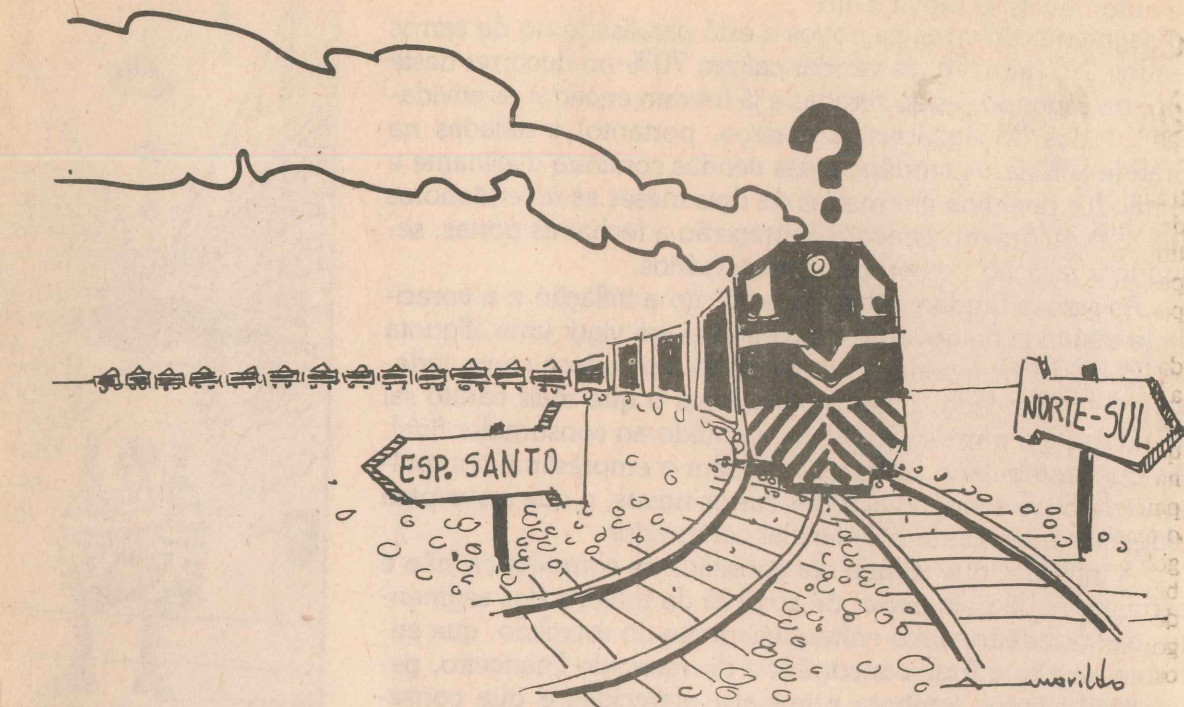


Foto de Chico Guedes

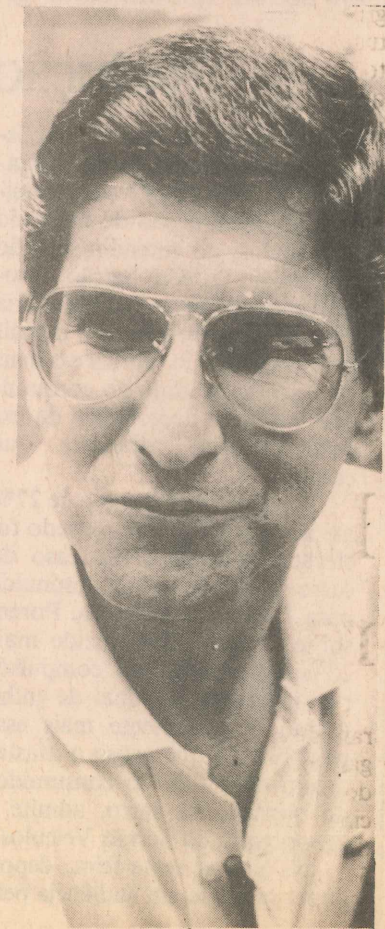
plicação da linha ocorridos no início da década de 70. Essa constatação, leva, pois "à preocupação com a diminuição dos transportes na Vitória-Minas, que é igual ao escasseamento do mercado de trabalho na ferrovia, porto e todo um segmento empresarial que presta serviços à CVRD. Isto traz, como consequência, um significativo empobrecimento do Estado do Espírito Santo, em razão da queda nas receitas dos impostos em geral".

Além de provocar repercussões altamente danosas para o Espírito Santo, na medida em que ocupará as cargas que poderiam compensar a redução do transporte de minério da Vitória-Minas, a Ferrovia Norte-Sul traz sérios prejuízos para o país, disse João César. Para ele, é impossível justificar um gasto (apenas na construção da ferrovia), de US\$ 2,4 bilhões, quando nem mesmo os juros da dívida externa estão sendo pagos.

É por isso que ele defende a priorização da ferrovia da Produção que interligará Mato Grosso do Sul ao porto de Paranaguá, no Paraná e da Ferrovia Leste-Oeste ligando Vilhena, em Rondônia, até o porto de Tubarão,

em Vitória. Tanto uma como outra, exigiriam recursos bem mais modestos que não comprometeriam tanto a já combatida economia brasileira e poderiam trazer retornos muito mais velozes que a Norte-Sul, cujo traçado envolve uma área de influência inabitada, inóspita, árida, de terra ruim, sem colonização, produção agrícola ou industrial.

Dessa forma, disse ele, seria muito mais eficaz investir US\$ 700 milhões na remodelação e construção da Ferrovia da Produção e outro tanto para a Ferrovia Leste-Oeste que atendem a regiões produtoras que já possuem infra-estrutura para atender seu escoamento, ao invés de sucatear essa infra-estrutura e abrir novas frentes de transporte. Segundo João César, é fácil de entender a razão da Leste-Oeste ter sido descartada pelo ministério dos Transportes: "foi apenas uma jogada para reduzir o fogo que começava a arder na fogueira da Norte-Sul, razão porque nem mesmo foi feito um projeto de viabilidade da Leste-Oeste, embora técnicos do setor admitam ser possível e barata sua construção".



Moraes: projeto é 'megalômano'