

Ferrovia ES-Rondônia é confirmada

A construção de uma ferrovia que interligue Vitória a Vilhena, em Rondônia, que terá como principal função o escoamento da produção do Centro-Oeste em direção ao Complexo Portuário do Espírito Santo, foi confirmada durante a última semana pelo ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, ao senador José Ignácio Ferreira. Eles estiveram reunidos na quarta-feira, quando discutiram os principais problemas relativos ao Corredor de Exportação e Abastecimento Goiás — Minas — Espírito Santo.

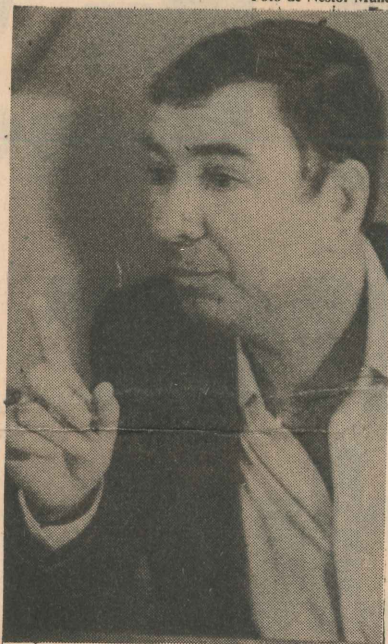
A ferrovia anunciada pelo ministro, chamada de Leste/Oeste, será construída concomitantemente à Ferrovia Norte/Sul que, já está definido, interligará Açailândia, no Maranhão, com Brasília, e não mais Anápolis como previsto anteriormente. Dessa forma, a ferrovia Leste/Oeste sairá de Vilhena, atingirá Anápolis, em Goiás para chegar até Belo Horizonte via Pirapora, encontrando a Estrada de Ferro Vitória, Minas até Vitória.

Satisfação

A notícia foi considerada altamente satisfatória pelo senador José Ignácio que, além de ter levado ao ministro a preocupação capixaba quanto à possibilidade de desaquecimento do programa do corredor do Espírito Santo, levantou uma série de questões apresentadas durante o seminário realizado no início do mês pela Fundação Pedroso Horta. Para o senador, a solução apresentada pelo ministro atende à reivindicação do Estado e, ao mesmo tempo, interligará o Espírito Santo a uma região altamente fértil, como é a do Vale do Rio São Francisco, no nordeste de Minas Gerais.

José Ignácio disse que o ministro garantiu que existe vontade política para a construção dessa nova estrada de ferro, embora não tenha entrado em detalhes na medida em que o *layout* da estrada não está traçado porque sua planificação não foi iniciada. Esta nova estrada terá uma bitola (distância entre os eixos dos trilhos) de 1,60 metro, enquanto que a Vitória Minas

Foto de Nestor Muller



Ignácio: devemos pensar grande

tem uma bitola de 1,00 metro. Sobre esta questão o ministro garantiu ao senador que há solução para garantir o livre fluxo dos vagões, desde a implantação do terceiro trilho até a utilização de vagões adaptáveis às duas bitolas.

Este, segundo, José Ignácio, é um dos pontos de desagrado com as decisões do governo federal. O outro refere-se à inviabilidade alegada pelo ministro de construir um ramal que ligasse Gurupi a Pirapora, interligando diretamente a ferrovia Norte/Sul até a Vitória-Minas. Segundo lhe disse o ministro, esse ramal está fora de cogitações por ser uma obra de engenharia muito dispendiosa, a qual não recomendaria a racionalidade.

Armazenagem

Do ministro, o senador teve também, a notícia de que a viabilização do armazém graneleiro de Capuaba estava sendo providenciada. São Cz\$ 20 milhões que o ministro está tentando levantar para a instalação de um sistema de equipamentos de transferência de grãos até a esteira rolante, que permitirá as operações do armazém de capacidade estática de 40 mil toneladas.

O senador, neste momento, levantou ainda a necessidade ser elevada a capacidade de armazenamento nos portos do Estado, de forma à atender à demanda de produção de grãos dos Cerrados. Sobre isso, o ministro disse que há uma perspectiva de ser instalado em Tubarão um armazém flutuante para 250 mil toneladas de grãos. Trata-se de uma idéia do presidente da Companhia Vale do Rio Doce Internacional, Eliezer Batista da Silva, que acredita que com US\$ 5 milhões pode-se comprar um navio graneleiro sucateado a ser fundeado próximo a Tubarão e Praia Mole para servir como armazém. "Há grandes perspectivas de viabilização disso", afirmou o ministro.

O senador aproveitou o tema e reivindicou que ao longo da Vitória a Minas e acima dela fosse projetada a mesma infra-estrutura de apoio para embarque, armazenamento e transbordo de carga. Isto deveria vir acompanhado de um certo tipo de colonização do tipo que está sendo previsto para a ferrovia Norte-Sul. Nos trechos onde já houvesse infra-estrutura, o senador propôs que se criem condições para a geração de pólos de desenvolvimento das regiões tributárias da área de influência da ferrovia.

Aliança tática

Mais uma vez o senador analisou as dificuldades que sempre surgiram em relação à consolidação do Corredor de Exportação e lamentou pelo Espírito Santo não ter formado, ao longo de todo esse tempo, uma vontade política própria por falta de unidade dos representantes eleitos. "Tenho a impressão de que é preciso pensar grande. Temos um grande destino que foi costurado muito mais pelo acaso do que pela vontade política. Hoje é imprescindível que se façam alianças táticas de avanço global que não devem ser restritas ao Estado, mas buscar comprometermos junto aos Estados que se beneficiam pelo Corredor. Afinal, o Corredor costura com ferro os interesses de vários Estados", disse.