

## Ramal Santo Eduardo-Vitória:

# A reativação do transporte ferroviário

J. C. Monjardim Cavalcanti

### Um projeto que a crise podou

Nos idos de 1968 o Governo do Espírito Santo, na busca de novas opções para o desenvolvimento estadual, mobilizou o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro e patrocinou em Vitória, no auditório da Cia. Vale do Rio Doce, no período de 29 de janeiro a 5 de fevereiro, o Simpósio Sobre Problemas do Espírito Santo, reunindo em maratona técnica do mais alto nível, autoridades federais, estaduais e internacionais, para um debate amplo e sério sobre as possibilidades que o Estado poderia oferecer, visando ao início de seu verdadeiro processo de demarcação empresarial.

Nasceu deste esforço gigantesco para a época, sob o comando do então governador Christiano Dias Lopes, a verdadeira listagem de opções que, consubstanciadas nas amplas conferências, palestras e debates, permitiu ao Estado e a seus jovens técnicos encontrarem os caminhos do desenvolvimento.

Os reflexos da iniciativa, inclusive prestigiada pela presença de praticamente todos os ministros de Estado, diretores dos principais órgãos federais, para não falar na presença do próprio Presidente Costa e Silva, que

Hoje, respondendo por dois Ministérios da mais alta importância, Andreazza e Elizeu podem dar curso à sustentação de uma aspiração daquele Simpósio, que durante 12 anos, ficou nos debates e nos estudos ministeriais, sem ter logrado alcançar a plenitude de uma definição. Falamos do ramal ferroviário de Santo Eduardo a Vitória.

Agora, sem dúvida, pelo MIX do transporte nacional, aquele ramal ferroviário se identifica com a filosofia do Governo federal, ingressando na escala de prioridade, face aos gravames do custo do petróleo sobre a nossa balança comercial. No caso específico deste ramal, cujos estudos precisam ser acelerados e concluídos, pode-se acrescentar o fato de que estamos com a siderurgia em véspera de operação e os problemas do transporte semi-urbano (e no nosso caso até suburbano) devem estar colocados como uma das grandes preocupações das próximas definições, inclusive porque no caso de uma ferrovia de padrão misto-carga e transporte de passageiros — serpenteando a costa, o turismo tem que ser considerado como uma de suas mais expressivas alternativas econômicas. Justamente por es-

O Espírito Santo tem a seu crédito, no contexto da formulação de um processo de descentralização, da economia industrial do País, o fato de ter reconhecida hoje a sua privilegiada situação geográfica, que o transforma, pacificamente, num dos mais eficientes instrumentos do próprio desenvolvimento nacional.

Pagando o alto tributo infra-estrutural que lhe tem sido imposto pelos grandes complexos industriais, o Estado enfrenta corajosamente este desafio, investindo os seus comeditos recursos próprios na armação de uma malha de sustentação das imensas exigências sociais e necessidades de toda ordem, gerados pela implantação desse complexo industrial, e pela natural expansão, simultânea, de outros importantes segmentos da produção, o que lhe empresta autoridade para pleitear do Governo Federal em nome desta situação, que em sendo honrosa, no entanto tem exigido pesados sacrifícios financeiros ao Estado, o atendimento de uma de suas mais importantes prioridades: o ramal ferroviário de Santo Eduardo a Vitória.

O setor de transportes no Espírito Santo se traduz por um sistema rodoviário, onde as rodovias BR-101 e BR-262 despontam como grandes escoadouros de tráfego e produção e, por um sistema ferroviário que se compõe da Estrada de Ferro Vitória

— Minas, operada e administrada pela CVRD e pela Estrada de Ferro Leopoldina, sob comando operacional da Rede Ferroviária Federal.

De outro lado, um eficiente sistema portuário, que atualmente responde por 40% das exportações brasileiras, oferece os portos de Vitória, Capuaba, Tubarão, Paul, Ubu, Portocel, e, em fase de implantação, o de Praia Mole, correndo ao lado da próxima implantação do Estaleiro de Reparos Navais.

Nosso Estado, como de resto o próprio País, enfrenta os mesmos problemas de transportes, o que justifica a preocupação de nossas autoridades e empresários com a implantação a curtíssimo prazo de um sistema modal de transportes, capaz de permitir o menor consumo de combustíveis possível, principalmente de derivados de petróleo.

A nossa tese com referência à implantação do ramal ferroviário, nos dias atuais, integra-se, perfeitamente, na batalha das classes empresariais que defendem a imediata definição do Corredor de Exportação Espírito Santo-Minas-Goiás como uma incontornável exigência do processo capixaba de desenvolvimento.

Cresce, em função da conjuntura energética que temos que enfrentar a necessidade de consolidar uma velha aspiração, inserida agora numa prioridade federal, propiciando que

se implante no eixo Vitória-Rio de Janeiro, o ramal ferroviário que eliminará o "gargalo" operacional, já que a antiga Estrada de Ferro Leopoldina não mais atende as exigências que o substancial incremento industrial está começando a gerar.

Este problema, no entanto, já mereceu a atenção prioritária do Governo Federal, chegando a ser incluído pelo Ministério dos Transportes, no Programa de Desenvolvimento Ferroviário, elaborado em 1974, como consequência das insistentes investidas do Espírito Santo e da confirmação das primeiras manifestações que justificavam a instalação no Estado dos chamados grandes projetos.

Defendia o próprio Ministério dos Transportes a implantação do ramal ferroviário em substituição ao atual tracado da Leopoldina, reduzindo o tempo de viagem, ampliando economicamente o custo dos transportes e carga, criando ao mesmo tempo uma ferrovia de alto padrão que poderia, e deverá ser também, um poderoso instrumento do crescimento das correntes turísticas que demandam o litoral do nosso Estado.

O trabalho chegou a ser iniciado pela Rede Ferroviária Federal, que o desenvolveu até o nível de Projeto Final de Engenharia, o que permitiria a sua imediata implantação.

Golpeado o projeto pela crise energética que o País teve que enfrentar, não existiu outro caminho senão a reformulação das prioridades, atingindo-se em cheio o ramal ferroviário, e, também, a própria CST, cujo projeto sofreu atrasos e teve que ser reformulado para atender as disponibilidades financeiras do Governo, brutalmente atingidas pela crise do petróleo.

Felizmente o quadro hoje é outro, apesar de alguns resíduos da crise. O Governo Federal redefiniu a estrutura de suas prioridades ferroviárias, e, no momento o Ministério dos Transportes está contemplado

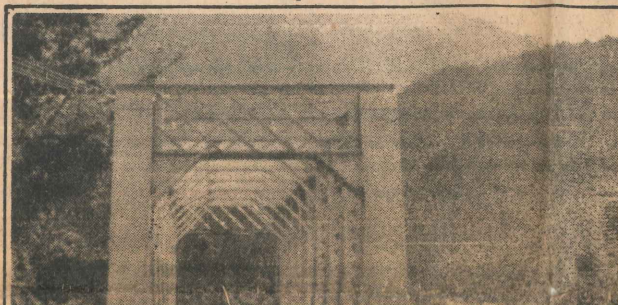
rá os combustíveis automotores e outros, o açúcar e a produção agroindustrial, além naturalmente das necessidades de transporte, de massa, face ao deslocamento dos eixos urbanos e semi-urbanos tradicionais, em termos de moradia, jamais poderão ser atendidos pelo atual estágio da ferrovia entre Vitória e Cachoeiro de Itapemirim.

A Rede Ferroviária Federal, que sempre emprestou todo apoio aos movimentos que defenderam a implantação do ramal ferroviário de Santo Eduardo a Vitória, volta a colocar no seu Plano de Ação, que cobre o período até 1985, a área de infra-estrutura, dentro da qual a pretensão capixaba e brasileira, porque não, se enquadra com a maior viabilidade, inclusive por situar-se também no âmbito de mais um Plano Nacional de Desenvolvimento (PND)

O ramal ferroviário de Santo Eduardo a Vitória reduzirá para apenas quatro horas, ou menos, respeitado o avanço tecnológico dos novos trens, a viagem entre Vitória e Rio de Janeiro, representando, ainda, a possibilidade real de integração dos sistemas da Vitória-Minas e da Leopoldina, racionalizando e barateando sensivelmente o transporte do carvão mineral, carvão vegetal, minério de manganês, escória, celulose, aço, ferro-gusa, gasolina e óleo diesel, cimento, material de construção, álcool, açúcar, produtos agroindustriais, veículos e toda uma imensa exigência que se situa na faixa dos equipamentos pesados para a siderurgia e os parques industriais de toda a região de influência do Rio Doce e, mesmo, do planalto central.

Uma iniciativa deste porte, no entanto, dentro do contexto atual, não pode deixar de ser conduzida, implantada e operada pela Companhia Vale do Rio Doce, cuja experiência em transporte ferroviário (detem com altos índices de rentabilidade a operação do maior eixo de transporte ferroviário de Brasil) é

Arquivo A ATRIBUNA/Murilo Rocha



na presença do próprio Presidente Costa e Silva, que encerrou o Simpósio, ensinaram pouco depois uma ação coordenada entre os Governos federal e estadual, que apresentou como primeiro fruto a assinatura do Decreto Lei 880 e a implantação de fato de uma legislação complementar, que instituiu uma política fiscal e creditícia, que tornou possível a afirmação do Espírito Santo como Estado efetivamente viável.

Engatinhando, naquele tempo, debruçaram-se sobre a mesa de debates, questões que afligiam as nossas autoridades e os nossos empresários.

Foram debatidos o Corredor de Exportação, a viabilidade de uma siderurgia de grande porte, o Cais de Capuaba, a legislação de incentivos fiscais e creditícios, o distrito industrial, a política cafeeira, os sistemas de telecomunicações e energético, a política habitacional, o programa de estradas vicinais, o projeto "Espinha de Peixe", a pavimentação da rodovia BR-262, a duplicação e eletrificação da linha férrea da CVRD e a implantação do ramal ferroviário de Santo Eduardo a Vitória, entre outros assuntos de menor monta, situados, evidentemente, dentro de suas escalas próprias de importância.

Pode-se, sem medo de errar, afirmar que aquele Simpósio foi a primeira radiografia completa da potencialidade capixaba, equacionando as diretrizes de uma ampla frente de desenvolvimento, que nos dias atuais sustenta a afirmativa feita pela Seplan, segundo a qual o Espírito Santo "é o único parceiro da economia paulista em termos de desenvolvimento".

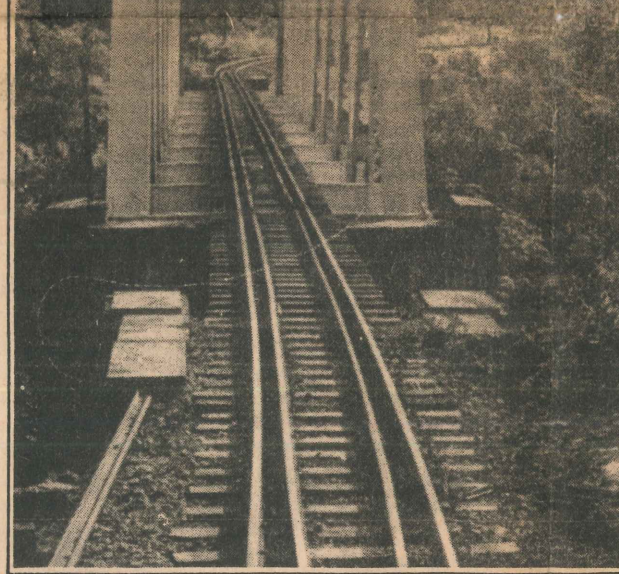
Vale recordar, pela importância que tiveram ontem, durante a realização do Simpósio, as figuras dos ministros Mario Andreazza e Elizeu Rezende, grandes incentivadores da iniciativa capixaba, tendo dado todo apoio às nossas reivindicações, com base nas conclusões dos grupos técnicos.

pressivas anômalias econômicas. Justamente por estes aspectos, é que, em nosso entender, a construção do ramal ferroviário de Santo Eduardo a Vitória, pode ser considerado o Desafio Capixaba dos anos 80.

Torna-se para nós muito cômodo levantar novamente, como o fizemos em série de reportagens em 1968, nas páginas de *O Diário* e da *Revista Capixaba*, o incontestável problema da implantação do ramal ferroviário, por representar um poderoso impulso para a economia estadual, bafejada pela singularidade de sua vocação histórica, com o deslançamento de um vigoroso complexo siderúrgico, paraquímico e portuário.

Para atender às condições atuais, pontilhadas de novas concepções econômicas, iremos alterar alguns conceitos que justificaram a nossa primeira defesa desta importante obra, visando sensibilizar o Governo do Estado e, sobretudo, o Governo federal e o empresariado capixaba para um mutirão sério, e envolvente que propicie a realização do empreendimento, considerado a carta de alforria de um grande sistema integrado de transporte ferroviário, transformando o Corredor de Exportação Minas-Espírito Santo-Goiás na maior e mais rentável via de circulação da riqueza nacional.

É importante recordar as palavras do general Adolfo Manta, então presidente da Rede Ferroviária Federal, durante o Simpósio, em 1968: "Considero o ramal ferroviário de Santo Eduardo a Vitória o caminho natural e lógico para a redução dos custos de transporte do açúcar, do cimento, do álcool, dos produtos siderúrgicos e da imensa produção agroindustrial que poderá, com a futura interligação dos sistemas da Vitória-Minas com a Leopoldina, chegar mais fácil ao porto de Vitória, e, por via de consequência, aos grandes centros consumidores do País e do exterior. Emprésto, portanto, o total apoio da Rede a este projeto".



A velha Leopoldina já de pouco serve. Ao longo da linha só restou a beleza da paisagem. Do grande movimento, restou apenas uma composição que faz uma viagem aos domingos, que vai de Vitória a Cachoeiro e volta, levando famílias que querem dar um passeio diferente no fim de semana.

dos transportes esta contemplado para 1982 com dotações que superam a faixa dos Cr\$ 500 bilhões, cujo maior investimento programado direciona-se para o transporte ferroviário.

É o momento de o Espírito Santo levantar o velho problema, hoje casado com a exigência de aceleração do Corredor de Exportação, com o apoio de todos os segmentos gerenciais públicos e privados e da classe política sem distinção partidária, para uma nova luta, evitando-se que paire sobre os grandes complexos industriais e a produção, o fantasma do completo estrangulamento do seu fluxo de transportes.

O calcário para a CST e as usinas de "pellets", o carvão para a fabricação de cimento e para os altos fornos, em substituição ao óleo combustível, o álcool, que substitui-

de transporte ferroviário de Brasil) é respeitada e reconhecida em todo o mundo.

Ademais é de se levar em conta que a CVRD, por ter o comando e a operação da Vitória-Minas, teria que compatibilizar os dois traçados, integrando-os definitivamente na estrutura do Corredor de Exportação Espírito Santo-Minas-Goiás.

A Rede Ferroviária Federal, que segundo seu presidente general Adolfo Manta, em 1968, já admitia em entrevista que nos concedeu, a oportunidade de entregar a questão do ramal ferroviário à CVRD, que muito mais depressa teria condições para viabilizá-lo, definindo uma perfeita estratégia ferroviária, queremos crer, ainda hoje defende este ponto de vista, porque ele reflete a solução mais lógica, econômica, e técnica para a implantação do ramal ferroviário de Santo Eduardo a Vitória.

## Siderurgia, ferrovia e porto

Não se pode nos dias atuais e frente à realidade industrial que se afirma no Espírito Santo, separar duas frentes de luta que estão intimamente ligadas à batalha pela eliminação do estrangulamento do mix de transporte que ameaça a racionalidade do processo de desenvolvimento do Estado.

Quando a classe empresarial, liderada por Oswaldo Vieira Marques, presidente da Federação das Indústrias, sacode os órgãos estaduais com a enfática cobrança de uma ação efetiva pela conquista de medidas concretas para a dinamização do Corredor de Exportação Minas-Espírito Santo-Goiás, somos de opinião que no contexto desta oportuna lembrança, deveria também se incluir a pretensão de implantação do ramal ferroviário de Santo Eduardo a Vitória.

Com sua realização estaria assegurada a integração racional dos sistemas da Vitória-Minas e da Leopoldina, e a histórica criação do maior eixo de transportes ferroviários do Brasil, sustentado por uma viabilidade que é defendida desde o distante ano de 1928 pelo Espírito Santo.

Como a siderurgia, também o ramal ferroviário que hoje se integra às prioridades dos transportes nacionais, foi pela primeira vez lembrado em 1928, quando o Espírito Santo apresentou oficialmente ao Governo Federal a pretensão de implantar uma ferrovia litorânea, adotando um traçado que em 1964 veio a ser confirmado pela Lasa, empresa contratada para elaborar o projeto de viabilidade para o então Departamento Nacional de Estradas de Ferro, embrião da atual Rede Ferroviária Federal.

Esperamos, portanto, 50 anos, pela efetivação de medidas concretas em favor da siderurgia, e, ainda um pouco mais, até a efetivação do ramal ferroviário, já que seu período de construção é estimado em três anos.

As coincidências históricas de ambos os projetos serem tratados pela primeira vez em 1928, parecem traduzir uma afinidade que os transforma em irmãos siameses do próprio Corredor de Exportação e do encontro histórico que o Espírito Santo tem marcado com o futuro.

A descontinuidade tem marcado, ciclicamente, muitos dos grandes projetos nacionais.

Sempre nos faltou uma coordenação central segura, independente, capaz de preservar a continuidade e a integração que projetos de grande porte não podem prescindir.

O planejamento global, e no caso do Espírito Santo não podemos compreender como se pode dissociar siderurgia de ferrovia e porto, corredor de exportação de integração ferroviária e rodoviária, teria que estar inteiramente amarrado, contínuo, controlado, para que os objetivos racionais não se perdessem na transferência de prioridades, que se alternam de administração para administração.

Achamos que a vida empresarial do Espírito Santo atingiu um estágio que lhe permite lutar, como está fazendo Oswaldo Vieira Marques, presidente da Federação das Indústrias, como demonstra querer fazer o secretário Adhemar Musso Leal, para que projetos afins, integrados e decisivos não se separem na estrada larga das prioridades movediças.

É hora do tudo ou nada, já que as nossas pretensões, já que o preço que o Espírito Santo está pagando pela exigência brutal gerada pelo formidável complexo industrial que está hospedando, lhe dá o direito de exigir do Governo Federal uma contrapartida rápida, sob pena de não resgarmos os compromissos assumidos com o nosso povo, em favor do bem estar, da saúde, do lazer, da habitação, da recreação, da educação, da locomoção e de uma série interminável que se interliga e, asfiziada, poderá gerar o caos urbano e vivencial.

O mais recente dos estudos de viabilidade realizados, para provar o óbvio que nascia em 1928, com a idéia de implantação de uma ligação ferroviária Vitória-Rio, adotando como partido o litoral capixaba e fluminense, ficou concluído em 1970, depois, portanto, da realização do Simpósio sobre Problemas do Espírito Santo, patrocinado pelo Governo do Estado e pelo Club de Engenharia do Rio de Janeiro, em 1968.

Foi executado pela Transcon, especialmente contratada pelo Governo Federal para realizar o Estudo de Viabilidade da ligação ferroviária Rio-Vitória, dentro do traçado original, basicamente assentado sobre um perfil litorâneo. A empresa, elaborando um estudo profundo,

ramificado com alternativas, concluiu pela plena viabilidade de sua implantação.

O estudo afirma que "não se tratava, de fato, de comparar sistemas competitivos (rodo e ferroviário) na disputa de fluxos globais de tráfego, mas de decidir dos destinos de um sistema ferroviário obsoleto". A afirmativa representava, à época e mesmo hoje, uma contundente condenação ao traçado e às condições de operacionalidade existentes na Estrada de Ferro Leopoldina.

E, mais adiante, a empresa voltou a enfatizar: "É preciso não confundir um sistema ferroviário obsoleto e não competitivo com sistemas realmente capazes de produzir em regime de escala, participando cada vez mais de parcelas expressivas do mercado". A Estrada de Ferro Leopoldina, estava, desde aquela época, subutilizada e era propósito transformá-la num eixo de transporte econômico, para que pudesse enfrentar as perspectivas de escala, que começavam a se descortinar para o Espírito Santo, no leque dos grandes projetos industriais, hoje, felizmente, inteiramente definidos e em vias de plena operacionalidade.

Justamente pela importância que o segmento ferroviário do ramal de Santo Eduardo a Vitória tem para a alforria dos transportes no Estado, e, mais ainda, pelo que pode representar no quadro da atual crise energética para o barateamento dos transportes, é que defendemos a tese que pretende colocar a solução desta velha aspiração sob o comando da Companhia Vale do Rio Doce.

A CVRD, pela sua experiência, pela capacidade de seus quadros técnicos, pelo exemplo de administração e operacionalidade que empresta à Estrada de Ferro Vitória-Minas, e, ademais, pela importância da integração que não pode estar distanciada entre os dois sistemas — Leopoldina e Vitória-Minas — tem que deter o comando da implantação e, em seguida, da operação, criando-se um sistema próprio para sustentar o Corredor de Exportação e a fantástica solicitação de carga e passageiros que ele irá ensejar.

Ao lado destes aspectos, é de emprestar relevância à elasticidade econômica-financeira da CVRD para enfrentar um desafio deste porte.