

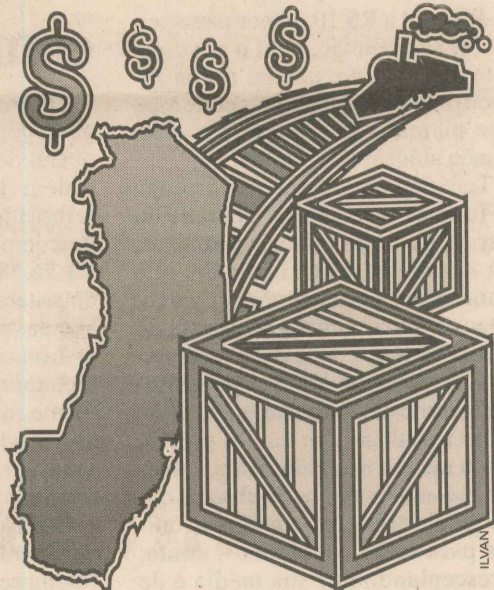
## Disputa de cargas

**D**etentora, agora, de 17,16% da composição acionária da Malha Paulista (antiga Fepasa), a Companhia Vale do Rio Doce acaba de consolidar as posições de proprietária e operadora do maior sistema ferroviário privado da América Latina. O complexo é formado pela Estrada de Ferro Vitória-Minas, Malha Centro-Leste, Estrada de Ferro Carajás e, agora, a Malha Paulista – que não deve ser analisada apenas pela incorporação ao complexo da Vale de mais 4.183 quilômetros comprados por R\$ 245.046.900. Foi uma operação conjunta, com participação majoritária da Ferropasa (holding das ferrovias Novoeste e Ferronorte). A alteração no controle ferroviário do país merece destaque sobretudo pela importância estratégica da antiga Fepasa. Ela faz ligação com o Porto de Santos, o mais movimentado do país e um concorrente à distância dos portos do Espírito Santo.

Abrem-se, com a privatização da antiga Fepasa, novos cenários para o transporte ferroviário e, pois, para a briga de mercado no setor. Essa mudança estende ramificações no Espírito Santo. Não apenas na visão da disputa de cargas entre as ferrovias, mas com certeza no sentido mais amplo que tem a estratégia de venda de serviços de transporte, envolvendo modais ferroviário, portuário e outros. Cresce a guerra da logística.

A Vale já antecipou-se ao novo quadro com a participação da Estrada de Ferro Vitória a Minas no transporte de contêineres para a Estação Aduaneira de Interior (Eadi) da Silotec, no Contorno de Vitória. Além disso, a CVRD está investindo US\$ 65 milhões no projeto de duplicação do trecho de 62,1 quilômetros nas Minas Gerais, entre Desembargador Drumond e Costa Lacerda, iniciado em 1997. Antes disso, investiu US\$ 81,2 milhões na variante ferroviária, de 28 quilômetros de extensão, ligando Capitão Eduardo (na Grande Belo Horizonte) a Costa Lacerda. Trata-se de obras para vencer gargalos, reduzir custos e criar condições competitivas visando a aumentar o fluxo de cargas para o sistema portuário do Espírito Santo. As resultantes deverão ser a fertilização do Corredor de Transportes Centroleste na função de implementador de oportunidades de negócios e a abertura de novos cenários para parcerias entre as economias do Espírito Santo e de Minas Gerais.

No último mês de outubro, o total de cargas ferroviárias transportadas na Estrada de Ferro Vitória a Minas diminuiu comparativamente a outubro do ano passado: 8.113.984 toneladas contra 9.185.094 toneladas. O recuo é compatível com o desaquecimento das atividades econômicas, mas ninguém tenha dúvida de que a Vale vai intensificar sua reação, buscando novos negócios. Ora se vai.



ILVAN

**A**s seis malhas privatizadas no país (processo iniciado em março de 96 e que abrange hoje a Malha Oeste, Malha Centro-Leste, Malha Sudeste, Estrada de Ferro Tereza Cristina, Malha Sul e Malha Nordeste) registraram aumento de 13% no volume transportado de janeiro a setembro deste ano, comparativamente a igual período de 97. Agora, a antiga Fepasa passa a ser a sétima malha operada pela iniciativa privada, com intenção de investir pelo menos US\$ 250 milhões até 2005, para o faturamento estimado em US\$ 290 milhões já em 2004. A meta inicial é atrair cargas das indústrias automobilísticas, de material de construção, produtos químicos e eletroeletrônicos. Acontece que a Companhia Vale do Rio Doce também quer veículos sendo embarcados pelo Espírito Santo, mais precisamente no Porto de Vila Velha. Esse é um ponto claro de disputa com o sistema Fepasa/Porto de Santos. Oportuno lembrar que a prestação de serviços de transporte ferroviário e mais as operações portuárias renderam à Companhia Vale do Rio Doce R\$ 603 milhões, em 1997, resultado superior em 15,7% em relação ao obtido em 1996. Os serviços ferroviários corresponderam a 83%, enquanto as operações portuárias, 17%. A composição do bolo foi feita desta forma: 8% foram gerados pelo Sistema Norte (Estrada de Ferro Carajás e porto de Ponta da Madeira) e 92% no Sistema Sul (Estrada de Ferro Vitória a Minas e portos de Tubarão, Praia Mole e terminal de Paul). No Sistema Sul, o transporte ferroviário comercial correspondeu a 55% da tonelagem total manuseada na Estrada de Ferro Vitória a Minas.