

# Centro-Atlântica disputa novas cargas

Trata-se da centenária Leopoldina, que completa dois anos de privatizada e projeta aumento de 40% na movimentação de mercadorias em 99

JOSÉ ANTÔNIO SARCINELLI

A centenária Estrada de Ferro Leopoldina, que completa neste mês dois anos de privatização, sob a denominação de Ferrovias Centro-Atlântica (FCA), começa a investir na atração de novas cargas para garantir a sobrevivência do negócio. O quadro, com a operação privada, já não é de abandono mas muito ainda precisa ser investido para melhorar a linha, agilizar o fluxo de cargas e, com isso, atrair mais clientes no eixo Vitória-Rio de Janeiro. Apesar das dificuldades, a movimentação de mercadorias neste ano supera em 28% a do ano passado e para o próximo a meta é ampliar o desempenho em 40%.

"Estamos melhorando o serviço e ao mesmo tempo negociando com novas empresas o transporte de mercadorias por nossa ferrovia", revela o gerente comercial Romero Justino Silva. Para viabilizar a atração de novas cargas, a ferrovia está investindo neste ano R\$ 1,5 milhão e para 1999 a meta de investimento é de R\$ 4 milhões. "A prioridade é a recuperação da linha permanente e da frota de locomotivas, para dar mais segurança e rapidez no transporte das cargas", destaca.

A Leopoldina foi construída no final do século passado, para ligar o Sul capixaba à capital, passando a integrar a malha Centro-Oeste da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), no decorrer da década de 50. Com 7,3 mil quilômetros de extensão e abrangendo sete Estados (Espírito Santo, Minas Gerais, Bahia, Sergipe, Goiás, Rio de Janeiro e Distrito Federal), essa malha foi adquirida em leilão, em julho de 1996, por um consórcio integrado pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). A operação privada, sob a denominação de Centro-Atlântica, foi iniciada em setembro daquele ano.

**NEGOCIAÇÃO** - No trecho capixaba, os principais clientes da FCA são a CVRD, Itabira Agroindustrial, Belgo-Mineira, Dumilho e Cebregel e as mercadorias mais expressivas são calcário, mármore, milho, escória, cimento, produtos siderúrgicos, granito e carvão. O mix de cargas, no entanto, já inclui café, trigo e malte e para o próximo ano a empresa espera operar ainda cargas de eucalipto, entre outros produtos.



BELEZA

A ferrovia, no Espírito Santo, corta região montanhosa entre Viana e Cachoeiro de Itapemirim, e já aumentou a movimentação de produtos em 28%

Luiz Pajau

## Óleo, água e areia atrasam as partidas

Às duas da manhã da última quinta-feira, a estação de Argolas, em Vila Velha, da Centro-Atlântica, começava a se preparar para a partida de mais um comboio. Desta vez, a carga era de trigo e o destino a cidade de Três Rios, no Rio de Janeiro. Obedecendo à escala, o maquinista e o auxiliar, que dormiram no local, já estavam acordados, prontos para o serviço. Mas antes deveriam esperar a chegada de um comboio carregado de calcário, vindo de Cachoeiro de Itapemirim, que cederia parte de suas locomotivas para a tração da

três de óleo por quilômetro. Até Cachoeiro, entre ida e volta, são gastos 650 litros. Depois do óleo diesel e da água, os funcionários ainda devem suprir as máquinas com areia. Os próprios maquinistas participam desta tarefa. A areia é estocada em uma das salas da estação e lançada através de baldes por uma portinhola situada logo abaixo do farol da locomotiva.

A areia é usada para aumentar o atrito entre as rodas e os trilhos, evitar a patinação do comboio, principalmente nos trechos onde é maior a presença de óleo na via. A areia é lançada

## Construção da via foi iniciada há 113 anos

A construção da Estrada de Ferro Leopoldina foi iniciada em janeiro de 1886, quando foram fincados os primeiros dormentes entre Cachoeiro de Itapemirim e Alegre. O trem circulou pela primeira vez entre as duas cidades no ano seguinte, configurando assim a primeira ferrovia do Espírito Santo, sob a denominação de Estrada de Ferro Caravelas. Com 71 quilômetros de extensão, essa via pertencia à Companhia de Navegação Espírito Santo e Caravelas.

A ferrovia expandiu o traçado em direção ao Rio de Janeiro e Vitória.

Railway Company Limited. Nessa época, Cachoeiro já estava conectada ao Rio. A ligação entre Vitória e Cachoeiro ocorreu em 1910 e em 1913 é inaugurado novo ramal, unindo Cachoeiro a Espera Feliz, em Minas Gerais.

Até 1930, a ferrovia era o escoadouro natural de toda a safra de café e grãos da região serrana e o meio básico de transporte de passageiros. A crise da cafeicultura, que resultou na erradicação de boa parte dos cafezais capixabas, nas décadas de 50 e 60, promoveu o declínio da ferrovia.

## Percurso não permite mais de 30km por hora

Com um traçado sinuoso, que serpenteia o topo das montanhas da região serrana, uma linha desgastada por quase um século de uso e locomotivas obsoletas, o risco de descarrilamentos ainda é elevado no trecho da Centro-Atlântica que cruza o Espírito Santo. Em função disso, a empresa limitou a velocidade média a 20 quilômetros por hora (km/h). Em vários trechos, entre Viana e Domingos Martins, principalmente na subida da Serra de Campinho, onde a rampa é mais íngreme e as curvas mais acentuadas, o limite cai para 10%. Somente em alguns trechos, os comboios podem alcançar até 30 km/h.

A ordem liberando a passagem e fixando a velocidade para cada um dos trechos da linha vem da unidade central de controle de tráfego, em Belo Horizonte, através de satélite. Em cada locomotiva a FCA instalou unidade de comunicação, que indica ainda a localização do comboio ao longo da linha. Esse sistema, denominado Autotrac, substitui a antiga licença de passagem, emitida pelos agentes de estação. Para controlar a velocidade, a empresa instalou também tacógrafos nas locomotivas.

Em função da velocidade reduzida, de Argolas, em Vila Velha, onde está a estação de embarque de cargas da Grande Vitória, até Cachoeiro de Itapemirim, no Sul do Estado, uma distância de cerca de 165 quilômetros, a Leopoldina gasta oito horas para deslocar um comboio, afóra o tempo perdido com paradas. Um desses comboios, formado por três locomotivas e 13 vagões carregados de trigo, por exemplo, gastou, na última quarta-feira, de Argolas até Vale da Estação, em Domingos Martins (uma distância de aproximadamente 40 quilômetros), 2h30. O trem partiu às 11 horas e passou pelo Vale da Estação às 13h30. Às 16h30, o mesmo comboio estava parado em Ibitiruf, para manobras e acoplação de mais duas locomotivas e um vagão. A localidade fica distante cerca de 85 quilômetros de Vi-

são calcário, mármore, milho, escória, cimento, produtos siderúrgicos, granito e carvão. O mix de cargas, no entanto, já inclui café, trigo e malte e para o próximo ano a empresa espera operar ainda cargas de eucalipto, entre outros produtos.

O trigo é o mais novo produto e sua movimentação teve início no ano passado, quando a Buaiz Alimentos optou por suprir o moinho de Três Rios, no Rio de Janeiro, através da linha da FCA e não mais por rodovia. "Há 14 anos, assumimos o controle do moinho no Rio, e de início tentamos transportar o produto pela ferrovia uma única vez, sem sucesso. A carga atrasava muito e era comum os descarrilamentos. A linha foi melhorada com a privatização e o serviço agora é mais eficiente", revela o diretor executivo da empresa, Elcio Alves.

O moinho de Três Rios tem capacidade para processar dez mil toneladas de trigo por mês, mas vem operando com cinco mil, devido à retração do mercado. Pela FCA são remetidos mensalmente 3,5 mil toneladas, 70% do total. O restante segue por rodovia. O trigo é importado da Argentina e recolhido no Porto de Vila Velha (Capuaba). Três Rios está distante 400 quilômetros de Vitória e a carga já chega em três dias, contra cinco no ano passado. "Quando era da Rede Ferroviária Federal, a entrega demorava até 15 dias", afirma Alves. Segundo o diretor, a Buaiz Alimentos tem potencial para elevar o volume em mais cinco mil toneladas/mês e já negocia preço com a ferrovia. "O frete da FCA é 15% mais barato que o da rodovia. O ideal é chegar a 25%".

A FCA também está negociando com a Aracruz Celulose o transporte de eucalipto da região serrana até a fábrica de Aracruz, um volume equivalente a 300 mil toneladas/ano. "A vantagem da ferrovia para a Aracruz Celulose é que não haverá o transtorno de caminhões cruzando o centro de Vitória, além do custo menor", destaca o gerente comercial da FCA. Ele salientou que as negociações estão bem adiantadas e que a partir do próximo ano a ferrovia já estará movimentando essa nova carga. O embarque ocorrerá na localidade de Araguaia.

A construção de ramais ligando a via a duas empresas de Viana – a Companhia Vianense de Armazéns Gerais, do grupo Dumilho, e a Brasil Exportação – também contribuirão para incrementar o volume de cargas, conforme salienta o gerente comercial da ferrovia, Romero Silva. A ligação com a Companhia Vianense está concluída e a empresa começa a operar o transporte de grãos com a FCA no decorrer de outubro. O desvio até a Brasil Exportação está em fase final de implantação, para operação ainda neste ano.

e o auxiliar, que dormiram no local, já estavam acordados, prontos para o serviço. Mas antes deveriam esperar a chegada de um comboio carregado de calcário, vindo de Cachoeiro de Itapemirim, que cederia parte de suas locomotivas para a tração da carga de trigo.

O comboio de calcário atrasou e chegou à Argolas somente às 7h30. A equipe, no entanto, teve que aguardar mais quatro horas. Primeiro, para o ritual de suprimento de água, óleo e areia das locomotivas. Segundo, porque a máquina que comandaria o comboio apresentou defeito e a composição teve de ser alterada. A locomotiva líder acabou indo à reboque do grupo. As locomotivas são da década de 60 e cada uma conta com quase 40 anos de uso. O comboio acabou partindo somente às 11h30. A tarefa dos maquinistas era de conduzir o comboio até Cachoeiro, onde seriam substituídos por outra equipe. Com o atraso na partida, a previsão de chegada passou a ser às 20 horas. Uma jornada de quase 18 horas, considerando o horário fixado na escala, em que o grupo deveria estar à disposição para o serviço.

O abastecimento das locomotivas só foi iniciado às 8 horas. O consumo das máquinas é em média de dois li-

baldes por uma portinhola situada logo abaixo do farol da locomotiva.

A areia é usada para aumentar o atrito entre as rodas e os trilhos, evitar a patinação do comboio, principalmente nos trechos onde é maior a presença de óleo na via. A areia é lançada por meio de ar-comprimido. O sistema é acionado da cabine, através da pressão sobre um pedal. Mangueiras metálicas, situadas à frente das rodas e a poucos centímetros do chão, deram o produto sobre os trilhos, em toda a extensão do comboio.

A FCA mantém apenas quatro estações ativas ao longo da linha entre Vila Velha e Rio de Janeiro: Argolas, Morro Grande (Cachoeiro de Itapemirim), Campos e Praia Formosa (Rio de Janeiro). Esta última estação fica junto à Rodoviária do Rio de Janeiro e a poucas centenas de metros do porto. As demais estações estão desativadas porque estão sediadas em locais onde não há carga comercial. Elas foram implantadas, na fase estatal da ferrovia, exclusivamente para atender o transporte de passageiros, serviço que há décadas deixou de ser prestado pela empresa. "Como a concessão dada à FCA, para operar a ferrovia, prevê exclusivamente o transporte de cargas, não se justifica manter estas estações ativas", explica o gerente comercial Romero Justino Silva.

Espírito Santo, sob a denominação de Estrada de Ferro Caravelas. Com 71 quilômetros de extensão, essa via pertencia à Companhia de Navegação Espírito Santo e Caravelas.

A ferrovia expandiu o traçado em direção ao Rio de Janeiro e Vitória. Em 1895, estava pronto o primeiro trecho do braço sul: Vitória-Viana. Cinco anos depois, esse braço já se estendia a Domingos Martins. Em 1907, a ferrovia, que havia sido repassada ao Lloyd Brasileiro, é vendida à empresa inglesa Leopoldina

douro natural de toda a safra de café e grãos da região serrana e o meio básico de transporte de passageiros. A crise da cafeicultura, que resultou na erradicação de boa parte dos cafezais capixabas, nas décadas de 50 e 60, promoveu o declínio da ferrovia. Como resultado disso, o ramal entre Cachoeiro e Espera Feliz, passando por Alegre e Guaçuá, foi desativado. Em 1957, com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), a Leopoldina passa a ser propriedade da União.

O trem partiu às 11 horas e passou pelo Vale da Estação às 13h30. Às 16h30, o mesmo comboio estava parado em Ibitiruí, para manobras e acoplação de mais duas locomotivas e um vagão. A localidade fica distante cerca de 85 quilômetros de Vitória. Até às 19 horas, a unidade ainda não havia passado por Vargem Alta, a estação seguinte.

"Mais rápido que isso é perigoso, por causa da serra e também porque muitos dormentes estão podres e o risco de descarrilhamento é grande", revelam os maquinistas da empresa. O destino da carga de trigo era o moinho do Grupo Buaiz situada em Três Rios (RJ) e a chegada estava prevista para a tarde do dia seguinte. No trecho entre Vitória e Cachoeiro atuam 18 maquinistas. O salário gira em torno de R\$ 600,00 e com horas extras e benefícios pode chegar a R\$ 1,3 mil. O número já foi duas vezes maior, antes de serem iniciadas as demissões na empresa, no último ano, que reduziram o total de funcionários em toda a malha da Centro-Atlântica de 7,9 mil para 3,5 mil. O número de locomotivas também é mínimo: somente 22, de uma frota que já teve mais de 30 unidades. Sendo que no ano passado operavam no trecho 19 máquinas.



Luiz Pajau

#### LEMBRANÇA

Estações ajudam a sonhar com a volta do antigo trem de passageiros

## O TRAÇADO DA CENTRO-ATLÂNTICA

A Ferrovia Centro-Atlântica compreende a ex-malha Centro-Oeste da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), privatizada em 1996. Ao todo, abrange sete Estados. O ramal no Espírito Santo, vai de Argolas (Vila Velha) à divisa com o Rio de Janeiro, passando por Domingos Martins, Alfredo Chaves, Vargem Alta e Cachoeiro de Itapemirim.

### Perfil da malha

**Extensão:** 7.080 quilômetros

**Abrangência:** SE, BA, ES, MG, GO, DF, RJ

**Média mensal de cargas:** 1,2 milhão de ton

**Receita média mês:** R\$ 14 milhões

**Empregados:** 3,24 mil

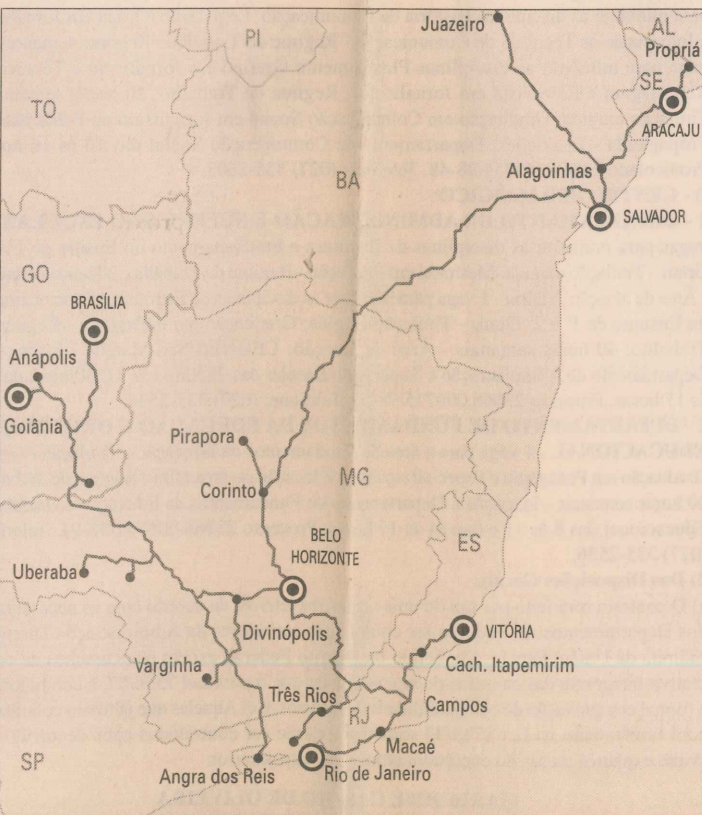
**Frota rodante de locomotivas:** 230

**Frota rodante de vagões:** 5.520

**Número de estações:** 139

**Acionistas:** CSN, Vale, Grupo Gruçai, Interférrea, Judori Administração, MPE, Railtex e Ralph Partners

**Principais clientes:** distribuidoras de petróleo, indústrias cimenteiras, produtores de grãos e siderúrgicas



# Mármore transportado ainda é muito pouco

Apesar de ligar o maior pólo de mármore e granito do país – o de Cachoeiro de Itapemirim – aos portos de Vila Velha (Capuaba), Vitória, Praia Mole, Tubarão e Portocel, no Espírito Santo, e Angra dos Reis e Rio de Janeiro, no território fluminense, poucas empresas do setor utilizam a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) para escoar os blocos destinados à exportação. Segundo o diretor da área de transportes do sindicato que representa o segmento de rochas ornamentais, o Sindirochas, Carlos Paulo Cipriano, não mais que 10% da produção capixaba de mármore são escoados pela FCA. No granito o índice é ainda menor: 1%.

"O problema maior da ferrovia é a falta de agilidade e os fretes que ainda não são satisfatórios para as empresas", justifica o dirigente. Dentro da logística montada pelas empresas de mármore de Cachoeiro, para viabilizar a exportação, a partir do Porto de Capuaba, a opção pela rodovia barateia o custo porque dispensa gastos adicionais com armazenamento na área do cais. Cipriano explicou que as carretas com os blocos deixam Cachoeiro tão logo é confir-

mada a atracação do navio e em poucas horas o produto chega ao porto.

Como o tempo de percurso de Cachoeiro a Vitória, pela FCA, é de oito horas, sem considerar as paradas, as empresas teriam que remeter o produto com antecedência, para não correr o risco de perder o embarque. "Haveria despesa extra com estocagem", afirma. O índice ainda menor de utilização da ferrovia, pelas empresas da área de granito, tem como causa a distância das jazidas da linha férrea.

Cipriano explicou que o granito para exportação é originário das jazidas situadas no Norte do Estado, principalmente em Nova Venécia e Barra de São Francisco, e que o ponto mais próximo de embarque é em Baixo Guandu ou Colatina. Para transportar os blocos por ferrovia, até as serrarias em Cachoeiro de Itapemirim, seria necessária a conexão com a Estrada de Ferro Vitória a Minas. "Se coloco um bloco em uma carreta para levar até Baixo Guandu ou Colatina, é melhor trazer direto até Cachoeiro, porque não corre riscos nos baldeamentos, além de ser mais rápido e barato", afirma.