

Transporte ferroviário

# Capixabas tentam salvar o trem

## Cinco empresas assinam protocolo de projeto para ligar Vitória a Cachoeiro do Itapemirim

Um protocolo de intenções assinado no dia 4 de abril por cinco empresas deu início formal aos estudos para a construção de uma variante ferroviária de 157 quilômetros entre Vitória e Cachoeiro do Itapemirim, no sul do Espírito Santo. Com um percurso em linha reta, próximo ao litoral, o projeto estimado em US\$ 100 milhões interessa diretamente à Samarco Mineração, que exporta pelotas de ferro pelo porto de Ubu, perto de Cachoeiro; à Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), que precisa de transporte barato para seus laminados; às mineradoras de cal, gesso, granito e mármore de Cachoeiro; e às "trading companies" que hoje recebem perto de 200 mil veículos/ano pelos portos do Espírito Santo.

"O protocolo é o primeiro grande passo para a reestruturação ferroviária do Sudeste", afirma o engenheiro Sérgio Miss, cachoeirense de 51 anos; especialista em transportes, contratado pela Agência de Desenvolvimento em Rede do Espírito Santo (Aderes) como articulador do projeto. Ex-presidente do conselho de administração da Rede Ferroviária Federal (RFF) e da Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU), Miss acredita que, por sua importância estratégica, a ferrovia litorânea Vitória-Cachoeiro "tende a mudar a geografia econômica do sul do Espírito Santo e deve exercer influência também no norte do Estado do Rio".

Além da Samarco e da CST, assinaram o protocolo a trading Convix,

a Braminex (produtora de mármore e granito na região de Cachoeiro) e a Interfêrrea, sócia da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), nova proprietária de antigas linhas da RFF no Sudeste e no Centro-Oeste. Entre os pertences da FCA figura a antiga Leopoldina, que liga Vitória ao Rio por um trajeto de montanha, hoje antieconômico. Segundo Miss, no trecho crítico dessa estrada, entre Cachoeiro e Vitória, a FCA pode transportar hoje não mais do que 400 mil toneladas anuais de carga. Já pela projetada variante litorânea poderia transportar até seis milhões de toneladas por ano. Além de calcário de Cachoeiro para a CST em Vitória — hoje transportado por caminhão —, a nova linha férrea poderia transportar escória da CST para a fabricação de

cimento no sul do estado; mármore e granito beneficiado para o Rio; veículos desembarcados em Vitória e outras cargas que a partir de agora deverão ser detectadas.

Além de coordenar o projeto técnico da ferrovia, a principal tarefa de Miss é articular uma composição entre os usuários potenciais (e sócios virtuais) da ferrovia Vitória-Cachoeiro, da FCA e da Estrada de Ferro Vitória a Minas, pertencente à Vale do Rio Doce (sócia, por sua vez, da FCA). Embora não pareça difícil mostrar à FCA e à EFVM as vantagens de uma parceria ferroviária, pode haver alguma dificuldade no fato de que a ferrovia litorânea tende a se tornar uma alavanca a favor do porto de Ubu, concorrente do porto de Tubarão, da Vale do Rio Doce.

O primeiro movimento a favor da ferrovia Vitória-Cachoeiro foi feito no início da década de 90 pela Samarco, que pagou US\$ 60 mil por um projeto técnico preliminar. Em abril de 1993, quando o projeto foi apresentado pela primeira vez, a empresa mineira afirmou que não pretendia ser sócia da ferrovia, mas que faria por conta própria um ramal de 15 quilômetros ligando-a ao porto do Ubu. E deixou claro, então, que apostava na ferrovia como instrumento de dinamização do seu porto, que tem uma ociosidade de 70%. O projeto não foi adiante porque, entre outras coisas, era muito caro. No pressuposto de que seria construído com recursos públicos, foi orçado em US\$ 180 milhões. Hoje, pode ser feito pela metade. (G.H.)

# O Espírito Santo abre as portas do Brasil para o mundo

A sólida estrutura dos portos capixabas, aliada ao amplo e moderno sistema de armazenagem com o menor custo operacional do país e a integração ao interior brasileiro pelas vias do Corredor de Transportes Centroleste, fazem do Espírito Santo o melhor caminho para o Comércio Exterior;



1820897

SE, Geraldo, Capixabas tentam salvar o trem. Gazeta Mercantil - Americana, Rio de Janeiro, 14 de abril de 1997. p. 29.