

TRIBUNA LIVRE



GUILHERME NARCISO DE LACERDA

O caminho para o futuro do Estado passa pelas ferrovias

Há ameaças reais ao desenvolvimento de nosso Estado, ocasionadas pela infraestrutura logística e por decisões federais. A afirmação pode assustar, mas há fatos que a demonstram. Primeiramente, em relação às ferrovias, as ameaças estão ao Norte e ao Sul.

Ao Norte, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), que vai de Ilhéus (BA) até a Ferrovia Norte-Sul, deverá ser um importante corredor exportador do Centro-Oeste e até do norte de Minas Gerais. O seu trecho no percurso Ilhéus-Caetité já foi licitado e o governo federal prioriza recursos para a continuidade.

Ao sul, modernizam-se as ferrovias MRS e a malha paulista da Rumo, levando grãos, minérios e contêineres com mais rapidez aos portos de São Paulo e Rio de Janeiro. E, bem perto de nós, o Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), tem expansão vertiginosa de suas operações e será alvo de extensão natural daquelas ferrovias.

Enquanto isso, o que ocorre por aqui? Temos a Estrada de Ferro Vitória a Minas, a mais moderna ferrovia brasileira e padrão internacional. Ela é operada pela Vale e teve recentemente a sua concessão renovada por mais 30 anos. A outra ferrovia é a antiga Centro Atlântica (FCA), atualmente VLI.

No Espírito Santo, os seus trechos estão desativados. A integração de suas linhas, que partem de Goiás e cortam Minas Gerais, requer a utilização da EFVM, por direito de passagem. A renovação da concessão da VLI está em fase adiantada.

Acontece que utilizar a EFVM para cargas que não sejam as próprias da Vale é um calvário. Que o digam as empresas com produtos potencialmente viáveis para serem escoados por ela. Não é a prioridade da empresa e as exi-

gências regulatórias não bastam para sanar o problema.

Quanto à FCA, os trechos localizados no Estado serão devolvidos e a empresa terá que recolher aos cofres públicos um certo valor por quilômetro. O governo federal insiste em utilizar os recursos da outorga e da devolução em outras regiões brasileiras. Uma agressão ao Espírito Santo.

O governador defendeu na audiência pública a modernização da ferrovia no trecho mineiro que encontra a EFVM, de forma a viabilizar o transporte

de cargas oriundas do Triângulo e Norte mineiro e de Goiás. A demanda não é suficiente. Há que se exigir que os recursos da outorga e devolução sejam aplicados na ferrovia para melhoramentos nos trechos situados no próprio Estado.

Há necessidade de terminais e de adequação de linhas que levem a ferrovia

a todos os portos do Estado. Hoje, os gargalos são muitos.

O grande desafio é a extensão da ferrovia até o Rio de Janeiro. Esse projeto vem sendo anunciado e adiado por duas décadas. Agora, com a renovação da concessão da EFVM é possível que o trecho até Ubu saia do papel. Após a catástrofe de Mariana (MG), o investimento passou a ser do interesse direto da Vale. É fundamental que a nova linha avance para o Sul. A obra é de grande importância para o Estado.



Há necessidade de terminais e de adequação de linhas que levem a ferrovia a todos os portos do Estado

GUILHERME NARCISO DE LACERDA é doutor em economia e escritor.