

Produção regional ganha porto seguro

Com a chegada do trem da Rede Ferroviária Federal ao porto de Tubarão, em Vitória (ES), no dia 1º de abril, levando em seus comboios um carregamento de soja e, em outra parte personalidades convidados — na maioria empresários ligados aos setores agropecuário e industrial — Brasília passou a ser o ponto de partida para o corredor de exportação Centro-Leste: uma ferrovia de 1.900 quilômetros que deverá escoar a produção das duas regiões, hoje estimada em 1,2 milhão de toneladas de grãos para o ano de 1993.

A criação do corredor de exportação Centro-Leste foi estimulada levando-se em consideração a redução nos custos de transportes, que cairiam em pelo menos 30 por cento com a utilização da ferrovia. E para dar vazão aos produtos de futuros clientes, responsáveis pelo cultivo de 2,5 milhão de hectares no Distrito Federal, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Espírito Santo e Bahia, além de colocar os produtos brasileiros em competitividade no mercado internacional.

O protocolo de operação do tráfego do corredor, assinado em julho do ano passado entre a Companhia Vale do Rio Doce e RFFSA, e hoje concretizado, basicamente permite que cada empresa possa operar nos trilhos da outra e, assim, atender por ferrovia ao trecho entre Brasília e Tubarão.

A superintendência regional da RFFSA em Belo Horizonte acredita que deve ser criada uma parceria entre os empresários para a viabilização corredor. A rede espera ver a entrada de novos clientes na armazenagem de grãos, pois, segundo ele, a empresa investiu 185 milhões de dólares na melhoria da linha entre 1986 e 1992, mas também reconheceu que a ferrovia ficou degradada em vários locais e restam ainda recursos para "sanar pequenos entraves".

Um deles é a construção da variante da Serra do Tigue, próxima a Belo Horizonte, que é uma prioridade da empresa. Naquele local, existe uma rampa que atrapalha o tráfego ferroviário e, com a variante, o transporte poderá ser mais rápido. De acordo com Heliomar, a RFFSA apresentou o projeto da variante ao Banco Mundial, que se dispôs a financiar 65 por cento da obra.

A meta da RFFSA é transportar em 1993 1,2 milhão de toneladas de grãos, contra as 420 mil toneladas escoadas no ano passado. Com isso, o corredor irá tornar a soja brasileira mais barata do que a americana, a principal concorrente no mercado internacional, além de incentivar a agroindústria na região Centro-oeste.

A interligação do DF com as Bolsas Mercantis e de Futuro do restante do País, visando ao estabelecimento de cotações para os produtos da região também serão executados para concretizar a viabilização do corredor de exportação.

TREM DA SAFRA

