

# Terminal Atlântico Sudoeste, uma saída contra a crise

AJ12969

Carlos Henrique Gobbi

Como se representasse uma verdadeira euforia num momento que se afigura necessário apertar os cintos, o anúncio da implantação do Terminal Atlântico Sudoeste, no litoral capixaba, surge como uma das duas únicas alternativas — ao lado do projeto Ferro Carajás — para o Brasil saldar seus compromissos externos sem sofrer pressões sobre o déficit do balanço de pagamentos.

Foi com esta fundamentação e aproveitando a estratégia dos países asiáticos em assegurar-se de fontes de suprimentos de matérias-primas e produtos agrícolas que o projeto do superporto foi concebido, já que sua implementação não exigirá recursos acima de US\$ 1 bilhão, na medida em que se beneficiará de toda uma infra-estrutura já existente, constituída pela Rede Ferroviária Federal, Estrada de Ferro Vitória-Minas, e pelo complexo portuário de Tubarão.

## INTERESSES

Todo o projeto não passa de uma troca de interesses entre o Brasil e Japão na medida em que, através desse intercâmbio, poderão minimizar para si, o grande baque da crise econômica mundial. O Brasil precisa aumentar suas exportações para, com isso, saldar seus compromissos. Não pode aumentar em demasia a busca de créditos externos. Tem uma estrutura de exportação e, dentro de cinco anos, os Cerrados estarão produzindo cerca de cinco milhões de toneladas por ano em grãos, podendo dobrar esse volume no espaço de dez anos.

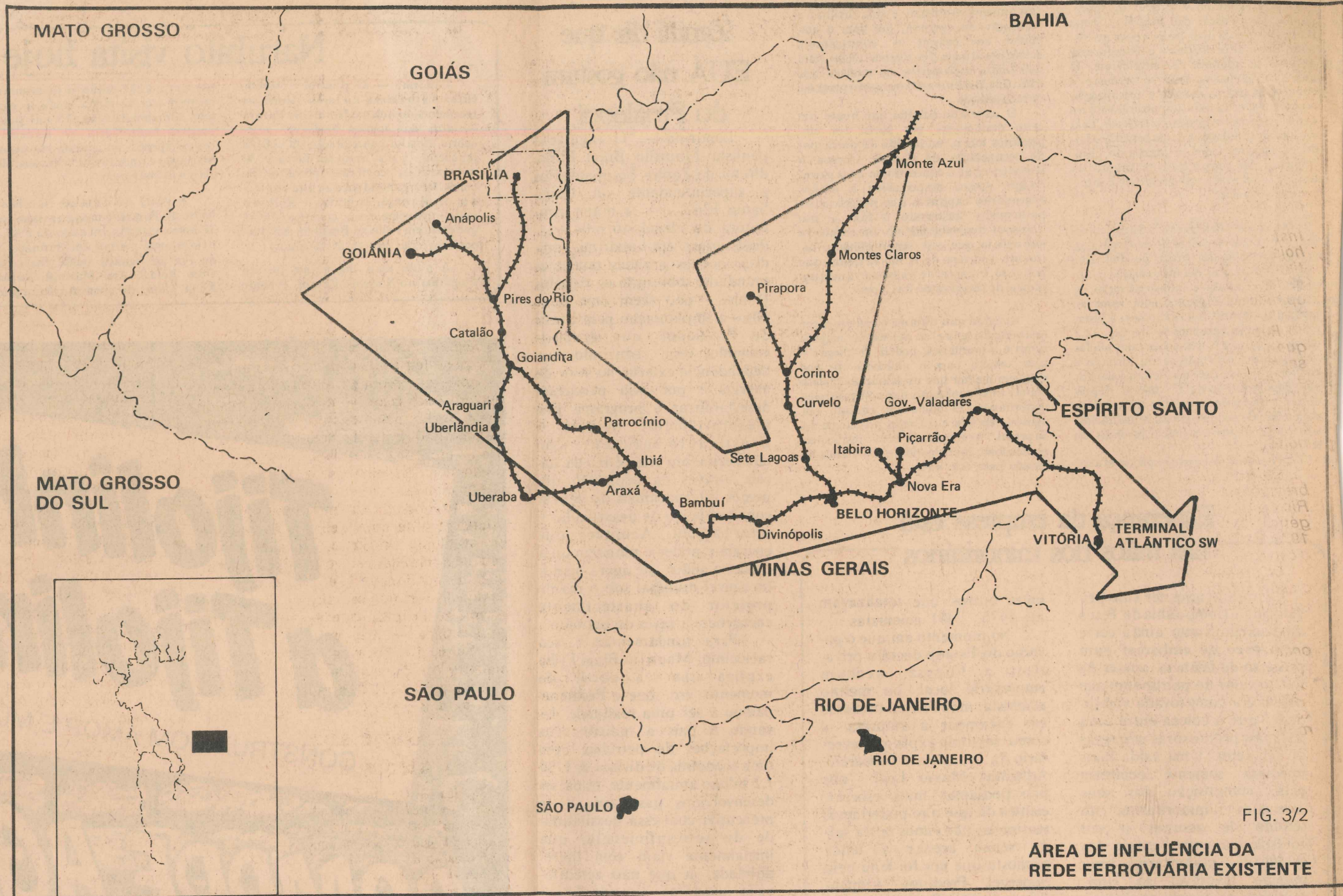


FIG. 3/2

ÁREA DE INFLUÊNCIA DA REDE FERROVIÁRIA EXISTENTE



So em grãos, o Japão precisará importar, no final desta década, cerca de 74 milhões de toneladas, e, mais que isso, pretende diversificar suas fontes de abastecimento se, todavia gastar mais com o transporte especialmente porque com as altas crescentes dos preços dos produtos petrolíferos, o custo do transporte ficou muito elevado, dificultando o intercâmbio comercial entre países distantes, como o caso do Brasil e do Japão.

O Terminal Atlântico Sudoeste, que já têm área delimitada no porto de Praia Mole (hoje em construção em área anexa ao terminal de Tubarão), é a resposta sul-americana ao porto asiático a ser implantado na província de Oita, ao sul de Tóquio, cujo custo já está incorporado ao orçamento do governo japonês para o próximo ano. A obra deverá levar sete anos para seu término.

Foi exatamente a partir deste porto asiático que nasceu a idéia da resposta brasileira que poderia responder a muitas das atuais necessidades do país, já que aquele superporto japonês objetiva o descarregamento de grãos e minério destinados a assegurar o abastecimento do Japão e dos países vizinhos, inclusive da China. Além disso, ao lado do porto de Oita já existe um que importa anualmente 1,3 milhão de toneladas de minério de ferro do Brasil e, ao seu lado, se localiza uma siderúrgica com capacidade de produzir um total de 8 milhões de toneladas anuais de aço (para efeito de comparação a siderúrgica de Tubarão, iniciará sua produção com uma capacidade anual de 3 milhões de toneladas).

#### ESCOLHA

A escolha do Espírito Santo para ser o pólo de distribuição de grãos para a Ásia nasce a partir da infra-estrutura já montada e de sua localização geográfica, que permite maior proximidade dos países asiáticos e africanos, além de ser o centro geométrico para exportação por cabotagem, ou seja, para os demais portos do país, ou da costa do cone Sul.

Dessa forma, já existe o pensamento de utilização do porto de Capuaba, na baía de Vitória, que ficaria responsável pelo trabalho de exportação de grãos ensacados para o Nordeste brasileiro, através do sistema roll-on-roll-off. Aliás, dentro desse pensamento, o presidente da Comissão do Trigo Nacional (Ctrin) estará em Vitória para participar de uma reunião para a definição de construção de um supersilo-pulmão atrás do já existente em Capuaba para esse trabalho de abastecimento.

O projeto do Terminal Atlântico Sudoeste tem dois aspectos distintos a serem observados. O primeiro, em relação a sua influência direta sobre a área de influência no Brasil, e o segundo, de sua significação para a agropecuária do cone Sul. Para entender-se o primeiro, deve-se lembrar que já existe a Companhia de Promoção Agrícola (Campo), de capital brasileiro e japonês, para exploração do Cerrado, mais especificamente nos municípios mineiros de Paracatu, Coromandel e Iraí de Minas.

Este projeto-piloto, cujo potencial mostrou-se imenso, foi instalado numa área de 60 mil hectares que facilmente poderá ser ampliada para 1,5 milhão de hectares (três vezes a área do Japão), abrangendo regiões desde o Espírito Santo até Goiás. O objetivo seria produzir, anualmente, para exportação, 2,5 milhões de toneladas, durante cinco anos.

A região, portanto, explorada nos últimos anos apenas para a produção de carvão vegetal, poderá se transformar num grande centro de produção agrícola com mercado garantido no exterior. Hoje, 64% da produção de alimentos têm origem na região Sul-Sudeste, enquanto os Cerrados contribuem com 3,9%. O objetivo é inverter este fluxo.

#### TRANSPORTE

A estrutura ferroviária para atender ao projeto é formada pela Rede Ferroviária Federal e Estrada de Ferro Vitória-Minas, que estão praticamente prontas para o

transporte de cargas nos dois sentidos. Faltando apenas investimentos de US\$ 800 milhões para atender a capacidade. Enquanto são iniciados contatos discretos da Companhia Vale do Rio Doce para a compra de toda a malha ferroviária da RFFSA do Sudoeste, o que é considerado como uma realização de um sonho devido à superior capacidade da Vale em manter suas estradas de ferro. A empresa sabe hoje que o escoamento de ferro do quadrilátero ferrífero tende a diminuir com a entrada em operação de Karajás.

Com reservas quase esgotadas, a Vale do Rio Doce está convicta de que sua capacidade de transporte de minério hoje, de 120 milhões de toneladas por ano, será drasticamente reduzida para perto dos 70 milhões de toneladas ano. Com esta diminuição do volume transportado, os grãos poderiam ter seu espaço para serem transportados no mesmo sentido, faltando apenas para isso a restauração de certos trechos como a interligação da rede Belo Horizonte/Costa Lacerda, estrada que foi concebida para outra época e outro tipo de transporte. Necessita de obras imediatas, tanto em pontes, sinalização e comunicação, como na troca de dormentes. Para este fim a Vale já alocou recursos num valor de US\$ 60 milhões, para os próximos cinco anos.

De resto, a estrutura ferroviária está montada tendo inclusive mais um "gargalo" resolvido. Trata-se da linha de Belo Horizonte, onde o grande fluxo impedia a eficiência do transporte, especialmente a partir do metrô de superfície da capital mineira. Nesta região foram definidas e já construídas duas linhas para o metrô e duas linhas para trens de carga.

#### TERMINAL

O segundo porto capaz de receber supergraneleiros de até 350 mil toneladas — o primeiro é o de São Luiz que servirá a Cara-

jás — o porto de Praia Mole, ou terminal Atlântico Sudoeste pela sua profundidade de calado de até 22 metros (lâmina d'água) é um dos poucos portos internacionais que poderá atender às exportações de grãos para longas distâncias, sem contudo ter um custo de transporte elevado. Na verdade, a possibilidade que se abre para atender navios desse porte favorece a redução do custo do frete de 19 a 48%, quando destinados ao porto asiático.

Dentro da infra-estrutura do terminal para estocagem dos grãos, está prevista a construção de um supersilo de 200 mil toneladas estáticas (para efeito de comparação o silo de Capuaba tem capacidade para 30 mil toneladas) que redundarão num investimento de aproximadamente US\$ 100 milhões. O receio de contato do grão a ser exportado e o carvão metalúrgico para atender à siderúrgica de Tubarão, que será realizado pelo mesmo porto, está praticamente sanado. Os grãos correrão por meio de dutos e as esteiras transportadoras do carvão serão devidamente fechadas.

A proximidade desse terminal ao de Tubarão favorecerá ainda a utilização de navios mistos, cuja carga será dividida entre minério, ou placas da siderúrgica de Tubarão e grãos (soja e milho). As cargas mistas divididas igualmente também propiciarão uma redução do custo do frete, retornando com petróleo.

Além desse serviço, o Terminal Atlântico Sudoeste será também um porto de transbordo, na medida em que há no Sul do Brasil outras regiões produtoras, a que servem os portos de Paraguaçu e de Rio Grande do Sul. A Argentina também exporta grãos pelos portos de Rosário, Escobar e Buenos Aires. Todavia estes portos só trabalham com navios pequenos e, nesses, não é possível assegurar a exportação para o Japão em condições de competir com outros países, especialmente

com a soja e milho norte-americanos e o minério australiano. Por isso o projeto prevê a possibilidade de transporte dessas cargas até Praia Mole que, por transbordo, os enviaria para o Japão, diminuindo o custo do frete em cerca de 50%.

#### CAPUABA

No contexto desse projeto, o porto de Capuaba, que foi construído para atender às exportações de grãos dos Cerrados, não ficará preterido. Sua função será de apoio tanto no recebimento do trigo canadense para o abastecimento de moinhos goianos e brasileiros, como para a exportação por cabotagem dos grãos, através do roll-on-roll-off.

Além disso, Capuaba terá também o papel de ser o porto que já possui estrutura para a construção imediata de um armazém frigorífico que, prevê-se, será necessário para as prováveis exportações de carnes e de frangos, setor que será diretamente induzido pelo projeto. Para tal, já existem até mesmo empresários de fortes grupos interessados em abrir filiais no Estado, já que o insumo básico para a produção de frangos — o milho — terá custos muito reduzidos na região.

Este sim será o principal fator indutor de aumento na oferta de mão-de-obra, já que o porto em si, bem como os silos não trarão muitos empregos. Além dos empregos, haverá um substancial aumento nas receitas públicas na arrecadação de impostos tanto diretamente como indiretamente.

Na verdade, mesmo em fase de negociação — o ministro Delfim apresentou o projeto ao governo japonês na última segunda-feira — já existem grandes grupos nacionais interessados na participação do plano, em especial Antonio Ermírio de Moraes, Jônice Tristão, Cotia Trading, que já apresentaram ao presidente da Companhia Vale do Rio Doce, mentor do projeto, seu interesse em privatizar partes dos silos que serão implantados no terminal