

Estudo desaconselha Vitória para escoar grãos

— É desaconselhável, em definitivo, a hipótese do escoamento de grãos agrícolas da região do Centro-Oeste pelo porto de Vitória/Capuaba. O porto de Sepetiba consiste na alternativa mais vantajosa para o escoamento da produção que venha a ser aglutinada por Patrocínio (MG), a qual é estimada em cerca de 30% do total previsto para a área. Goiânia (GO), que deverá contribuir com 20% do total, escoaria em igualdade de condições por Santos ou Sepetiba, sendo que para os 50% restantes o porto de Santos se mostrou mais econômico.

Textualmente, é o que concluiu o Departamento de Planejamento da Planenge S.A., em estudo contratado pela Portobrás para levantar a alternativa portuária para o escoamento dos excedentes exportáveis de grãos do Cerrado. O estudo delimita a região do Centro-Oeste como sendo área de influência de Sepetiba, porto que poderia receber os grãos através do sistema rodoviário, sem "grandes investimentos para a absorção dos fluxos de soja estimados".

POSTURA

Este estudo poderia ter passado despercebido, ou seja, mantendo o caráter de estudo interno da holding controladora dos portos brasileiros, se não tivesse sido publicado, em forma de matéria,

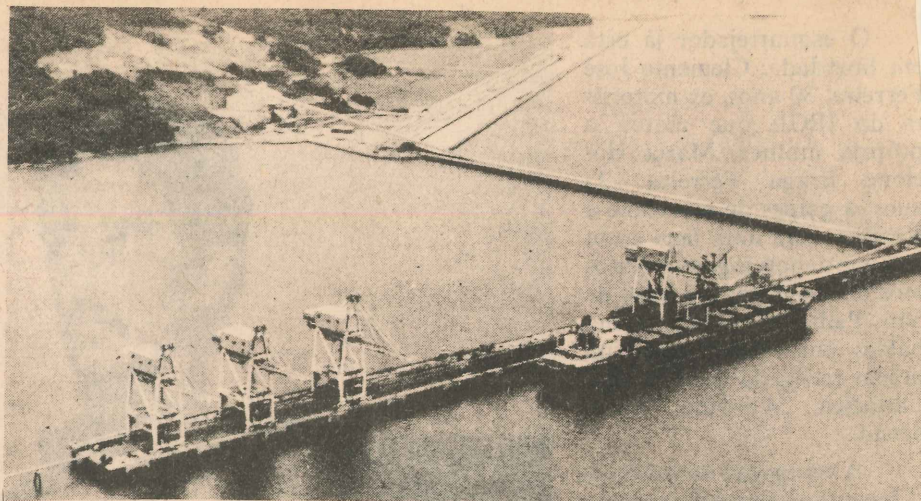
Portobrás Notícias, órgão de informação da empresa. Esta publicação, feita em fevereiro deste ano, chegou a causar constrangimento naqueles setores especificamente envolvidos com o setor — em função da publicação ser restrita — sem que no entanto houvesse maiores discussões de retórica e lamentações da falta de poder político estadual para sair em busca da manutenção de projetos industriais e de desenvolvimento estadual (vide CSN, Flonibra e até mesmo o corredor que por muito tempo esteve para ser transferido para Sepetiba, com o escoamento através da Ferrovia do Aço).

Entretanto, ao chegar em meados de agosto, a Portobrás publica seu relatório anual — 1983 — no qual informa no resumo das suas atividades o estudo da Planenge, quando se refere à movimentação de grãos da região do Centro-Oeste (Cerrado). Sem comentar, em qualquer momento, o projeto do Corredor do Espírito Santo, o relatório da Portobrás afirma que "o estudo sobre a movimentação de grãos, de origem agrícola, da região do Centro-Oeste, pelo porto de Sepetiba, desenvolvido à engenharia, tendo como objetivo final a avaliação do escoamento de excedentes exportáveis de grãos que provavelmente serão gerados na região dos Cerrados, compreendida na área de influência do porto de Sepetiba".

Ao fazer esta publicação em seu relatório, a Portobrás assume oficialmente sua postura de viabilização do escoamento de grãos pelo porto de Sepetiba? Esta pergunta foi feita à Portobrás. A resposta foi negativa. "Não, o corredor será pelo porto de Capuaba", afirmou uma fonte da empresa. "Não, o corredor será pelo porto de Tubarão", disse uma fonte estreitamente ligada à comissão do Senado para o assunto, presidida pelo senador capixaba José Ignácio Ferreira.

OS FATOS

Qual o interesse da Portobrás em publicar em seu relatório de atividades informações sobre o escoamento de grãos dos Cerrados, sem ao menos falar no corredor do Espírito Santo? Esta foi outra pergunta feita. Só que, desta vez, sem resposta imediata. Haveria alguma alteração nos planos da Portobrás, mesmo quando há discursos do presidente da empresa, Arno Markus, e do próprio ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, em favor do corredor do Espírito Santo,



Sepetiba, segundo o estudo, seria a opção. O Estado perderia com isso

Qual o interesse da Portobrás em publicar em seu relatório de atividades informações sobre o escoamento de grãos dos Cerrados, sem ao menos falar no corredor do Espírito Santo? Esta foi outra pergunta feita. Só que, desta vez, sem resposta imediata. Haveria alguma alteração nos planos da Portobrás, mesmo quando há discursos do presidente da empresa, Arno Markus, e do próprio ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, em favor do corredor do Espírito Santo, como melhor estratégia para o escoamento dos grãos do Cerrado.

VALE

Ademais, há que se considerar o projeto do presidente da Companhia Vale do Rio Doce, Eliezer Batista da Silva, que, para garantir o nível de emprego, manutenção das cidades que foram criadas em função da estrada de ferro Vitória-Minas e da sobrevivência a níveis compatíveis de toda a infra-estrutura da empresa em Minas e Espírito Santo, propôs a construção de silos no porto da Praia Mole para exportar grãos para o Extremo Oriente em cargas combinadas com minério; projeto já vendido a todos os ministros do atual governo brasileiro e para o japonês que deverá financiá-lo.

Além disso, outros fatos dentro do processo devem ser colocados, como a visita que o senador José Ignácio Ferreira está fazendo ao Japão conversando com autoridades daquele país sobre a construção do porto de Oita, que receberia — em função do calado — os grãos aqui produzidos. Além disso, há também a postura adotada pelo candidato à presidência da República, Tancredo Neves, que, em recente encontro com deputados estaduais do Espírito Santo, mostrou-se favorável à idéia de escoar grãos pelo Espírito Santo, dizendo-se até um entusiasta pelo projeto de movimentação do produto por Tubarão.

Juntado a tudo isso, está o interesse de capitais soviéticos, norte-americanos e japoneses no patrocínio do projeto de desenvolvimento da produção de grãos pelo Cerrado, os investimentos feitos pela CVRD e Rede Ferroviária Federal para a duplicação da linha na Serra dos Urubus, em Minas, antes considerada um gargalo para o corredor do Espírito Santo e mais que isso, um outro ponto de estrangulamento sempre levantado quando se trata de corredor do Espírito Santo; a inexistência de um complexo de silos capazes de armazenar o volume previsto dos excedentes, deverá apresentar melhorias sensíveis com a decisão da Codesa, uma coligada à Portobrás, de com recursos próprios construir um silo horizontal com capacidade para armazenar 30 mil toneladas estáticas de grãos.

São investimentos, são projetos e apoios indiscutivelmente representativos. Há, sem sombra de dúvidas, um fortalecimento a nível de base, do corredor do Espírito Santo, que tenderá agora a especializar suas facetas, especialmente com a delimitação de campos de atuação e abrangência de segmentos de mercado a serem abocanhados. Fala-se aqui da definição de competência, dentro do projeto corredor de exportação, da Codesa e da CVRD, ou seja, de como atuação os portos de Capuaba e Tubarão dentro do processo.

Seja qual for a participação de cada porto o que deve interessar ao Estado dentro de um projeto de exportação de grãos e, portanto, de alto retorno no mercado internacional é a garantia da implantação efetiva da consciência do corredor do Espírito Santo, sem a penetração de lobbies dentro da própria Portobrás, interessados em fazer crescer a proposta de exportar grãos por Sepetiba. A publicação feita pela holding do sistema merece ser melhor observada de forma a garantir definitivamente os investimentos que serão necessários para o Espírito Santo, e não se perca nas elocubrações mirabolantes de serem transferidos para o Rio de Janeiro, no porto de Sepetiba.