

# Corredor e perspectivas do ES

Roberto Garcia Simões

É ponto pacífico que o Corredor Centroleste é o projeto econômico que vem tendo maior destaque no Governo Albuíno Azeredo. Ele se constitui



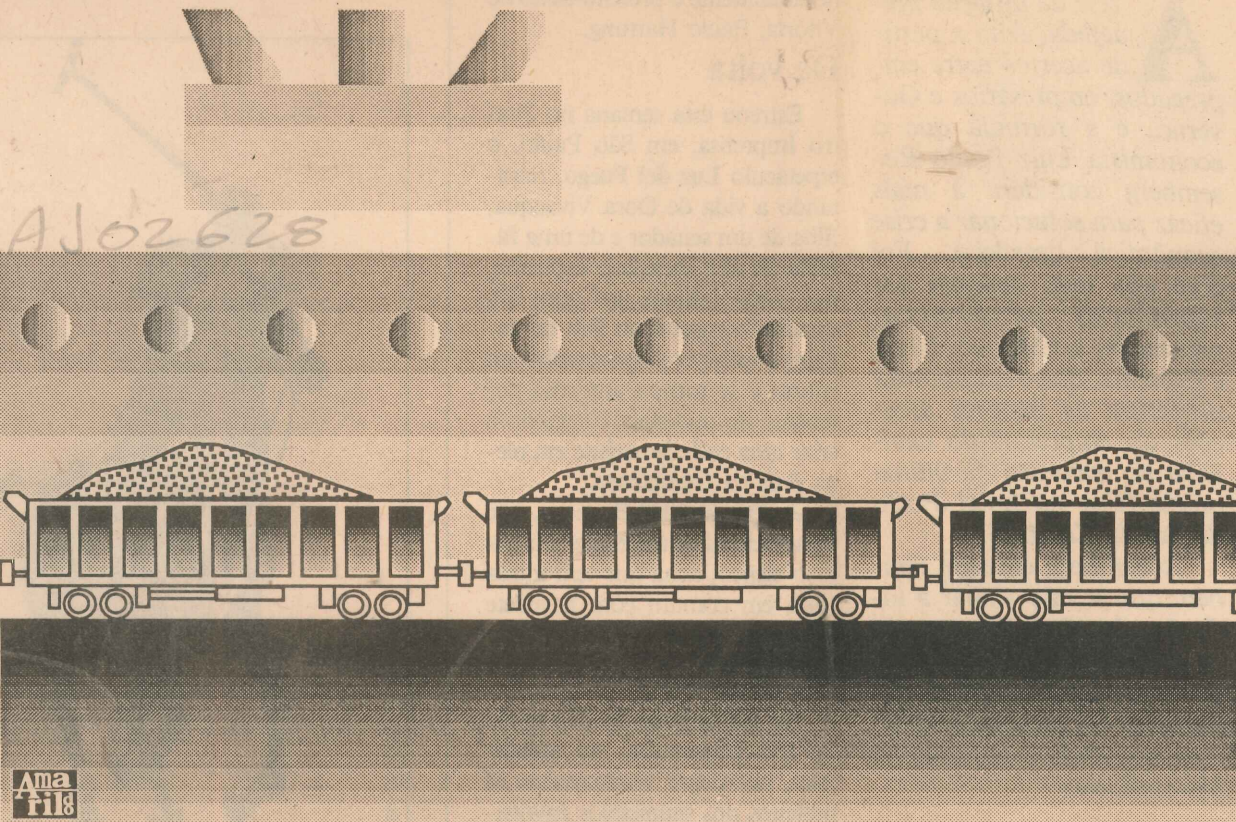
em uma das marcas da atuação governamental com reconhecimento público. Dada a relevância desse projeto para o Espírito Santo, procura-se contribuir com a caracterização e o acompanhamento do seu significado no desenvolvimento estadual. Em particular, as perspectivas de novos investimentos produtivos, a regação de emprego, renda e receita pública, e as respectivas tendências quanto a distribuição espacial dos benefícios e dos impactos.

Deve-se, inicialmente, considerar a motivação para o resgate e a redefinição da concepção "federal" dos anos 70 relativa aos "Corredores de Exportação": a "nova" estratégia da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) para o complexo logístico Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) — Porto de Tubarão — Navegação marítima combinada e de grande porte, decorrente da entrada em operação do "Sistema Carajás", no Norte do Brasil. Conforme foi colocado no documento síntese da primeira fase do Projeto ES Século XXI, a redução gradativa da exportação de minério de ferro pelo citado complexo logístico, e a conseqüente ampliação da folga na sua capacidade operacional, explica o porquê da efetiva incorporação do Porto de Tubarão ao "Corredor Centroleste".

Nesse contexto, o Governo do Estado do Espírito Santo, através da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (Sedes), tanto intensificou a cooperação com a CVRD a partir do início da década de 90, quanto passou a desempenhar um papel voltado para a viabilização política e técnica do "Corredor", articulando-o à uma proposta de crescimento econômico no Espírito Santo.

Há que se mencionar que as ações do governo do Estado abrangem desde a mobilização política dos governos estaduais da Região Centro-Oeste e de Minas Gerais para a concretização do "Corredor" até a definição de um arranjo institucional moderno voltado para a gestão e operação integrada, passando pela imediata constituição de um "Escritório Operacional". Dentre os resultados já obtidos, pode-se citar: a) a eliminação do gargalo do trecho Costa Lacerda — Capitão Eduardo (MG); b) a negociação de contratos de exportação de soja e farelo de soja e da importação de insumos para a produção de fertilizantes no Triângulo Mineiro; e c) a construção no Porto de Tubarão de três silos pela Ceval Alimentos e Richco Cerais.

Feitas estas considerações ini-



ciais, adota-se, a seguir, o pressuposto de que o entendimento das perspectivas do "Corredor Centroleste" no ES requer uma abordagem que contemple e combine dois aspectos: a) a abrangência das sua área de influência no âmbito regional, e b) o caráter multidimensional dos seus desdobramentos.

No primeiro aspecto, a abrangência da área de influência regional envolve não só uma parcela da Região Centro-Oeste, como também na Região Sudeste, o Estado de Minas Gerais e os subespaços correspondentes ao Norte do Rio de Janeiro e ao Sul da Bahia. Para que o complexo portuário do Espírito Santo possa desempenhar o papel de polarizar os fluxos comerciais de exportação gerados nestes territórios limítrofes com o Espírito Santo, é vital considerar as perspectivas da alteração na malha rede-ferroviária-portuária, em particular: a) a ferrovia prevista para ligar Aracruz ao Sul da Bahia; b) a ferrovia Litorânea Sul, e c) as possibilidades da navegação de "pequeno curso". Aqui é também importante considerar os efeitos que essas prováveis mudanças na malha ferroviária, associadas a modernização dos portos, irão acarretar nas economias regionais, como no caso da exportação do mármore e granito, do transporte do calcário do Sul para a Grande Vitória por exemplo.

Quanto ao outro aspecto, as múltiplas dimensões que devem ser consideradas na análise do "Corredor", é necessário ampliar o enfoque que o reduz à um eixo de transporte, tendo como espinha dorsal a EFVM e como ponto terminal o Porto de Tubarão. Na Comissão Especial do Senado que no período 1984/85 tratou do atual "corredor Centroleste", o dr. Eliezer Batista, em seu depoimento à Comissão, qualificou-o como sendo um "eixo de adensamento econômico". De outra forma, o ex-presidente da CVRD, dr. Wilson Brumer, expressou recentemente que essa empresa 'aprendeu a ter sócios da iniciativa privada e con-

solidou o modelo porto/ferrovia/mina como gerador de negócios".

Nesse sentido, é relevante incorporar a influência do "Corredor": a) na consolidação das vantagens comparativas do Espírito Santo; b) na confirmação da Grande Vitória enquanto metrópole voltada para o comércio e serviços especializados voltados para apoiar a exportação, e c) nas novas oportunidades de investimentos regionais que serão levadas em conta quando da necessária elaboração do zoneamento ecológico-econômico do Espírito Santo.

Ao se combinar estes dois aspectos relacionados ao entendimento do "Corredor Centroleste", e seus possíveis desdobramentos no Espírito Santo, é vital a identificação das convergências e divergências pertinentes a sua implantação, inclusive para dimensionar o esforço a ser empreendido por parte das lideranças do Espírito Santo.

No âmbito da Região Sudeste, o "Corredor Centroleste" disputará espaço econômico com o "Corredor de Santos" (SP), principalmente, e com o virtual "Corredor de Sepetiba" (RJ). Nessa disputa, a definição de alguns investimentos previstos é de suma importância: o traçado final da "Ferrovia Leste-Oeste", a ser implantada pela empresa Ferronorte, do "Grupo Itamarati", e a negociação pela Rede Ferroviária Federal de novos empréstimos, no valor de US\$ 350 milhões, junto ao BIRD para implantação dos "corredores de exportação". Duas notícias da *Gazeta Mercantil*, de 18 e 19 de novembro de 1992, dão conta que estão em andamento "reuniões e estudos" relacionados ao "Corredor Centroleste" e ao "Corredor de Exportação Paulista", respectivamente no Ministério dos Transportes e na Secretaria de Assuntos Estratégicos. O governador Luiz Antonio Fleury não só falou do Porto de Santos, quando denominou a proposta de formação do "Complexo de Cubatão" como sendo a

"onça asiática" de São Paulo.

Quando se compara o "Corredor Centroleste" com o "Corredor de Santos", observa-se uma distância física desfavorável: a rota Cuiabá (MT) — Vitória (ES) é 43% mais longa, o que significa um percurso adicional de 828 KM em relação a Santos, segundo artigo de Wolfgang Schoeps, (*Gazeta Mercantil*, 4 de outubro de 1991). A questão é como transformá-la em uma distância econômica favorável, o que dependerá da eficiência da gestão e da operação do complexo logístico do "Corredor Centroleste".

No que diz respeito as convergências, como já foi assinalado anteriormente, o Governo do Estado vem logrando êxito na articulação política em nível regional, visando a "meta comum da dinamização do "Corredor Centroleste", a ser feita isoladamente ou em conjunto, conforme preconiza o convênio assinado em outubro de 1991 pelos governadores de Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Distrito Federal e Mato Grosso.

Entretanto, em que pese esta "meta comum" é imprópria assinalar que os atores econômicos e políticos voltados para a sua concretização também possuem interesses divergentes quanto a localização: a) do(s) "porto(s) seco(s)", proposto no caso do "Pólo de Desenvolvimento de Brasília" como "estrutura aduaneira e de armazenagem", permitindo o imediato desembaraço burocrático, despacho e embarque da soja para exportação, o que afeta a previsão de receita pública adicional no ES, e b) da localização das indústrias correlatas ao complexo soja.

A acirrada disputa na corrida dos "Corredores" requer nossa participação para o sucesso do "Centroleste".

Roberto Garcia Simões é professor da Ufes e participou do Projeto ES Século XXI