

Vitória, corredor de exportação

A 202577

Stélio Dias

Por sua privilegiada posição geográfica e pela infra-estrutura que dispõe, o Espírito Santo se coloca como a melhor alternativa ao escoamento da produção de grãos produzida na região do Cerrado. O porto de Vitória apresenta-se com a ponta extrema desse traçado de estratégia econômica a sustentar o projeto de um corredor de exportação Goiás-Minas-Espírito Santo, cuja idéia primitiva foi lançada nos anos 70 embasada num projeto de maiores dimensões e que se denominou "Brasil Grande"

Entretanto, enquanto seus irmãos, os portos do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, e Paranaguá, no Paraná, receberam decisivo apoio e se desenvolveram rapidamente, o de Vitória ficou estagnado nas planilhas.

Embora alguns problemas tivessem obstaculado o empreendimento, tais como a necessidade de investimentos no sistema portuário, principalmente a construção do Porto de Capuaba, e a adaptação da malha ferroviária, a questão crucial foi sempre a baixa disponibilidade de grãos a serem exportados. Tanto assim que os recursos do sistema portuário de nosso Estado estão sendo mais intensamente utilizados na importação.

O êxito das grandes lavouras de grãos no Cerrado veio reabrir novas e concretas perspectivas ao aproveitamento do Porto de Vitória para o embarque da produção cada dia maior dessa alvissareira frente agrícola.

Diante dessa realidade econômica já sabemos que largos investimentos estão sendo feitos na Rede Ferroviária da FEPASA, a pretexto da melhoria de sua eficiência mas que não escondem o intuito evidente de dotar aquela estrutura das condições ideais de escoamento para os grãos produzidos na região de Goiânia, Araguari e Uberlândia. O mesmo fenômeno ocorre com a Ferrovia do Aço, hoje paralisada, com terminal em Sepetiba.

Mas são todas opções inspiradas num regionalismo injustificável e que em nossos dias não deveria mais existir. É de meridiana clareza a vantagem que o terminal portuário de Vitória leva em relação às demais vias de escoamento do País.

O Governo do Estado do Espírito Santo tem se revelado consciente do importante papel que pode desempenhar nas gestões envolvendo a execução do almejado projeto e, com isso, resguardando os interesses capixabas. Uma comissão especial foi instituída pelo Ministério dos Transportes, dela participando representantes de vários órgãos públicos federais e dos Estados envolvidos. Por sua vez, um grupo de trabalho formado na Companhia Vale do Rio Doce, sob a orientação de seu presidente, dr. Eliezer Batista, já definiu a viabilidade do projeto.

No Senado, foi criada uma Comissão sob a presidência do ilustre senador José Ignácio Ferreira, que vem conduzindo o assunto de modo a não permitir que grupos expressando interesses contrários possam comprometer o sucesso do empreendimento.

Desencadeou-se um verdadeiro mútirão, de intenções e de ações, a colocar o Espírito Santo numa permanente vigília na defesa de seus direitos e na conquista do seu merecido desenvolvimento. Entidades como a Federação das Indústrias do Espírito Santo estão mobilizadas e vem sustentando permanente luta em prol desse ideal que é o Corredor de Exportação ligando as fontes produtoras ao Porto de Vitória, através da malha ferroviária de Minas Gerais e Goiás.

Seria imperdoável a preterição do nosso Estado, vitimado por tantos problemas e tantas carências de ordem social, em favor de unidades que já chegaram até ao esgotamento de sua capacidade exportadora, como Santos e Paranaguá e deslocadas do eixo central desse importante projeto.

Stélio Dias é deputado federal pelo PFL

DIAS, Stélio. Vitória, corredor de exportação. A GAZETA, 26 maio 1985. Local. p. 4, e seq.