

# Questão do corredor já está definida, diz Camata

— Só agora os paulistas descobriram o Corredor de Exportação do Espírito Santo e estão fazendo todo este barulho por desconhecem o avanço em que já está o projeto. É uma parada que nós já ganhamos e que não há a mínima possibilidade de alteração. Tentar mudar este projeto é partir para outro desastre igual ao da Açominas, que não fica pronta nunca e só engole dinheiro. Pelo visto, essa pressão que os paulistas iniciaram é um lobby do ex-ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, e do senador Severo Gomes, grandes amigos meus, mas inimigos do Espírito Santo.

Este foi o desabafo do governador Gerson Camata, ao ser questionado sobre as providências do governo do Estado quanto à nova tentativa de alteração do projeto Corredor de Exportação Goiás/Minas/Espírito Santo, liderada por um engenheiro da Fepasa e do jornal **O Estado de São Paulo**. Para ele, o corredor já está definido para o Estado e a mesma opinião tem o senador José Ignácio Ferreira, presidente da comissão do Corredor de Exportação do Espírito Santo do Senado Federal. Para o senador, por trás desse "lobby" paulista está a constatação de que o projeto vai gerar cerca de 700 mil empregos na agricultura, indústria e prestação de serviços, fato que beneficiará o Espírito Santo especialmente quanto aos empregos gerados no setor serviços, que ocupará quase a metade da ocupação prevista.

## TRANQUILIDADE

Dessa forma, as autoridades primeiras no fortalecimento político do Corredor de Exportação mostram-se absolutamente tranquilas quanto à implantação do projeto cuja concepção, que partiu do presidente da CVRD, Eliezer Batista, prevê o embarque pelo porto de Tubarão de cargas e combinados de minério de ferro e grãos para o Extremo Oriente, a fretes baratos, garantindo competitividade aos produtos brasileiros.

Logo que **O Estado de S. Paulo** publicou matéria do engenheiro Frederico Karg, no qual ele defendia a utilização da Fepasa para o transporte dos grãos produzidos nos Cerrados, e, ao mesmo tempo, criticava os custos que gerariam o transporte de embarque desses grãos pelo Espírito Santo, o que para ele se tornaria inviável, procuramos o governador e o senador. Eles não falaram sobre assunto, deixando a manifestação para a CVRD, que por sua vez preferiu apenas dizer que neste ano estarão sendo embarcadas 80 mil toneladas de soja para o Japão.

Nesta última sexta-feira, porém, tanto o governador como o senador reviram suas posições e se decidiram falar à imprensa o que pensam sobre o corredor que, para eles, é fato consumado e definitivo: "O projeto será desenvolvido pelo Espírito Santo e ninguém tasca", foi a síntese do que eles disseram, praticamente como depoimento. Eles tranquilizaram todos os setores preocupados com a questão, principalmente agora que o Corredor cumpre, como parcela, a ocupação de espaços criados com a entrada de Carajás em funcionamento, por onde serão exportadas 15 milhões de toneladas anuais de minério de ferro que eram movimentados

por Tubarão; um fato que ocorrerá a partir de 1988.

## GOVERNADOR

No seu depoimento sobre o assunto, o governador Gerson Camata afirmou que três fatos são definitivos para a manutenção das exportações dos excedentes de grãos produzidos nos Cerrados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas e Bahia. O primeiro, disse ele, é a comissão especial sobre o Cerrado constituída no Senado Federal sob a presidência do senador José Ignácio Ferreira; outra, a liberação de US\$ 480 milhões que serão utilizados na abertura de "gargalos" existentes no entrocamento das linhas da Estrada de Ferro Vitória Minas e da Rede Ferroviária Federal S.A.; e a terceira, a postura que assumiu junto ao governador de Minas Gerais, Hélio Garcia, que foram ao presidente Tancredo Neves convencê-lo de manter, na presidência da CVRD, o engenheiro Eliezer Batista da Silva.

Disse o governador que está surgindo em São Paulo, "liderado pelo meu amigo, mas que não é amigo do Espírito Santo, o senador Severo Gomes, um movimento para levar o corredor para São Paulo. É bobagem. Isso aí já está definido, tem investimentos sendo feitos, e já houve até portaria ministerial. Então não há perigo nenhum, de maneira alguma. É um movimento que estão fazendo, que começou com a tentativa de não deixar o Eliezer continuar na Vale. Eles queriam um paulista, incompreensivelmente".

O projeto, segundo ele, já está definido e é irreversível. "Houve uma definição governamental em cima da qual foram feitos investimentos que já estão ocorrendo. Além disso, no último domingo, quando estava em Brasília, fui procurado por cooperativas de soja de Brasília, Rio Verde e Planaltina, que querem o Espírito Santo como porta para escoamento dos seus produtos, porque o nosso Estado é o escoadouro natural. O meu amigo, ministro Cloraldino Severo, mas inimigo do Espírito Santo, está jogando por trás e a imprensa de São Paulo o está apoiando.

## SENADOR

Para José Ignácio Ferreira, "não há o menor risco do corredor sair do Espírito Santo". Para ele, a matéria assinada pelo engenheiro da Fepasa está cheia de erros, premissas falsas e informações distorcidas, próprias de quem não entende do assunto e que precisa fazer "uma média para se manter no emprego". Para o senador, o engenheiro esqueceu dos contratos a longo prazo fechados pela CVRD que vão garantir, como já garantem, uma frequência de navios com periodicidade quase que matemática. Assim, disse, pelo menos até o ano 2000 teremos navios programados para receber minério que poderão, em cargas combinadas, levar grãos até o grande mercado do Japão, China, Coreia, Tailândia, Hong-Kong e países mais ao sudeste asiático, como a Malásia e Indonésia, que juntos representam uma demanda por grãos de 74 milhões de toneladas anuais, segundo divulgou recentemente o governo japonês.

Para o senador José Ignácio, há uma série de fatores que devem ser analisados

no particular do projeto. Primeiro, que o porto de Santos não pode receber navios de grandes tonelagens. Além disso, a frequência de navios por Tubarão permite a associação de cargas que nenhum outro porto brasileiro pode fazer, fato já comprado por pesquisas da CVRD. Ao mesmo tempo, disse, o porto de Santos que recebe navios do tipo Panamax, que aceitam cargas até 70 mil toneladas, está estrangulado.

Para confirmar suas declarações, ele apresentou números. Se o porto de Santos faz um embarque num navio Panamax com 20 mil toneladas de grãos destinados para a Ásia, por Santos o frete custará entre 48 a 50 dólares a tonelada, enquanto que este valor, se embarcado em cargas combinadas com o minério, terá um custo de 7 dólares a tonelada. Ao mesmo tempo, se países do Cone Sul decidirem explorar o mercado asiático, Tubarão também poderá atender satisfatoriamente. E exemplificou: o frete de 20 mil toneladas de grãos da Argentina para a Ásia custa, em média, 48 a 50 dólares. Se aquele país transporta seu produto para Tubarão, pagará entre 12 a 14 dólares por tonelada que, somados aos 7 dólares de Tubarão à Ásia, terá um custo final de frete de 21 a 22 dólares a tonelada, o que representa ainda uma grande vantagem.

Além disso, disse o senador que segundo estudos da CVRD ficou comprovado que o corredor de exportação pelo Espírito Santo é o que exige menor investimento no menor período de tempo, dando maior retorno em moeda forte. Somado a isso, o sistema funciona também no sentido contrário, da importação, que permite o fato peculiar que é a industrialização do interior com frete barato. Além do mais, ele citou um documento elaborado, em 83, pelo Instituto de Desenvolvimento Industrial de Minas Gerais (Indi), no qual foi provado que os menores investimentos do sistema de transporte e infra-estrutura portuária já estão realizados, bastando apenas investimentos adicionais para modernização e operação.

Ele citou textualmente o que diz este estudo do Indi: "Os investimentos mais pesados no aumento da capacidade atual do sistema deverão ser feitos, paulatinamente, à medida em que o volume dos produtos transportados for crescendo. Dentro desse contexto, nota-se claramente que o ponto crítico do sistema é a produção agrícola que visa gerar um volume de carga suficiente para viabilizar o sistema". Assim, disse, este estudo comprova que a viabilidade do sistema depende apenas da produção agrícola, porque o resto já está viabilizado, mesmo porque a exportação dos produtos agrícolas pagará todos os investimentos.

O senador José Ignácio criticou ainda a postura do engenheiro da Fepasa que falou do Asian Port, a contrapartida asiática para receber os grãos por aqui exportados como um sonho. "Não é nada disso — disse o senador — o Asian Porto já está sendo construído depois de viabilizado pelo governo japonês. Será ele que distribuirá toda a importação de grãos brasileiros exportados tanto in natura como industrializados, já que o projeto certamente induzirá a instalação de indústrias de beneficiamento de grãos no Espírito Santo.

José Ignácio analisou também mercado e o engenheiro da Fepasa considerou discutível, chamando de "mercado futuro". Quanto a isso, disse que o governo japonês avaliou a demanda do sudeste asiático em 74 milhões de toneladas por ano de grãos, enquanto as previsões do projeto corredor de exportação está falando em movimentar 10 milhões de toneladas anuais dentro de cinco anos. Como se vê, disse, o corredor é até pequeno em função da demanda.

Além disso, ele lembrou da União Soviética cujos planos quinquenais de produção agrícola falharam, restando a necessidade de comprar grãos de outros

países. E por si, disse, que o Brasil poderá ainda capturar um grande mercado, na medida que tanto a URSS como os países do sudeste asiático poderão diversificar suas fontes de fornecimento de grãos, hoje basicamente dependentes das exportações norte-americanas. Buscando esses mercados, o que seria exclusividade para o Corredor do Espírito Santo, restaria, no plano interno, a consolidação dos corredores internos, como do Rio Grande do Sul, Paranaguá e Santos, frizou.

## DEPOIMENTOS

A Comissão Especial para os Cerrados e Corredor de Exportação do Espírito

Santo, que preside, segundo o senador, já passou da fase técnica de análise de textos, que estão todos cadastrados. Nesta semana, disse, entra na fase de depoimentos, cujo primeiro será do presidente da CVRD, Eliezer Batista, que será marcada possivelmente para esta semana. A comissão pensa também em levar a Brasília nomes como os de secretários de Estado, Orlando Caliman, do planejamento, Ricardo Santos, da agricultura, e ainda o governador Gerson Camata. Além disso, afirmou que toda a assessoria da comissão é formada de capixabas, "não há paulistas", e que o presidente eleito Tancredo Neves, como bom mineiro, é um entusiasta da idéia.