

Delfim anuncia ativação do Corredor

Tubarão e Barra vão exportar grãos

Os portos de Tubarão e Barra do Riacho serão terminais exportadores de grãos transportados dos Cerrados através da Estrada de Ferro Vitória-Minas, logo após o início de operação do Projeto Carajás. Esta é basicamente a proposta feita ontem pelo presidente da Companhia Vale do Rio Doce, Eliezer Batista, ao ministro-chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, Antônio Delfim Neto.

O projeto foi apresentado ontem à tarde pelo próprio Eliezer Batista, durante a visita do ministro às instalações do terminal de Tubarão, o qual teve resposta positiva, tendo o ministro afirmado que vai levá-lo ao presidente da República.

Para Delfim, o projeto é muito interessante e vai produzir ótimos resultados.

Os detalhes técnicos do projeto (que ainda está a nível de concepção) não foram divulgados, tendo até o presidente da CVRD negado sua autoria. Todavia, o ministro Delfim Neto admitiu que o projeto consiste na construção de silos nos dois terminais, o que, segundo ele, representará a retomada dos projetos de Corredores de Exportação, "já que a experiência que fizemos nos Cerrados foi um sucesso".

ALGO MAIS

Em rápida e conturbada entrevista, o presidente da CVRD, Eliezer Batista (que não queria falar à imprensa), afirmou que o projeto não se constitui somente na implantação de silos nos dois portos, mas refere-se também "a muitas outras coisas", que ele mesmo não quis informar quando questionado.

Conforme fontes da Administração do Porto de Vitória garantiram que já existe entre eles e a CVRD estudos para transferir toda a movimentação de grãos sólidos para o terminal de Tubarão incluindo aí o ferro gusa. Este produto inclusive já foi objeto de experiência no terminal de Tubarão, onde foi feita uma exportação, quando ficou constatada a necessidade de construção de um duto em forma de "S" para que a queda do produto desde a torre de transferência até o porão do navio fosse mais lenta, para evitar danos ao casco do navio.

O assunto já vem sendo discutido no setor portuário do Estado desde o início do ano como solução para um dos problemas enfrentados hoje para a exportação de grãos pelo porto de Capuaba, já que não existe calado suficiente para atender as encomendas. Os importadores de grãos procuram na medida do possível fazer o transporte em navios de 100 mil toneladas, calado que Capuaba não suporta, pois só pode receber navios entre 40 e 50 mil toneladas.

Dessa forma, a utilização dos demais portos (Tubarão e Barra do Riacho) garantiria esta exportação por se tratar de portos com grande profundidade nos seus braços de atracação. Assim estariam sendo atendidas as exigências dos importadores e fatalmente estaria deflagrado o início das exportações de grãos, que, contudo, só poderão ocorrer num futuro distante, dado o grande volume de recursos necessários para a realização das obras de apoio ao projeto — que englobam desde a construção de silos até a compra de equipamentos especiais para o embarque de grãos.

CARAJÁS

O projeto apresentado por Eliezer Batista, na verdade, tem, no fundo, o interesse de recuperar a desativação que se daria em função do início das explorações das reservas minerais de Carajás, no Pará, que coincidem com o esgotamento qualitativo das reservas do Quadrilátero Ferrífero, em Minas Gerais. Nesse caso seria utilizada a Estrada de Ferro Vitória-Minas para o escoamento da produção de grãos dos Cerrados, bem como parte da produção de minério, que seria mantida, embora com um volume de 70 mil toneladas por mês a menos.

O ministro-chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República (Seplan), Antônio Delfim Neto, esteve ontem em Vitória onde visitou as obras de implantação da usina siderúrgica de Tubarão, de construção do porto de Praia Mole e anunciou, depois de manter reunião a portas fechadas com a diretoria da Companhia Vale do Rio Doce, a ativação do Corredor de Exportação Goiás-Minas-Espírito Santo.

Os planos do ministro, que foram anunciados em rápida entrevista coletiva à imprensa, são, basicamente, a utilização dos portos de Tubarão e de Barra do Riacho em terminais exportadores de grãos produzidos no Cerrado e transportados pela Estrada de Ferro Vitória-Minas, hoje utilizada para o transporte de minério de ferro pelotizado e exportado por Tubarão. O esquema proposto foi considerado muito interessante por Delfim Neto, que agora o levará ao presidente Figueiredo.

Nenhum detalhe foi divulgado sobre os planos, tanto na curta entrevista coletiva que o ministro concedeu à imprensa quanto pelas abordagens que esta fez ao presidente da Companhia Vale do Rio Doce, Eliezer Batista. Delfim Neto admitiu,



Delfim deu rápida entrevista

no entanto, que se planeja a construção de silos nos dois terminais.

Na curta entrevista que concedeu, Delfim Neto não abordou uma questão funda-

CST admite dificuldades na captação de empréstimo

O presidente da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), Arthur Carlos Gerhardt Santos, admitiu ontem que esteja "um pouco difícil" a captação de empréstimos no exterior — há dois meses a empresa solicitou US\$ 100 milhões a bancos norte-americanos e não foi atendida. Porém, observou que isso não significará nenhuma alteração para o desenvolvimento do programa de implantação da sua usina siderúrgica e que já há, mesmo, perspectivas de o empréstimo ser obtido.

Conforme explicou, existe uma autorização para levantar US\$ 200 milhões no exterior para complementar o orçamento da CST. Desses, US\$ 100 milhões já foram tomados junto ao Wells Fargo Bank. Mais US\$ 10 milhões foram conseguidos, posteriormente, junto à Euobrás. Negociações estão sendo intabuladas para que mais US\$ 50 milhões sejam levantados, pagando-se o spread (taxa de risco) "do Banco Central", ou seja, mais comumente utili-

zados no país, que deve ficar entre 2,125% e 2,5%.

Segundo Gerhardt Santos, os sistemas bancários da Itália e do Japão poderão ser movimentados, no sentido de se conseguir o empréstimo, especialmente o do Japão, onde o ministro Delfim Neto esperaria conseguir US\$ 500 milhões. O presidente da CST afirmou, também, que os sócios do empreendimento Tubarão (Siderbrás, Kawasaki Steel e Finsider) poderão modificar a estrutura de comercialização prevista para a produção da CST e que, inclusive, há a possibilidade de a empresa ter que bancar parte dessa comercialização.

"E a CST tem estrutura para isso?" indagou, o repórter, obtendo uma resposta afirmativa de Gerhardt Santos. Nesse caso, os três sócios se desincumbiriam de parte de sua responsabilidade de comprar a produção — e consequentemente utilizá-la, o que é justificável do ponto de vista da recessão no setor siderúrgico mundial.

mental, implícita em seus planos, que é a modificação do esquema originalmente traçado para a utilização do porto de Capuaba, que seria o terminal do Corredor de Exportação Goiás-Minas-Espírito Santo. Sabe-se, no entanto, que seu ancoradouro, na baía de Vitória, não possui profundidade suficiente para receber grandes graneleiros transportadores de cereais, cujo calado só é aceito por portos como o de Tubarão e de Barra do Riacho.

O ministro, assim, não pôde responder a uma pergunta que certamente lhe teria sido feita, se houvesse tempo: o terminal (original) do Corredor de Exportação, que é o porto de Capuaba, foi concebido no lugar errado? Como se justifica esse erro de planejamento? Que função será atribuída agora ao porto de Capuaba, já que o verdadeiro terminal do Corredor serão Tubarão e Barra do Riacho?

De qualquer maneira, Delfim Neto fez o anúncio de que o Corredor de Exportação será, enfim, ativado. Isso atende reivindicações de importantes setores do empresariado capixaba e, possivelmente, cessa as críticas destes mesmos setores que viam na não-implantação do Corredor uma dificuldade à continuidade do desenvolvimento do Estado.

Carajás não vai desativar porto

O presidente da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), Eliezer Batista, descartou ontem, definitivamente, informações que vinham sendo divulgadas sobre a possibilidade, ainda que futura, de ser desativado o porto de Tubarão como terminal exportador de minério, de ferro. A possibilidade vinha sendo aventada em primeiro lugar por causa da entrada em operação do Projeto Grande Carajás, no Pará, que possibilitaria as exportações de minério por outros portos. Em segundo lugar, em decorrência de um esgotamento das jazidas de minério existentes em Minas Gerais.

Batista afirmou que não há qualquer possibilidade de isso vir a ocorrer e que, mesmo com a entrada em funcionamento de Carajás, Tubarão continuará funcionando. Sobre o esgotamento das jazidas que, segundo se sabe, já estariam com teores de minério abaixo do economicamente aproveitável, ele observou que isso não só não está ocorrendo como a Vale está explorando novas Minas.

O presidente da CVRD também negou que haja qualquer política dentro da empresa, de transferir para Carajás a maior parte de sua mão-de-obra que hoje trabalha no Espírito Santo e no Rio de Janeiro. Segundo disse, essa transferência só se dará se realmente for a opção do funcionário, não havendo qualquer obrigatoriedade nesse sentido.