

Corredor de exportações: prioridade por Sepetiba

A reativação do projeto da Rodovia do Aço e, em consequência, do porto de Sepetiba, no Rio, como parte integrante do Programa Especial de Corredores de Exportação em detrimento do Corredor Espírito Santo-Minas Gerais-Goiás, continua preocupando o empresariado capixaba, a classe política e o próprio governo do Estado. O assunto ainda está sendo debatido a nível de governo e Ministério dos Transportes, mas se arrasta desde o ano passado, a partir do desaquecimento do Projeto dos Cerrados.

Durante a visita que realizou esta semana ao Estado, o vice-presidente da República, Aureliano Chaves, ao ser interrogado sobre a possível alteração do projeto — neste caso, excluindo a participação do Espírito Santo — admitiu que tem conversado a respeito com o governador Eurico Rezende, mas garantiu que “pelo fato de o litoral capixaba se constituir no escoadouro natural dos produtos agrícolas da chamada região do Polocentro, a região do Cerrado Brasileiro, onde a frota agrícola se expande com maior velocidade, o projeto merece, de parte de Minas Gerais, pelo menos, uma concepção bastante consolidada”.

Na mesma entrevista, ele afirmou que não tinha ainda qualquer informação a respeito de possível preferência para Sepetiba, em detrimento do porto de Vitória. Lembrou, no entanto, que, na época em que era governador de Minas Gerais, tratou desse assunto com muito empenho, juntamente com o ex-governador do Espírito Santo, Elcio Alvares, e que já naquela época a medida contava com o total apoio do seu Estado e também do governo de Goiás. “Eu não tenho conhecimento de que possa ter havido alguma modificação no projeto, mas pretendo conversar sobre o assunto com o ministro dos Transportes, Eliseu Resende” salientou.

A mesma opinião não é defendida pelo presidente da Federação das Indústrias do Espírito Santo—Fíndes—Oswaldo Vieira Marques, que, por ocasião da solenidade comemorativa do Dia da Indústria, chegou a dirigir apelo ao governo, através do seu discurso. Na oportunidade, ele considerou como um exemplo gritante de que a economia capixaba não estava merecendo a devida atenção por parte dos setores governamentais “o esquecimento a que relegamos a concretização do corredor de Exportação Goiás — Belo Horizonte — Vitória, enquanto a Ferrovia do Aço já oferece opção a que o ministro Eliseu Resende sonhe com a implantação, a partir de 1983 do corredor de Exportação Goiás—Belo Horizonte—Sepetiba, no Estado do Rio de Janeiro.

Idêntica preocupação foi manifestada

Esta posição do ministro Eliseu Resende foi comunicada ao governador Eurico Rezende, naquela mesma época, e no mês seguinte ele foi a Brasília, porém, não conseguiu muito êxito, porque no mesmo período surgiu, sem que houvesse uma combinação prévia, uma celeuma tremenda em torno do Programa do Cerrado, porque o projeto elaborado pela firma japonesa Japan International Cooperation Agency (Jicca) para exploração de uma área projetada em torno de 500 mil quilômetros quadrados na região do cerrado, envolvendo Goiás, Espírito Santo e Minas Gerais, estava propenso a prejudicar as pequenas propriedades ali existentes. Tivemos que recuar, pois não interessava defender o corredor sem a concretização de um programa agrícola eficiente.

No início deste semestre, em uma entrevista que concedeu ao programa **Globo Revista**, na televisão, o ministro Eliseu Resende voltou a falar sobre projetos rodoferroviários programados pelo governo e, da mesma forma, omitiu o corredor Minas-Espírito Santo-Goiás. Diante destes fatos é que o deputado Cristiano Dias Lopes entende ser necessário que todas as lideranças estaduais, envolvendo empresários, associações de classes e todos os segmentos ligados ao problema para que seja formada uma ação conjunta de pressões junto ao governo federal, no sentido de ajustar o programa agrícola ao corredor, de forma que o Espírito Santo possa participar não apenas no projeto portuário, como também agrícola, com o sentido de permitir a fixação do homem do campo em sua região, conforme determinava o projeto inicial do cerrado.

A preocupação do deputado Cristiano Dias Lopes se justifica pelo fato dele ter acompanhado de perto os primeiros passos do Corredor de Exportação, anunciado pela primeira vez a 24 de outubro de 1972, quando aqui esteve o então ministro dos Transportes, Mário Andrezza, para inaugurar o trecho João Neiva-Linhares, no norte do Espírito Santo.

Ao assumir a Secretaria Extraordinária para Projetos Especiais, Cristiano Dias Lopes foi designado pelo governo do Estado para acompanhar o processo de liquidação da concessão do Porto de Vitória, e, em consequência, a criação da Companhia Docas do Espírito Santo. Nesta ocasião, ele voltou a se envolver com o projeto do Corredor de Exportação, chegando a participar de duas reuniões com a comissão executiva que trata do assunto. Por último, ele voltou mais uma vez a tratar de perto do assunto, face ao depoimento prestado pelo ministro Eliseu Resende, na Câmara dos Deputados.

Janeiro.

Idêntica preocupação foi manifestada recentemente pelo deputado federal Theodorico de Assis Ferraço, que chegou a procurar o ministro Eliseu Resende neste sentido. O temor maior se concentra no fato da existência do Cais de Capuaba, ponto fundamental do projeto, que a esta altura, se for desativado, ou alterado, excluindo o Espírito Santo, "causará um desastre à economia capixaba". O porto, segundo o Oswaldo Marques, ainda não alcançou sua efetiva finalidade, uma vez que até o momento vem operando como importador, quando deveria estar exportando.

Já o governador Eurico Rezende, embora admitindo a preocupação, afastou a possibilidade de o Espírito Santo ser excluído do projeto inicial, porque, na sua opinião, "ele surgiu de um estudo de viabilidade técnica, que definiu o Porto de Vitória como ponta de linha. Na verdade, temos mantido alguns contatos na área federal, mas parece que a coisa ainda não está a nível de desativação". Esta posição do governador se baseia nas informações que lhe foram prestadas pela classe empresarial, relacionadas com "possíveis pressões que o Ministério dos Transportes estaria sofrendo de parte de grupos mineiros, que têm o maior empenho em ver a Ferrovia do Aço entre as prioridades do Programa Rodoferroviário, ao mesmo tempo em que sairia vivamente favorecido o terminal de Sepetiba.

CERRADO

Na verdade, toda a celeuma se concentra no Projeto do Cerrado. No ano passado, no depoimento prestado à Comissão de Transportes do Senado, o ministro Eliseu Resende, ao falar sobre questões surgidas em relação ao Programa Rodoferroviário do seu Ministério, em nenhum momento referiu-se ao corredor de Exportação. O deputado federal Cristiano Dias Lopes Filho, que presenciou a reunião, logo após ter assumido o mandato, estranhou o fato, "ainda mais por ter sido enfático demais ao afirmar que toda a programação financeira de investimentos em ferrovias estava concentrada na Ferrovia do Aço, a fim de dinamizar o Porto de Sepetiba".

Segundo Cristiano, o ministro Eliseu Resende chegou a afirmar que os graneleiros iriam apanhar grãos em Sepetiba e minério no Espírito Santo, fato que, a se concretizar, irá inverter todo o sentido do projeto inicial, porque em lugar de fazer todo o carregamento no Espírito Santo, o que é viável, passaria por Vitória apenas para pegar o minério. Na sua opinião, "a coisa sequer é viável, pois numa fase de rigorosa contenção, que toda a nação está vivendo, os navios iriam ao Rio apanhar grãos, teriam que aportar, fechar os porões pelo meio e, ao chegar a Vitória, reabri-los para pegarem o minério e voltar a fechar quando seria muito mais fácil apanhar os dois produtos no mesmo porto, promovendo uma só despesa".

Resende, na Câmara dos Deputados.

— Este programa data do governo Médiici. Foi idealizado por ele e mais tarde viabilizado para montagem de um corredor ligando Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo. Para cuidar de sua elaboração e concretização, criou-se uma comissão composta de representantes dos três Estados. Representava o Espírito Santo, na época, o então secretário do Planejamento, Wantuyr Zanotti. De concreto, a comissão chegou a firmar um convênio com o governo japonês para estimular a produção de grãos na região do cerrado, tarefa que foi confiada à Jicca. Entre as medidas recomendadas, incluía-se a implantação de toda uma infra-estrutura ferroviária, envolvendo a Rede Ferroviária Federal e a Companhia Vale do Rio Doce, bem como todo um complexo de armazenagem e produção de grãos, com o aproveitamento dos pequenos produtores já localizados ao longo do trecho.

Segundo Dias Lopes, a CVRD tinha especial empenho na concretização do projeto, "porque ela sentia que as suas reservas minerais de Itabira e outras não podiam continuar sendo exploradas a toda carga, tendo em vista o risco de exaustão. Daí o seu interesse em compensar a extração de minério com a produção e exportação de grãos. E este projeto abrangeria toda a área do cerrado que parte de Belo Horizonte e vai até Goiás. Como o mercado japonês é plenamente dinâmico na produção de alimentos, a CVRD via com simpatia a possibilidade de utilizar seus graneleiros para transportar metade de grãos e metade de minério".

Ele acha que as lideranças capixabas devem pressionar no sentido de que o corredor seja concretizado pelo seu projeto inicial, mas adverte para que se faça uma revisão na parte agrícola, de forma a poder situar também o Estado: "O projeto deve ser organizado de forma mais racional, partindo de um programa que vise não só o aproveitamento do trabalho dos japoneses, como também abandonar o que não atender aos interesses de fixação do nosso colono no cerrado, pois se formos tirá-lo de lá, vamos provocar o agravamento da concentração urbana nas periferias da capital. É preciso rever este projeto da Jicca e, daqui até o final do ano, começar a estudar com o Ministério dos Transportes a reinclusão do corredor Minas-Goiás-Espírito Santo no programa nacional definido pelo governo".

"Pelo projeto inicial, o Espírito Santo não constava do projeto agrícola, pois a intenção era aguardar a concretização do corredor, para depois modestamente tentarmos participar também do programa agrícola, de acordo com as suas potencialidades. Agora, com esta trava que foi dada, diante da reação contrária da Igreja Católica, das oposições e sindicatos, acho que o assunto esfriou um pouco, e já se pode voltar a pressionar no sentido de que o Espírito Santo não seja prejudicado.