

Saída pelo Centro-Leste

Corredor agiliza transporte do comércio internacional que sustenta a economia do estado

Geraldo Hasse
Vitória

Engenheiro especializado em transporte ferroviário, o ex-governador Albuíno Azeredo (1991-1994) deixou sua marca no governo capixaba ao dar força ao Corredor Centro-Leste de Transportes, que liga o litoral do Espírito Santo a Minas Gerais e ao Centro-Oeste. Ele nomeou o engenheiro Paulo Vivacqua, seu ex-colega na Companhia Vale do Rio Doce, como secretário de Desenvolvimento Econômico, e lhe deu carta branca para dinamizar o corredor de comércio internacional estruturado em cima da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e dos portos do Espírito Santo.

Hoje, seis anos depois da estruturação de um consórcio de usuários e operadores do Corredor, o

transporte internacional é a coluna vertebral da economia do Espírito Santo. A exportação representa 20% do Produto Interno Bruto do estado e a importação, quase 40%. Exceto o Pará no caso da exportação, com 24%, nenhum estado brasileiro possui um grau de abertura externa igual ao do Espírito Santo.

Enquanto Albuíno Azeredo continua agindo nos bastidores da política capixaba, exercendo influência principalmente em municípios da Grande Vitória, Paulo Vivacqua atrelou ao Corredor Centro-Leste um novo projeto — o do Corredor Atlântico do Mercosul, que busca a integração e o intercâmbio dos portos situados na costa atlântica da América do Sul. Teórico do desenvolvimento, Vivacqua tem base no Rio de Janeiro. Em Vitória, opera sua parceira Sandra Stehling, que já

colocou 16 portos dentro do consórcio atlântico, da Patagônia ao Ceará. Sua principal tarefa é descobrir cargas que possam trocar o transporte rodoviário pelo marítimo. Frutas do Chile para Minas. Milho, azeite, cebola da Argentina para o Brasil. Confeções de Pernambuco, via rodoviária, para a Argentina. “Nosso trabalho é amarrar as pontas”, explica Sandra, que procura realizar no Mercosul o trabalho de gerenciamento desenvolvido no Corredor Centro-Leste entre a fronteira agrícola do cerrado e o litoral capixaba.

A experiência brasileira ensinou que não basta ter uma política indicando caminhos — é preciso haver um esforço de integração logística que tenha por base a eficiência dos serviços de transportes e afins. O objetivo dos dois corredores é realizar mais cargas por menores preços em

prazos mais curtos. Até 1991, a exportação de produtos agrícolas oriundos dos cerrados pelos portos capixabas não ia além de 600 mil toneladas por ano. A partir da abertura do porto de Tubarão para outros produtos, além do minério de ferro exportado pela Vale do Rio Doce, o Corredor Centro-Leste aumentou substancialmente o volume de cargas de/para os cerrados. Melhorou também a competitividade dos portos capixabas.

“É um papel de agência de desenvolvimento”, explica Vítor Martins, atual gerente do Consórcio do Corredor Centro-Leste e que concentra esforços no sentido de conciliar os interesses corporativos que entravam o desenvolvimento dos negócios no Espírito Santo. Para Martins, um dos fatores fundamentais do sucesso do Corredor Centro-Leste é a maturidade dos trabalhadores portuários capi-

xabas, que assumiram as mudanças preconizadas pela nova Lei dos Portos, de 1993. Em dezembro passado, Vítor ajudou a costurar o acordo para funcionamento 24 horas dos portos públicos do Espírito Santo. No papel, foi o primeiro do Brasil. Os únicos portos brasileiros que trabalham 24 horas por dia são os terminais privativos, como o porto de Tubarão, operado pela Companhia Vale do Rio Doce.

Se cresceu nos primeiros anos da década de 90 graças ao pique do Corredor Centro-Leste, a economia do Espírito Santo precisa a partir de agora de novos impulsos. É consenso que esse impulso precisa ter como referência o mercado internacional e, em primeiro lugar, o Mercosul. Para isso o Estado vai precisar aperfeiçoar sua logística portuária. Ou, seja, mais uma vez, em teoria, Paulo Vivacqua tem razão. ■

*Conceder de Ad 02690
exportação*