

# Sinal amarelo para o Corredor

ROBERTO GARCIA SIMÕES

Repensar a formulação recente do Corredor Centroleste é o desafio central do desenvolvimento do Estado do Espírito Santo. A fim de contribuir para a motivação, desse processo, procura-se dar exemplos de estudos, privatizações, parcerias e investimentos produtivos que estão em curso tanto na área de influência do referido Corredor quanto na área externa. Espera-se evidenciar que o enfoque interativo, desse conjunto de iniciativas, exige uma reflexão sobre os seus significados para as nossas pretensões de ampliar e, principalmente, diversificar os fluxos de comércio e serviços.

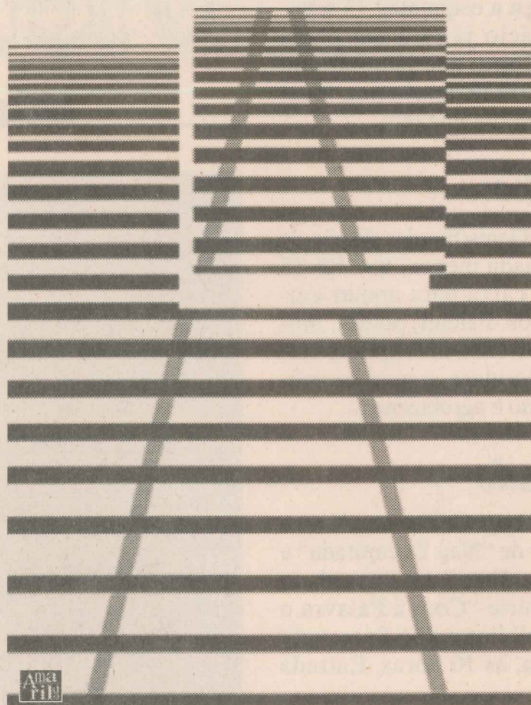
Inicia-se a apresentação dessas iniciativas pelo corredor intermodal ligando Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas. Foi firmado um acordo de financiamento entre os governos brasileiro e alemão com o objetivo de definir alternativas de transporte entre os modais rodoviário, ferroviário, portuário, cabotagem e aéreo. A entidade foi fomento do Governo alemão, já destinou US\$ 7,3 milhões, a fundo perdido, para a elaboração do estudo.

Uma outra consideração provém do redirecionamento da produção do setor automotivo para outras regiões. Com a implantação das unidades da Renault, Audi, Chrysler e General Motors nos Estados do Paraná e Rio Grande do Sul, respectivamente, as importações de veículos provenientes do Mercosul para Vitória estão sendo afetadas - diminuindo a performance do Fundap. Pelo Paraná, através do porto de Paranaguá, vem crescendo a movimentação de carros da Renault.

Nesse momento, esta alternativa de entrada pelo Sul está sendo ampliada. A General Motors anunciou que a Picape Silverado (modelo produzido na Argentina e que substitui o modelo D-20) será distribuída no Sul do Brasil a partir do Porto de Rio Grande. Segundo a declaração do vice-presidente dessa empresa no Brasil, André Beer, "inicialmente, entrarão por Rio Grande entre 15 e 20 mil carros, aliviando os desembarques pelo Porto de Vitória (ES)". (*Gazeta Mercantil*, 22.05.97).

Além das decisões locais de importantes empresas do setor automotivo estarem reduzindo a movimentação de veículos através do complexo portuário estadual, é decisivo salientar que a Fiat inaugurou o transporte de cabotagem no setor automotivo entre os portos do Rio de Janeiro e Suape (PE). Os 500 carros iniciais foram trazidos por via rodoviária de Betim, distante cerca de 500 Km, e a chegada estava prevista no Porto de Suape no dia 22 de maio. Para essa operação, a Fiat fez uma parceria com a empresa japonesa Sada que atua como operadora de transporte rodoviário e portuária (*Gazeta Mercantil*, 21.05.97).

A configuração que assumirá a disputa entre os Corredores do Sudeste dependerá do resultado da combinação entre: a) estratégia a ser adotada pela CVRD privatizada e pela CSN na Ferrovia Cen-



## A IMPLANTAÇÃO DOS PORTOS SECOS LEVA À REVISÃO DO PAPEL DOS PORTOS MOLHADOS

tro-Atlântica S/A e na M.R.S. Logística S/A, empresas responsáveis pela gestão das malhas ferroviárias que alimentam os complexos portuários do Espírito Santo e os do Rio de Janeiro e de São Paulo; b) os novos investimentos que serão definidos para os portos, ficando a expectativa para a prioridade que será conferida à Sepetiba e à Barra do Riacho. A CSN ganhou a licitação para o arrendamento do terminal de carvão de Sepetiba, dispendo de três berços. A movimentação atual nesse terminal é de 3,5 milhões de toneladas, sendo que a previsão é mais do que dobrá-la, afirmou o presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro, Mauro Campos; c) a privatização da Fepasa (SP); d) o ritmo adotado no processo de arrendamento das áreas portuárias, que está em estágio mais adiantado nos demais Estados quando se compara com o do Espírito Santo, e) a efetivação das hidrovias no Norte do país, pois haverá uma reorientação nos fluxos de exportação da soja produzida no Centro-Oeste.

Na área de influência do Corredor Centroleste, podem ser feitas duas breves observações. A primeira delas é a constatação de que nessa área não estão sendo feitos investimentos produtivos significativos que diversifiquem a estrutura econômica regional. A localização que vem sendo privilegia-

da pelos novos empreendimentos em Minas Gerais é a BR-381, que liga BH a SP.

Além disso, consta a seguinte cláusula do "Protocolo" celebrado entre a Mercedes-Benz e o Estado de Minas Gerais: "V.2.5. promover negociação e tomar todas as providências necessárias junto à Companhia Docas do Rio de Janeiro de modo a assegurar que fique à disposição da Mercedes-Benz, nos limites das disposições legais específicas, a instalação de terminal privativo nos portos de Sepetiba e Rio de Janeiro, (...)".

A segunda observação diz respeito à previsão de instalação de outros "terminais intermodais de carga" em Minas Gerais. A Interfêrrea S/A, um dos acionistas da Ferrovia Centro-Atlântica assinou, no dia 10 de maio, uma carta de intenções com a Prefeitura de Araxá, no Triângulo Mineiro, para construir um terminal. Por Araxá passam 2 rodovias federais (262 e 452) e as linhas da Centro-Atlântica e Fepasa (*Gazeta Mercantil*, 22.05.97).

A implantação desses "portos secos" é mais um fator que leva à revisão do papel dos "portos molhados". A visão tradicional entendia-os como sendo locais de movimentação, armazenamento e transbordo de cargas. O entendimento moderno, segundo o "Caderno de Infra-Estrutura do BNDES", é o de tratá-los enquanto um dos elos da matriz de transporte e como sendo local para a instalação de unidades de pré-montagem, de seleção e mixagem de produtos alimentares, entre outras possibilidades. Para exemplificar a utilização desse conceito moderno, toma-se: a) o Edital de Arrendamento do Terminal de Contêineres do Porto de Paranaguá, pois prevê que o exame e julgamento das propostas considerarão a análise da situação do porto e do terminal citados, "enquanto elos da cadeia de distribuição de cargas contêinerizadas nos cenários local, regional, nacional e internacional" e a "logística de transporte, compreendendo a intermodalidade e a integração dos centros geradores de cargas contêinerizadas"; b) o porto de Ghent, Bélgica, onde atua uma empresa especializada em armazenamento, processamento do suco de laranja brasileiro importado, gerando 42 sabores diferentes, que é distribuído para toda a Europa, segundo informações do relatório da visita dos alunos da Ufes, do curso de Especialização do Corredor Centroleste, aos portos europeus, coordenada pelo professor José Maria Nicolau.

Diante dessas iniciativas que evidenciam parcerias visando às operações e aos investimentos em logística de transportes, e ao nosso atraso no arrendamento das áreas portuárias, a definição da linha a ser adotada pelo Espírito Santo requer a constituição de uma rede nucleada pelo Governo do Estado, mediante a Aderes, pela Bancada Federal, pela CVRD, pelo Sindiox, pela Codesa, pelo Consórcio, pelas principais empresas de transporte e pela Intersindical da Orla Portuária visando a encontrar novas rotas que abram o sinal verde para o Corredor Centroleste.

■ ROBERTO GARCIA SIMÕES é professor da Ufes