

Entrevista/Ronaldo Mota Sardenberg

# 'O Centroleste é estratégico para o país'

Walter Conde

**O** que representa o Corredor de Transportes Centroleste, dentro da estratégia de desenvolvimento do país?

O Centroleste é um eixo de desenvolvimento estratégico do país muito importante, e que une uma região produtora de importância crescente, ao mar. Isso significa uma harmonização de meios de transportes, de procedimentos. De maneira que, a sua constituição formal, deve facilitar todo esse esforço de exportação e de integração entre as regiões brasileiras. Os enfoques regionais e globais alcançarão sua plena fruição no século XXI. Nos próximos anos, nos concentraremos nas tarefas políticas, jurídicas e econômicas que nos cabem na América do Sul, na experiência bem-sucedida que é o Mercosul, no espaço oceânico do Atlântico Sul. E nas diferentes maneiras pelas quais essas dimensões interagem com o processo de globalização.

**Dentro do plano estratégico que a SAE está montando para o país, até o ano 2020, qual o papel que caberá ao Espírito Santo?**

Ainda estamos em um estado inicial da montagem desses cenários alternativos. São visões alternativas do que pode ser o Brasil em 2020. Estamos acabando agora o estágio de preparação dos cenários. Até o fim do ano deveremos prepará-los, e esperamos apresentar as alternativas ao público até o final do primeiro trimestre do ano que vem. Esperamos que haja um debate, entre os interesses diferentes, e que os Estados dêem a sua contribuição, apresentando as visões de

*O secretário nacional de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, embaixador Ronaldo Mota Sardenberg, considera o Corredor de Transportes Centroleste como sendo um importante eixo de desenvolvimento para os nove Estados associados ao sistema, e informa que o incluirá no plano estratégico do país até 2020. Ele disse que a Secretaria Nacional de Assuntos Estratégicos (SAE), órgão que sucedeu o extinto SNI (Serviço Nacional de Informações), tem no atual Governo a missão de se concentrar em questões de impacto nacional, como a definição de políticas de desenvolvimento. "A SAE tem uma área muito ampla de atividades. Muito diversificada, e que permite à secretaria ter posições em matérias sobre eixos de desenvolvimento, como é o caso do Centroleste e desse Corredor Atlântico, que é também uma outra idéia interessante". Sem falar concretamente sobre a disponibilização de recursos federais para viabilizar as ligações de transporte entre os Estados associados, Sardenberg disse que a liberação de dotações orçamentárias da União ocorrerão na medida em que o processo vai tendo a sua consolidação. "É como se fosse um filme". Mesmo dizendo que está estudando a proposta de interligar os portos capixabas com os peruanos, no Oceano Pacífico, o secretário nacional admite que ainda não viu uma viabilidade econômica no projeto. A sua explicação é que o frete terrestre ainda é muito caro, e que acaba inviabilizando a proposta. O titular da SAE, que possui status de ministro, esteve no Espírito Santo na última semana para participar da abertura do primeiro seminário, de uma série de 10, intitulados "Senado Federal - Corredor Centroleste". O evento conta com o apoio da Rede Gazeta, e prosseguirá em dias alternados até 18 de dezembro.*

Quanto falo a cabeça das pessoas é a cabeça de todo mundo, ou seja, não é só de quem estava no auditório, mas de quem também estava falando.

**Como vê a proposta feita pelo presidente do consórcio Centroleste, Paulo Augusto Vivacqua, no sentido de que seja priorizado o transporte ferroviário, para com isso se incentive a produção de alimentos na Região Centro-**

processar cargas de maior valor agregado possível. A carga de contêineres é a que tem mais valor. Hoje em dia, aqui no Espírito Santo, 25% do volume da movimentação de portos do Brasil passam pelo Estado. Sendo que o valor representa 12%. É normal que o Estado busque maneira de aumentar o valor da carga, que é processada nessa área.

**Como analisa a proposta**

**de que o grosso da economia latino-americana se movimenta ao Leste dos Andes?**

— É isso e há também os investimentos que já estão feitos. É mais barato você transportar do Centro-Oeste brasileiro para um porto do Sul e dali para o exterior, do que transportar do Centro-Oeste brasileiro sobre os Andes e dali mandar para o Pacífico. Quer dizer, o pesado é o frete terrestre.

de, que começou na Amazônia. Nos convencemos, ainda no Governo anterior, que o projeto somente teria sentido se tivesse um caráter nacional. Então temos convênios com os Estados. Temos um convênio com o Espírito Santo, que foi assinado em 1992, e agora estamos negociando outro com vistas a complementar o que está em vigor.

**— Uma per-**

Neste momento a Secretaria começa a interrogar-se sobre possíveis cenários alternativos para o Brasil, tendo como horizonte o ano 2020. Tais cenários balizarão as estratégias que oportunamente comporão um projeto nacional de desenvolvimento de longo prazo, tarefa particularmente relevante nesta época de mudanças. A coesão cultural, em que pesem dificuldades e desigualdades, nos as-

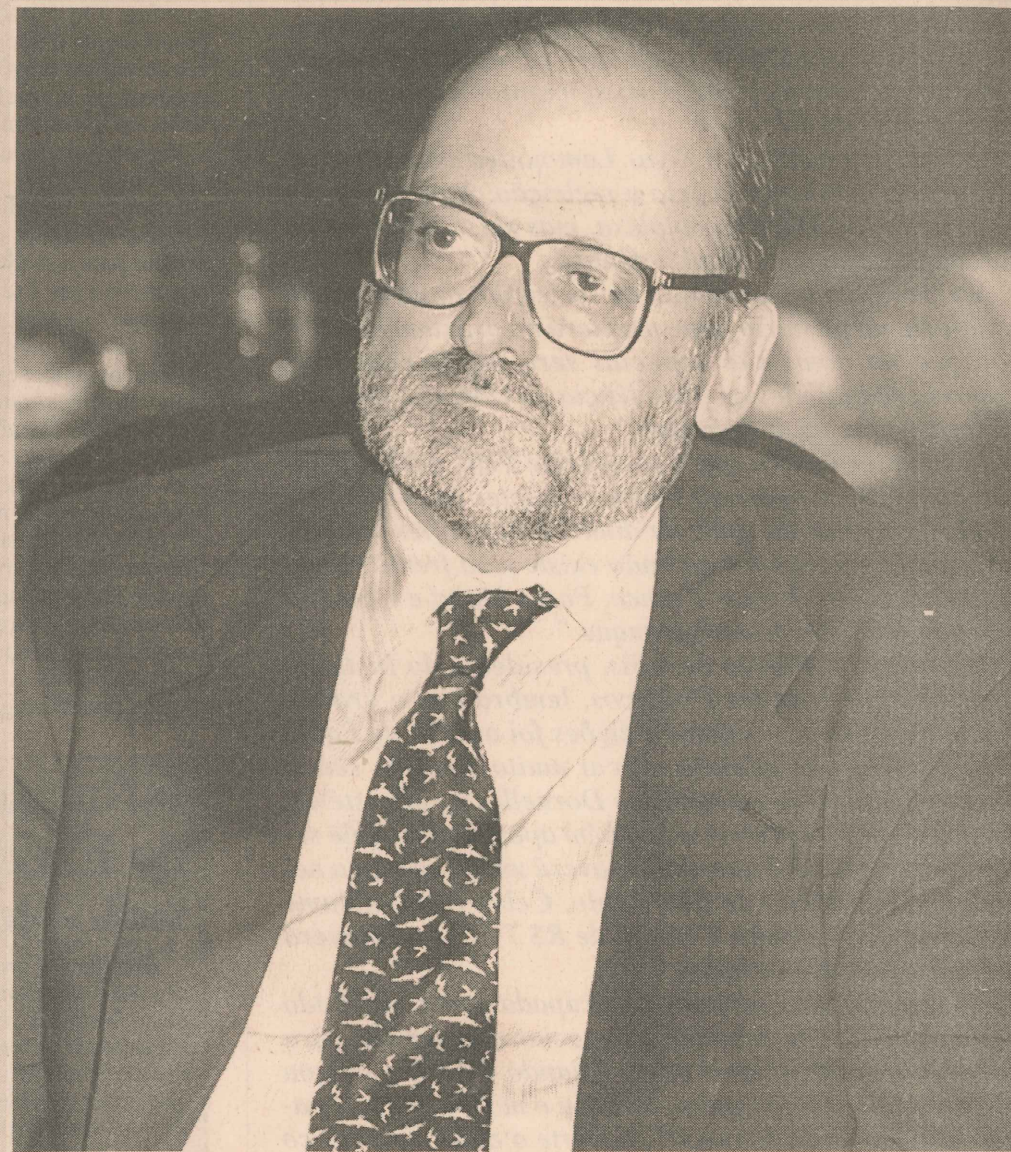


Foto de Chico Guedes



haja um debate, entre os interesses diferentes, e que os Estados dêem a sua contribuição, apresentando as visões do papel do Brasil no Mercosul e na economia internacional. O Espírito Santo faz parte do coração do Brasil, da área mais populosa e dinâmica do país, na qual estão situados os principais centros políticos e econômicos. O Espírito Santo é, na verdade, uma das principais portas do Brasil para o oceano, e portanto para o mundo. Cada Estado brasileiro tem, a meu ver, quatro preocupações fundamentais na presente fase, quais sejam: sua integração regional, seu papel na Federação, sua presença no Mercosul e sua atuação face a globalização. Relevo, pois, com interesse iniciativas recentes como o lançamento do Corredor Atlântico do Mercosul, que visam a aumentar a eficiência e atrair investimento privado para o sistema portuário e de navegação.

**— Dentro do Governo federal está prevista a assinatura de um convênio para a liberação de recursos, ou uma dotação orçamentária especial, para dinamizar a ligação entre as regiões Centro-Oeste e Norte ao Espírito Santo através do Corredor Centroleste?**

— Olha, isso é um processo. A gente não deve pensar em termos de uma fotografia, mas como se fosse um filme. O importante é que o filme ainda não começou. O filme vai mexendo com a imaginação das pessoas, das

*“A ligação do ES com o Sul, falando em termos mais genéricos, é vital”*

entidades e dos órgãos. A tendência é que vai criando forças na medida em que vai se verificando na prática. Veja, esse seminário na **Rede Gazeta**: tem um lado muito interessante, porque ele abre não apenas uma ou duas idéias, mas dezenas de idéias. E até o governador (Vitor Buaziz) falou em sinergia, que vai interagir essas idéias e as cabeças das pessoas se tornarão mais complexas.

**— Como vê uma proposta capixaba que visa a instalar no Espírito Santo uma central nacional de contêineres, buscando fazer a interligação das cargas provenientes dos navios de longo curso com as destinadas ao Mercosul?**

— Não conheço os detalhes. Mas, é normal que um Estado com vocação portuária, procure

seja prioridade o transporte ferroviário, para com isso se incentive a produção de alimentos na Região Centro-Oeste do país?

— Já existe uma prioridade ferroviária hoje em dia. O Corredor Centroleste é baseado essencialmente no transporte ferroviário, e, é claro que cada iniciativa vai depender muito da autoridade local. Não é uma coisa que, do ponto de vista federal, tenha que se intrometer demasiadamente. Acho que a ligação do Espírito Santo com o Sul, falando em termos mais genéricos, é absolutamente vital. Naturalmente, no esquema do Mercosul, o eixo é Rio-São Paulo-Buenos

Aires. O Espírito Santo está na boca de espera, se é que se pode utilizar esse tipo de linguagem. Seria um desperdício increditável se o Espírito Santo não se mobilizasse para se integrar a esse eixo. Para servir até como um canal de captação de produção e de iniciativas que venham, do Norte ou do Centro-Oeste, em direção a esse eixo do Mercosul. Então, entendendo que o Espírito Santo está fazendo isso, que é muito útil,

muito positivo. É muito produtivo que o Estado esteja reagindo de uma forma criativa a esse desafio. No caso específico, tenha chegado a esse encontro, com 10 seminários sobre essa

temática. É uma coisa muito impressionante.

**— Como vê uma proposta que visa a instalar no Espírito Santo uma central nacional de contêineres, buscando fazer a interligação das cargas provenientes dos navios de longo curso com as destinadas ao Mercosul?**

— Não conheço os detalhes. Mas, é normal que um Estado com vocação portuária, procure

*“Temos um convênio com o ES, que foi assinado em 1992, e agora estamos negociando outro”*

busque maneira de aumentar o valor da carga, que é processada nessa área.

**— Como analisa a proposta do consórcio do Corredor Centroleste, no sentido de se instalar termelétricas movidas a carvão ao longo do sistema, e com isso ampliar a geração de energia elétrica?**

— Não tenho os detalhes.

**— O senhor vê viabilidade na interligação rodo-ferroviária entre os oceanos Atlântico e Pacífico, cujo projeto vem sendo discutido pelo Governo do Peru?**

— Estamos estudando. Acabamos de compor um grupo interministerial sobre esse assunto, e o relatório foi

submetido ao Governo. A nossa impressão é que a saída preferencial é a saída pelos portos atlânticos, para as cargas de grande volume. Porque já existe a rede e também porque é mais caro subir e descer os Andes, do que transportar na planície. Hoje em dia o custo maior é o dos transportes terrestres e não dos transportes marítimos. O fato de que o porto no Sul seja um pouco mais distante do Pacífico, não significa que os fretes sejam muito superiores. Então, de uma maneira geral, com relação às saídas pelo Pacífico, a gente entende de que haverá saídas para cargas de alto valor agregado. Principalmente, porque está se montando uma malha de desenvolvimento regional para a América do Sul como um todo, tendo como centro o Centro-Oeste brasileiro e o Leste boliviano. E que vão integrar essa faixa, essa economia de todos nos nossos Estados da faixa de fronteiras terrestres, com os países-limite. Digamos que essa é a concepção básica e que não exclui que haja saídas para o Pacífico. Os estudos que fizemos até agora não indicam uma economicidade para a saída pelo Pacífico, como cargas de cereais e minério.

**— Essa posição vem do fato**

Centro-Oeste brasileiro sobre os Andes e dali mandar para o Pacífico. Quer dizer, o pesado é o frete terrestre.

**— O que vem a ser o zoneamento ecológico-econômico em fase de elaboração pela SAE?**

— O zoneamento ecológico-econômico é um esforço nacional no sentido de que, inicialmente, se tenha mapas completos do Brasil. E que em função desses mapas de todos os tipos — como ocupação do solo, vegetação e todos os outros que se possa imaginar — se passe a buscar uma definição de zonas específicas, ecológicas e econômicas, para atuação do Estado e da sociedade. Nós estamos nesse esforço. Esse zoneamento propriamente dito é de responsabilidade dos Estados, como o Espírito Santo. O que nós fazemos é treinar o pessoal, financiamentos, ajudamos na constituição de laboratórios para analisar esses dados geográficos e damos cooperação técnica para o andamento do processo. Idealmente, chegará o tempo em que você terá mapas detalhados, como os na escala de um por 50 mil. Esses são mapas que permitem justa-

*“É normal que um Estado com vocação portuária processe cargas de maior valor agregado”*

*“Hoje em dia, 25% do volume da movimentação de portos do Brasil passam pelo ES”*

**— Essas mapas permitirão estabelecer diretrizes para a criação de pólos ou distritos industriais?**

— E de áreas de preservação da natureza também. É para todo o tipo de reorganização urbana. É um esforço muito gran-

deciando outro com vistas a complementar o que está em vigor.

**— Uma pergunta inevitável. Por que a SAE, um órgão que sucedeu o antigo SNI (Serviço Nacional de Informações), discute hoje a questão da estratégia econômica dos corretores de exportação?**

— A SAE é uma Secretaria de Assuntos Estratégicos. Em cada Governo ela vai se transformando. Por exemplo, no primeiro dia de Governo o presidente se decidiu, com o meu apoio e acordo, de que a SAE não trataria nesse Governo das questões ligadas à inteligência, ao SNI, etc. Nós nos concentraríamos nessas questões mais amplas, entre as quais os eixos de desenvolvimento e também a política nuclear, política

espacial, Amazônia. A SAE tem uma área muito ampla de atividades. Muito diversificada, e que permite a SAE ter posições em matérias sobre eixos de desenvolvimento, como é o caso do Centroleste e desse Corredor Atlântico, que é também uma outra idéia interessante. A Se-

cretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República trabalha sob a ótica do longo prazo e das questões multidisciplinares. Preocupa-se com problemas de âmbito nacional e regional, como as opções que devemos fazer em nossa política de desenvolvimento sustentável e como o zoneamento ecológico-econômico, ferramenta indispensável do futuro ordenamento territorial do país.

*“A saída preferencial para cargas de grande volume é pelos portos atlânticos”*

particularmente relevante nesta época de mudanças. A coesão cultural, em que pesem dificuldades e desigualdades, nos assegura a viabilidade e a integridade do país. Mas o fundamental é que nossos principais problemas podem ser remediados, podem ter solução. Não vejo no Brasil uma sociedade resistente — mas sim, ainda despreparada pela precariedade da educação. A educação hoje transformou-se num dos eixos fundamentais de conformação do país a longo prazo. Por essa razão, o Governo lhe atribui tanta ênfase. Mas sabemos que apenas a educação não resolverá a desigualdade. Outras políticas redutoras de desigualdades são também necessárias. A questão do emprego, do acesso à terra, desafiam a imaginação. Esses fatores

fundamentais não devem ser esquecidos, ao considerarmos certos impulsos negativos que nos chegam do exterior, em decorrência do clima decadentista que caracteriza o fim do século.

**— Qual o aspecto mais relevante que vê no Corredor de Transporte Centroleste?**

— A iniciativa que está tomando corpo no Espírito Santo é muito interessante, porque ela é pioneira e coloca em questão o papel do Estado dentro do Brasil, dentro do Mercosul e da economia mundial. Quer dizer, isso é um fato muito positivo. É um fato positivo que deve servir de exemplo na Federação. É minha convicção que as melhores armas do Espírito Santo, no desafio de qualidade imposto pela globalização, serão os setores inovativos da economia: seu moderno setor terciário — dedicado sobretudo ao comércio exterior e ao turismo, nos quais o Estado já desempenha papel nacional — e sobretudo no seu capital para formação de recursos humanos.