

Origens do Corredor Centro-Leste

Marcos Benevenuto Neves

A idéia de se promover “corredores de exportação” elaborada no âmbito do Governo federal, no início da década de 70, teve como finalidade definir eixos de transporte que conectassem regiões produtoras a complexos portuários, de modo a permitir o escoamento de produtos agrícolas para o mercado externo.

Dentro de uma linha contida no I PND (Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento) no período 1972-74, que privilegiava o melhoramento da infra-estrutura de transporte, criou-se o programa específico sobre corredores de exportação, onde se elegeram quatro grandes sistemas, a saber: a) do Rio Grande do Sul/Rio Grande; b) Paraná/Paranaguá; c) São Paulo/Santos, e d) Goiás/Minas Gerais/Espírito Santo. A despeito de seus níveis de implementação e outras diferenças quanto às condições operacionais alcançadas ao longo dessas duas últimas décadas, um fato importante e comum em suas lógicas é que todos foram concebidos enquanto uma atividade necessária ao escoamento de produtos agrícolas exportáveis, oriundos de um setor que se consolidaria em novas bases técnicas de produção, tendo como signo o cultivo da soja.

Neste sentido, com a expansão da fronteira agrícola em direção ao meio-oeste brasileiro, notadamente

sobre extensas áreas de cerrados, o Corredor GO/MG/ES, mais recentemente denominado Corredor de Transportes Centro-Leste, ganhou destaque, pelo menos em nível de estudos e levantamentos, dando conta de suas potencialidades econômicas.

A criação do Polocentro (Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste) no ano de 1975 foi a primeira experiência significativa de ocupação daquelas áreas, objetivando a dinamização de uma atividade agrícola modernizada. Conseguiu-se, através desse sistema de incentivo, a incorporação de três milhões de hectares no período de uma década, ainda que tenha prevalecido a ocupação com pastagens, distanciando-se da meta que havia sido planejada, isto é, um predomínio de áreas com lavouras.

Seguiram-se iniciativas vinculadas à produção de grãos, que encontram respaldo dentro dessa estrutura de incentivos, como é o caso do projeto de colonização Papdap (Programa de Assentamento Dirigido do Alto Paranaíba/MG), concebido e posto em prática pelo Governo de Minas Gerais em associação com a Cooperativa Agrícola de Cotia. Foram desenvolvidas culturas com alto índice de produtividade física em municípios situados dentro da zona de influência do Corredor no Estado de Minas Gerais.

Concomitantemente a essas iniciativas, os governos de Minas Gerais e Espírito Santo firmaram o

primeiro protocolo de intenções no ano de 1977, resultando daí a constituição de um comitê diretivo dos três Estados, que tinha por finalidade levantar seus potenciais de desenvolvimento agrícola e mineral, enfocando, sobretudo, a capacidade de armazenagem e escoamento da produção dos cerrados. Naturalmente a questão do Corredor mereceu destaque, sendo objeto de estudos e propostas efetuadas pelo Indi (Instituto de Desenvolvimento Industrial de Minas Gerais), em conjunto com a CVRD (Companhia Vale do Rio Doce).

Por outro lado, fez-se também presente o interesse japonês em participar da exploração da região dos cerrados brasileiros. Em decorrência de entendimentos entre os dois governos, foi conferida à Jica (Agência Japonesa de Cooperação Internacional) a coordenação de uma pesquisa que pudesse avaliar o potencial de desenvolvimento das regiões envolvidas. Tal ação se consubstanciou no Prodecer (Programa de Desenvolvimento dos Cerrados), levado a efeito pela Campo (Companhia de Promoção Agrícola), empresa constituída em 1979, com participação da CVRD, através da Brasago (Companhia Brasileira de Participação Agroindustrial) e de uma empresa japonesa, Jadeco (Companhia Nipo-Brasileira de Desenvolvimento Agrícola).

Um resultado da primeira fase desse programa foi a incorporação de extensas áreas de cerrados mi-

neiros com soja, milho e outras culturas. Posteriormente, por volta de 1987, expandiu-se o raio de ação do Prodecer para Goiás e Oeste da Bahia. Pode-se frisar que essas experiências nos cerrados permitiram, sem subestimar outras iniciativas isoladas de menor vulto, a concretização da função estabelecida para o Corredor GO/MG/ES, enquanto atividade-meio para dar vazão a um fluxo de granéis agrícolas pelo complexo portuário capixaba. Isto, entretanto, aquém da utilização de seu potencial de transportabilidade, seja por motivos técnicos de natureza infra-estrutural e/ou políticos.

Não obstante, todo o arcabouço físico fundamental que compõe o Corredor — malha ferroviária vinculada à SR2 da RFFSA + EFVM + estrutura portuária de Vitória — já se encontrava integrado antes do advento desse programa, embora a construção do novo ramal entre Costa Lacerda e Capitão Eduardo (na Grande BH), inaugurado no final de 1991, tenha sido, até o momento, a principal medida necessária, ainda que não suficiente, para uma maior capacidade de absorção de cargas, favorecendo, conseqüentemente, os esforços governamentais relativos a todo esse sistema de transporte.

Marcos Benevenuto Neves é economista e técnico do IJSN