

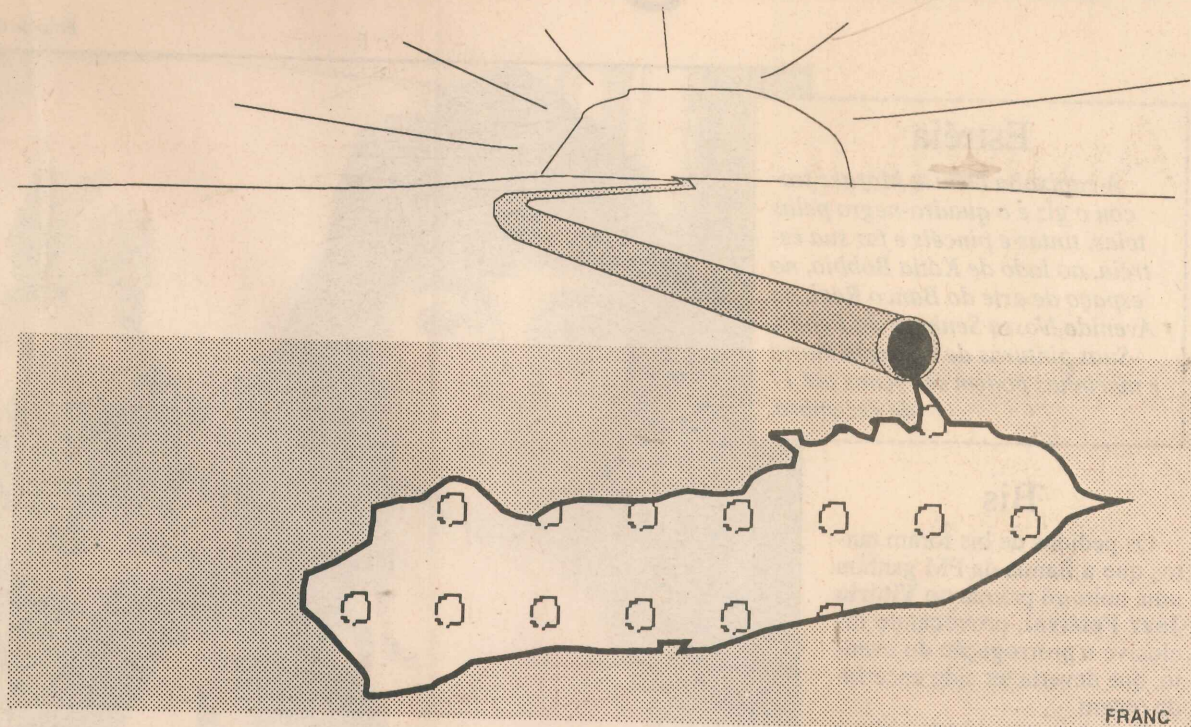
Nos caminhos do Corredor (II)

Iomar C. dos Santos

O governador eleito Vitor Buaiç terá a última chance, neste século, de incluir o Espírito Santo de fato no mapa político-econômico da Região Sudeste e no centro de decisões do Brasil. Não se trata de profecia ou afirmação dramática. Vamos aos fatos:

Apesar de estar localizado estrategicamente na Região Sudeste, ser ponto de ligação entre o Sul e Nordeste e estar no litoral, desde a implantação das Capitâneas Hereditárias no Brasil, há mais de 300 anos, nosso Estado sempre foi aliado do processo produtivo que se estabeleceu na sua própria região, na Região Sul e agora caminha para o interior, notadamente, em algumas cidades do Centro-Oeste. No princípio, por causa do ciclo do ouro em Minas Gerais (infelizmente, a rota de exploração e transporte era para o RJ), para que não fossem criadas rotas alternativas e conseqüente contrabando, "proibiu-se" a exploração e circulação no interior do ES naquele período, imobilizando o Estado. Depois, com o ciclo do café, se por um lado descobriu-se a grande afinidade do Estado na produção deste produto e sua estratégica exportação, já que possui portos naturais, por outro, em detrimento da produção em escala de monocultura extrativista exportadora, além do Estado ficar completamente à mercê do preço internacional deste produto, por ser matéria-prima e possuir baixo valor agregado, tornava-se para a maioria dos produtores economia de subsistência, interferindo, com poucas exceções, apenas para o crescimento desordenado das cidades. Mais recentemente, com a implantação no Estado de grande projetos industriais, num primeiro momento, o Estado conheceu o crescimento econômico, empregos, infra-estrutura de apoio, crescimento do comércio, indústria e serviços-satélites das grandes empresas e as menores que atendiam a elas, mas também viu o inchaço da Grande Vitória - acarretado pelo êxodo rural criado pela expectativa de emprego nas indústrias e a chegada de migrantes vindos do Sul da Bahia, interior de MG e RJ pelos mesmos motivos -, além da poluição causada pelo modelo industrial e por tudo isso e muito mais a falta de planejamento na ocupação do espaço urbano da região, causando o desequilíbrio estrutural dos dias de hoje.

Não nos cabe criticar se o modelo de crescimento econômico contemplado para o ES foi correto ou errado. Se deu certo ou não. Ele cumpriu seus propósitos por determinado tempo e, conseqüentemente, trouxe benefícios e contradições. A questão atual e que realmente importa é: E o presente? E o futuro? aprendemos algumas lições? Estamos ligados com as novas tendências? O que realmente faz a nova empresa se instalar em determinada região? Precisamos de novas empresas? De que tipo? Qual a nossa vocação? O Governo possui



FRANC

condições de manter políticas de incentivos fiscais? Será isso o mais importante?

Desde meados dos anos 80 a nova ordem econômica atende por um nome: globalização. Os mercados agora não são dominados por empresas ou países. A produção não conhece fronteiras e obedece a algumas regras básicas como produtividade e competitividade. Se é mais lucrativo produzir o pedal de bicicleta em Hong Kong, os freios em Taiwan e o restante em Berlim, a bicicleta será montada na Alemanha com peças "transnacional" e, nem por isso, deixará de receber o "Made in Germany", e as outras fábricas alimentadoras receberão seus direitos e dividendos normalmente. A Fiat italiana importa da Fiat brasileira algumas peças. Também importa da Fiat, na Grécia, outros componentes. Continua sendo Fiat. O capital atualmente rompeu países e, nem por isso, arranhou soberanias. É uma questão nova e que merece melhores considerações.

Mas o que faz esse novo capital se deslocar pelo globo? Qual a nova "isca"? Sabemos que até a década de 70 mão-de-obra barata, matéria-prima abundante e facilidades fiscais eram as condições básicas para o investimento em regiões distantes da matriz. Talvez por isso o Brasil era apontado como o "país do futuro". Bem, apenas o futuro chegou.

Atualmente, as empresas sabem que precisam de lugares onde haja racionalidade e diversidade de meios de transportes, tanto urbanos quanto vicinais, para que sua produção e funcionários não sejam prejudicados. Também optam por regiões onde os centros de pesquisa e ensino sejam desenvolvidos para que haja sempre disponível mão-

de-obra especializada e constante parceria tecnológica com projetos. A região precisa ser atendida por fibras óticas, pois as decisões e negociações necessitam de rapidez, agilidade e estar interligada com os mercados mundiais. Existem muitas áreas de lazer? Bosques, lagos? Pode parecer besteira, mas as novas empresas descobriram que o funcionário precisa viver em um ambiente saudável para progredir na empresa. De nada adianta a empresa cercá-lo de harmonia na fábrica se ele na chegada ou partida encontrar um trânsito patético, muito barulho e problemas em seu bairro. Isso se refletirá no rendimento do profissional.

Resumindo, estrategicamente a nova administração, como é minha esperança, deve voltar a máquina do Estado para os serviços básicos da comunidade (saúde, educa-

ção, moradia e transporte) e aliar-se à iniciativa privada na melhoria da infra-estrutura (estradas, pontes, rodovias, portos, aeroportos, etc). Para a nova empresa do Século 21 pouco adianta receber incentivos fiscais e ter que montar e manter "vilas para funcionários". Ter facilidades de crédito financeiro e estar isolada do mundo por problemas nas áreas de telecomunicações e serviços em geral. Estar próxima à matéria-prima abundante e barata, mas não poder exercer nela novas tecnologias que a façam render mais pela escassez de centros de pesquisas e estudos.

E o Espírito Santo? Como pode se aproveitar deste processo? Sabemos que outros Estados estão se preparando para essas mudanças. Santa Catarina e Minas Gerais reúnem grandes condições para receberem a nova fábrica da GM. O interior de São Paulo está aglutinan-

do uma nova geração de indústrias. Podemos competir com eles? Depende. Com que armas? Evidentemente, não será com as tradicionais. Um dos grandes problemas que aflige qualquer governante é como fazer chegar às localidades distantes dos centros de decisões (as capitais, na maioria dos casos) o desenvolvimento e o intercâmbio que geram o consumo e formam renda. Poderá o Corredor Centro-leste cumprir essa missão? Não como intermediário dos produtores do Centro-Oeste ou interesse empresariais - Isso vai continuar acontecendo porque, na sua essência, o Corredor é um projeto privado (e vai continuar sendo) e atenderá a outros objetivos estratégicos, como transformar Vitória em importante Centro Financeiro (Teleporto) - mas como vetor de incentivo à implantação de pólos de desenvolvimento espalhados em sua área de influência e com a capacidade de agregar/liberar cargas "pelo caminho", tornando essas regiões com poderes de criarem entre si uma ambiência para investimentos. Um dos pilares na nova companhia é formar uma rede de subcontratados próxima a ela. Tanto para dividir funções (terceirização) e tecnologia quanto para se cercar de especialistas confiáveis. As condições primárias para formar essa "tribo" poderão ser exercidas pelo Corredor, bastando ao Governo detectar vocações nas regiões da área de influência acompanhadas de infra-estrutura. O resto, não temos dúvidas, a iniciativa privada faz.

Chega de políticas paternalistas para atração de indústrias. O investimento em ações básicas, além de dinamizar os pequenos negócios regionais (que no final é o que mais gera empregos), cria a confiança da comunidade em geral (empresários e trabalhadores), torna-se cativeiro político para o fim da sonegação fiscal e, finalmente, atrai a útil empresa do Século 21.

Iomar Cunha dos Santos é economista e técnico do Ideies