

Corredor: locomotiva do Estado

Roberto Garcia Simões

Quando se fala em projetos de desenvolvimento no Espírito Santo, atribui-se ao Corredor Centro-Leste o papel de locomotiva do crescimento econômico estadual. Do documento "Oportunidades de Investimentos", produzido pela Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico (Sedes), podem-se extrair seis projetos que têm uma forte articulação com o Corredor Centro-Leste:



1) Ferrovia Norte; 2) Ferrovia Sul; 3) Reparos Navais; 4) Centro de Energia de Tubarão; 5) Centro de Comércio Exterior; 6) Centro Financeiro.

Com a concepção e operação do Sistema Norte da CVRD (Carajás), a contrapartida no Sistema Sul está sendo a geração de alternativas para dar conta do aumento da capacidade ociosa do complexo ferrovia-porto-navegação, em virtude da tendência de redução da exportação de minério de ferro pelo Porto de Tubarão. Assim, ao final da década de 90, a CVRD em estreita articulação com o Governo do Estado, reafirma a sua atuação enquanto agência de desenvolvimento, com evidentes repercussões no planejamento regional, em particular na Grande Vitória e no restante do litoral.

Em face da importância estratégica do Corredor Centro-Leste para o Espírito Santo e para a CVRD, é importante ampliar o debate sobre quatro temas, a fim de avaliarmos os desafios a serem superados para a viabilização dos desdobramentos previstos. Os temas são os seguintes: 1) Industrialização na área de influência do Corredor; 2) Desenvolvimento de um setor de serviços especializados na Grande Vitória; 3) Geração de receita pública; 4) Abrangência do Corredor Centro-Leste comparativamente aos outros Corredores da Região Sudeste.

Iniciando a abordagem desses temas, e dos respectivos desafios, as **perspectivas de industrialização** na área de influência do Corredor no Espírito Santo estão relacionadas à utilização da soja, principalmente. Nesse sentido, deve-se levar em conta a estruturação do complexo soja na Região Centro-Oeste.

A partir da plantação desse produto, iniciada na década de 70, o crescimento econômico na Região Centro-Oeste transitou em direção às indústrias re-

lacionadas àquele complexo (esmagamento, óleo, margarina), sendo que a diversificação está sendo ampliada mediante a industrialização de aves e suínos e a fabricação de rações. Assim, vem predominando a localização de unidades industriais do citado complexo no contexto das regiões produtoras de soja. Recentemente, a Ceval anunciou a implantação de uma unidade de esmagamento de soja em Balsas, no Maranhão, situada no contexto do Corredor Norte da CVRD.

Dois grandes argumentos sustentam essa tendência de localização do complexo soja: a) o custo do frete, em relação ao valor do produto transportado, é menor; e b) reduz-se a necessidade de formação de estoques próprios. Será que a eficiência do Corredor Centro-Oeste poderá alterar as atuais vantagens locais das regiões produtoras de soja para a implantação da cadeia agroindustrial? A unidade de esmagamento de soja prevista para Colatina deve ser tomada como uma exceção ou como uma redefinição da tendência apontada acima?

O segundo tema está relacionado ao **desenvolvimento do setor de serviços**, na Grande Vitória, em particular a formação dos Centros Financeiro e de Comércio Exterior. O objetivo é o de propiciar instalações adequadas para "principais empresas de comércio exterior dos Estados sob a área de influência do Corredor Centro-Leste". No caso do "Centro Financeiro", a intenção é a de "criar facilidades para fechamento de contratos de câmbio referentes à importação e/ou exportação realizada na praça de Vitória".

Ambos os projetos estão vinculados ao fluxo físico de mercadorias em trânsito pelo Corredor. Com o desenvolvi-

mento da combinação da telecomunicação com a informática (a telemática), cada vez mais o fluxo físico de exportação ou importação da mercadoria e os fluxos comerciais e financeiros deixarão de ser coincidentes em uma mesma localização espacial, como está sendo proposto no caso de Vitória. Assim, a maioria dos fluxos comerciais e financeiros irá ocorrer na própria Região Centro-Oeste e nas suas relações com as Bolsas de cotação da soja, com os centros financeiros de São Paulo e Rio de Janeiro. Além disso, a implantação de "portos secos", de "terminais alfandegados" em outros Estados que compõem o Corredor é um fator adicional a ser considerado na segmentação entre os diferentes tipos de fluxos relativos à exportação e à importação.

Diante dessa possibilidade de implantação de "portos secos" alfandegados, resta saber qual o significado do "porto molhado" do Corredor. Nesse caso, tem-se a segmentação física entre as bases real e legal de exportação, acarretando repercussões em termos de **receitas públicas**, inclusive porque alguns serviços de apoio estarão associados aos "portos secos". Ou seja, a passagem e exportação final dos produtos é fisicamente realizada através do Espírito Santo, mas os fluxos comerciais e de serviços, os fluxos financeiros são processados em outros espaços diferenciados.

Com relação ao quarto tema, a **abrangência e capacidade operacional do Corredor Centro-Leste** envolverá uma acirrada concorrência com os Corredores de Santos (SP) e Sepetiba (RJ), tendo em vista que o potencial do "Terminal de Grãos de Tubarão" chegará a 6 milhões de toneladas de

grãos por ano. A previsão das exportações de soja pelo Espírito Santo para este ano de 1993 está estimada em 400 mil toneladas.

Recentemente, assistia uma exposição sobre o Corredor de Santos (SP). Foi ressaltada a menor distância em relação a Vitória: a rota Cuiabá-Vitória é 43% mais longa, o que significa um percurso adicional de quase 850 km. Ao mesmo tempo, pode-se perceber as dificuldades do Corredor paulista oriundas do maior número de instituições governamentais envolvidas na sua operacionalização. De qualquer forma, fica evidente que há duas outras movimentações em São Paulo e no Rio de Janeiro visando a atrair a carga de soja da Região Centro-Oeste — a partir da redução de custos de transporte e de movimentação portuária. Nesse último aspecto de redução de custo, passa a ser decisivo o resultado das negociações com o movimento sindical.

Até agora, o desdobramento "concreto" do Corredor Centro-Leste no Espírito Santo está centrado na implantação e na operação do "Terminal de Grãos de Tubarão", abrangendo a construção de armazéns graneleiros. Assim, está sendo sinalizada uma perspectiva de aumento da exportação de soja pelo Porto de Tubarão.

Contudo, além dessa perspectiva, devemos avaliar a real possibilidade dos desdobramentos do Corredor Centro-Leste nos próximos anos, assumindo os desafios sugeridos enquanto movimentação para avaliarmos a potência e a velocidade da locomotiva para estimular o crescimento econômico estadual.

Roberto Garcia Simões é professor da Ufes e técnico em Planejamento

