

# Eixos de desenvolvimento

PAULO HARTUNG

A conclusão do Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento - parte integrante do Programa Brasil em Ação - trouxe à luz uma notável base de informações para o país, sobretudo nas áreas de transportes, energia e comunicações. É de se destacar que, pela primeira vez no Brasil, o diagnóstico das necessidades de infra-estrutura produtiva foi conduzido em conjunto com o das necessidades sociais. Pensar integradamente o econômico e o social é fundamental à competitividade sistêmica. E é isso que diferencia esse plano dos outros.

Assim, o que temos ao final do Estudo é um amplo painel comparativo das diversas regiões brasileiras, contendo dados sobre oportunidades de investimentos produtivos, necessidades de infra-estrutura e demandas sociais. Dados que, sem dúvida alguma, poderão nortear o planejamento das ações de longo prazo, tanto do Governo - em seus três níveis - quanto da iniciativa privada.

A verdade é que as informações apresentadas do Estudo em questão se configuram em relevantes subsídios à melhor alocação dos recursos públicos, especialmente os que são geridos pela União. Ao mesmo tempo servem como base à iniciativa privada, apontando as diferentes perspectivas de desenvolvimento para importantes setores de economia brasileira, bem como para determinadas frações do território nacional.

É importante enfatizar que as prioridades que emergiram do Estudo, e que integram a proposta do Plano Plurianual de Aplicações do Governo federal (PPA), visam a dar qualidade e capacidade de resolução ao investimento público, que passará agora a ser feito com base em programas e projetos bem definidos e com claros propósitos. Ou seja, a União está rompendo com a tradição de pulverização dos recursos públicos.

Mais precisamente, os projetos alencados no PPA têm como propósito explícito a busca de uma ordem infra-estrutural que seja capaz de preservar e promover a solidariedade entre regiões brasileiras e, ao mesmo tempo, dotar o país de condições de acesso competitivo aos diversos mercados do Globo. Uma ordem infra-estrutural, no campo econômico e social, capaz de propiciar ao Brasil as bases para uma definitiva integração interna e de uma progressiva integração externa - hoje, dois pilares fundamentais à sobrevivência de qualquer nação soberana.

Em suma, ao buscar um novo ordenamento infra-estrutural para o país - base para uma nova ordem territorial fundada na integração interna e externa - o PPA se apresenta como um instrumento indispensável para a orientação das ações governa-

mentais em todos os níveis, seja na alocação dos recursos públicos, seja no desenho e busca de parcerias com o capital privado.

O fato é que os investimentos em infra-estrutura econômica e social identificados pelos Estudos dos Eixos e relacionados no PPA representam a primeira preocupação explícita com projetos de economia física, desde o final dos anos 70, quando se instaurou no Brasil o monopólio da macroeconomia, para não dizer a ditadura da macroeconomia. Na verdade, esse é o maior esforço deliberado de ordenamento infra-estrutural do país, desde o Plano de Metas de JK, e o maior esforço de investimento produtivo, desde que o II PND foi engavetado, na segunda metade dos anos setenta.

Para o Espírito Santo, os projetos contidos no "Avança Brasil" são os seguintes: gasoduto Cabiúnas; termelétrica de Vitória; termelétrica do Norte Capixaba; ferrovia Litorânea Sul; alargamento e melhorias na BR-101 Sul; Porto de Barra do Riacho; Porto de Ubu; projetos de infra-estrutura hídrica; novo aeroporto de Vitória e o terminal de

minuição do custo Brasil.

Pior, o Corredor Centroleste foi reduzido à condição de mera estrada-de-ferro, fato que decorre de uma explícita tentativa de deslocamento do foco da noção de Corredor Centroleste para o Rio de Janeiro (Setetiba) e para Santos.

Estou convicto de que foi um erro o Estudo dos Eixos não ter conferido ao Corredor Centroleste o status de Eixo Nacional de Integração e Desenvolvimento. Mais ainda, na minha opinião, os Estudos deveriam ter apontado explicitamente investimentos que procurassem alargar sua área de influência no Brasil Central, especialmente pela sua efetiva ligação com a região do Triângulo Mineiro a partir de Belo Horizonte, e com o Distrito Federal, também a partir de Belo Horizonte, via Pirapora-Unai.

Como procedeu em outros Eixos identificados (a exemplo do Araguaia, Tocantins, ou até mesmo o do São Francisco), o Estudo deveria ter associado a Estrada de Ferro Vitória-Minas ao Rio Doce e considerado, ambos, integradamente, como elementos estruturantes do Eixo de Desenvolvimento do Centro-Leste brasileiro.

Sem a potencialização do uso da Estrada de Ferro e sem um grande esforço de adensamento no desenvolvimento ao longo do seu traçado, para o qual a água do Rio Doce representa uma condição indispensável - especialmente para o consumo humano e para o desenvolvimento da agricultura - dificilmente teremos condições de extrair do Corredor Centroleste, como ele se apresenta hoje o seu grande potencial de desenvolvimento para o Espírito Santo e para o Brasil.

Entendemos que o Espírito Santo, assim como outras Unidades da Federação, abriga regiões que estão a depender de uma ação mais presente e pró-ativa por parte da União. Mas temos também a clareza de que, em contrapartida, nosso Estado pode em muito ajudar ao país, sobretudo pelo extraordinário potencial da infra-estrutura aqui instalada, especialmente portos e ferrovias.

O melhor aproveitamento do potencial do comércio exterior localizado no litoral capixaba, pode, pela dinamização da economia dos municípios do Interior do Estado, ajudar o país a solucionar os graves problemas de desenvolvimento das regiões estagnadas, especialmente daquelas localizadas em nosso próprio território.

No entanto, a verdade é que nos últimos anos, o Brasil esteve de costas para o Espírito Santo. Ao longo de toda a década de 90, o Espírito Santo vem sendo progressivamente marginalizado no contexto nacional. E isso é inaceitável. Não aceitamos, em hipótese alguma, ser reduzido à condição de Estado periférico.

PAULO HARTUNG é senador (PSDB-ES)

O Corredor Centroleste foi reduzido à condição de mera estrada de ferro

contêineres do Porto de Vitória.

É bom que se diga, entretanto, que, apesar dos projetos isolados previstos, o Espírito Santo não aparece explicitamente contemplado no Estudo dos Eixos, pois, ao Corredor Centroleste - nos últimos 40 anos o nosso principal vetor de desenvolvimento - não foi dado o status de Eixo Nacional de Integração e Desenvolvimento.

Ao contrário, todo o Corredor Centroleste, suas peculiaridades, potencialidades e importância - tanto para o Espírito Santo, quanto para o Leste de Minas Gerais - foi singelamente diluído no conceito de Rede Sudeste. Diluição que, além de encobrir as heterogeneidades internas do Sudeste, permite que o centro político econômico da região seja perigosamente deslocado para São Paulo e o Centro-Sul do Rio de Janeiro. O que não é nada compatível com os objetos desse novo modo de planejar o Brasil - que tem como fundamento a desconcentração econômica, a integração das regiões e a di-